



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1986

III Legislatura

Núm. 12

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JULIAN CAMPO SAINZ DE LAS ROZAS

Sesión Informativa

celebrada el miércoles, 8 de octubre de 1986

Orden del día:

- Designación de Ponencia encargada de estudiar los informes del Consejo de Seguridad Nuclear.
 - Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela), a petición propia, para informar sobre la política de su Departamento.
-

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

DESIGNACION DE PONENCIA ENCARGADA DE ESTUDIAR LOS INFORMES DEL CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días a todos y, en primer lugar, agradecer la presencia del Ministro de Obras Públicas hoy, en la Comisión.

Como ayer algunos portavoces no estuvieron presentes en la reunión de la Junta, quiero informarles de que, previamente a la intervención del señor Ministro, se acordó

por la Mesa, oída la Junta de Portavoces, dada la necesidad de constituir la Ponencia correspondiente que debe efectuar el informe sobre los informes —valga la redundancia— semestrales que el Consejo de Seguridad Nuclear envía a esta Cámara, que hoy los distintos Grupos Parlamentarios hiciesen las propuestas de sus representantes en dicha Ponencia. En la legislatura anterior ya existía, no es nada nuevo. Lo único que ocurre es que en esta legislatura, obviamente, hay que constituir una nueva Ponencia.

Por tanto, los distintos Grupos pueden hacer los nombramientos oportunos. Si algún Grupo no tiene designados sus representantes, yo les rogaría que, a la mayor brevedad posible, comuniquen a esta Mesa quiénes van a ser miembros de la Ponencia. **(Pausa.)**

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Por el Grupo CDS, don Alejandro Rebollo Alvarez-Amandi.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Por la Agrupación del PDP, don Luis de Grandes Pascual.

El señor **RAMON IZQUIERDO**: Por el Grupo Mixto, don Hipólito Gómez de las Rocas.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que todavía falta algún Grupo. Les ruego que, a la mayor brevedad, lo comuniquen a la Mesa.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (SAENZ COSCULLUELA), A PETICIÓN PROPIA, PARA INFORMAR SOBRE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela)**: Gracias, señor Presidente, miembros de la Mesa y señorías.

Quiero expresar mi satisfacción por poder participar en esta reunión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios para ofrecerles una panorámica de lo que, en línea generales, va a ser la gestión del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, gestión que hay que enmarcar en la política económica gubernamental.

Insisto en que es una satisfacción para mí poder cooperar con las actividades del Parlamento, con el que tan vinculado me siento y confío también en que cualquier deficiencia de esta comparecencia, que se efectúa por iniciativa del propio Gobierno, podremos subsanarla a lo largo del diálogo que posteriormente se realizará, al amparo de lo que disponga el Presidente de la Comisión y el propio Reglamento. En todo caso, ya les anticipo que estaré siempre dispuesto a cooperar con SS. SS. a la hora de someternos por, una parte, al control político de los Diputados y Diputadas y, por otra parte, ofrecer cuanta información precisen. Esta disposición será siempre in-

condicional por mi parte y confío en que en esta comparecencia que tendrá lugar a lo largo de la mañana de hoy prefigure esa perfecta disponibilidad hacia la cooperación en los trabajos parlamentarios.

Me permitirán que sintetice todo lo posible con el fin de no hacer pesada la reunión, aunque ello quizá sea inevitable, y les ofrezca unas líneas generales sobre las grandes cuestiones que se debaten en el seno del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo; sin perjuicio, insisto, de que pueda haber otros muchos aspectos que aun no siendo recalcados en esta intervención, puedan sugerir el interés de sus señorías.

Para poder ofrecer estas líneas generales, nada mejor que situar el escenario económico y el escenario de planificaciones realizadas en el seno del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y conectar con lo que podríamos definir como lo que ha sido la evolución presupuestaria a lo largo de los últimos años.

Los ciclos en el ámbito fundamentalmente de las obras públicas son largos en todo sistema económico. No se agotan las decisiones con rapidez y, en todo caso, las realizaciones tienen siempre una perspectiva de medio y largo plazo, sin perjuicio de las actuaciones especialmente urgentes. Por tanto, tomar como referencia los escenarios presupuestarios de la pasada legislatura, puede ser útil y de interés para situar correctamente las perspectivas actuales.

En torno al año 1983 se configura una situación presupuestaria que varía sensiblemente la que venía teniendo lugar en los presupuestos de la Sección 17 de la Ley General de Presupuestos del Estado. En torno a dicho año 1983 se produce un salto cualitativo, un nuevo soporte presupuestario, se aumentan las dotaciones de inversión real en los Capítulos 6, 7 y 8 en un 28,3 por ciento. Esto tiene lugar, por tanto, al comienzo de la legislatura pasada, en la que se inaugura el Gobierno socialista, y se traduce en una marcada tendencia a intensificar las inversiones públicas, especialmente en carreteras, obras hidráulicas, puertos, costas y vivienda.

Este es el escenario presupuestario que se mantiene con pocas variaciones en los años siguientes, pero, insisto, con un nivel diferente del que era habitual hasta ese momento, con un aumento del 28,3 por ciento.

Este punto de partida, a la vez, coincide con un inicio de planeamientos de largo alcance o planificaciones que se van desarrollando a lo largo de esa legislatura pasada. Concretamente, en el ámbito de las carreteras se redacta y se somete a la aprobación parlamentaria un Plan General de Carreteras. Asimismo, se presentan ante la opinión pública las conclusiones de un plan de inversiones portuarias. Se inicia un nuevo plan de viviendas, lo que se ha denominado el Plan cuatrienal de vivienda, que sustituye al anterior plan trienal, y que mantiene una actividad de fomento en el sector, y se inicia el aspecto básico de una planificación hidráulica, que es una nueva legislación que unifica el ciclo hidráulico, es decir, que introduce un tratamiento similar para las aguas subterráneas y superficiales, y mandata a los poderes públicos para elaborar un plan hidrológico nacional que sintetice adecua-

damente los necesarios planes hidrológicos en cada una de las cuencas hidrográficas españolas.

Todo ello es una referencia para poder ver cómo ha de evolucionar la inversión pública y las actuaciones públicas en esta materia. Trataré de entrar en cada uno de los aspectos ya mencionados para ver cómo se ha ido desarrollando la aplicación de la planificación o los esfuerzos de planificación por completar ese cuadro sistemático que regule no solamente las inversiones, sino las respuestas sistemáticas frente a las necesidades de equipamiento.

Ustedes saben que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo es un Ministerio que fundamentalmente trata de crear y de ofrecer a la sociedad española los equipamientos adecuados en materia de infraestructuras. Son equipamientos que tienen, además, la virtualidad de facilitar y de asegurar un adecuado equilibrio territorial, de permitir unas posibilidades similares en todos los territorios del Estado, precisamente porque las infraestructuras son una condición básica y «sine qua non» para ir desarrollando actividades económicas de expansión.

Por otra parte, la creación de infraestructuras y la atención a estas inversiones públicas tiene una enorme incidencia en la política de empleo, en la generación de empleo, o en la recuperación de empleo y no en vano estas infraestructuras que trata de crear el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo tienen una gran relación con la calidad de vida. No cabe duda de que estas afirmaciones son compartidas por cualquier estudioso de lo que son las infraestructuras en un país moderno. Pero ello, requiere una política de bastante rigor en el gasto y de selección de prioridades, requiere un importante esfuerzo de planificación al que ya he aludido y tener en cuenta, a la vez, la demanda social de infraestructuras.

Estos son los antecedentes que quería ofrecer a SS. SS., para poder situar adecuadamente las previsiones que tiene el Gobierno en una serie de ámbitos de las competencias del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Comenzaré por lo que me parece fundamental y muy conectado con las preocupaciones de sus señorías. Me refiero a la política de creación y de mejora de las infraestructuras viarias.

Ya tuve ocasión ante SS. SS. de poder presentar el Plan General de Carreteras, que fue aprobado en diciembre pasado por el Consejo de Ministros y que se sometió al debate parlamentario de esta Comisión y del propio Pleno del Congreso de los Diputados en torno al mes de mayo, si no recuerdo mal. Este Plan de Carreteras, del que procuraremos ofrecerles información documental a lo largo de esta sesión para que todas SS. SS. puedan disponer de esa documentación que ya fue facilitada a la anterior Comisión —es obvio que hay nuevos Diputados que tienen la necesidad de consultar estos datos—, en síntesis pretende, con arreglo a una planificación bastante madura y de bastante rigor técnico, establecer un programa de inversiones que asegure que en el período de aplicación previsto, 1984-1991, toda la red de carreteras competencia de la Administración Central quede perfectamente acondicionada y remodelada, de manera que ni un solo kilómetro de esta red estatal tenga defectos estructurales o

sea una dificultad o impedimento para el tráfico económico, para la seguridad y para la comodidad de los usuarios.

De manera que el Plan de Carreteras pretende renovar totalmente los 20.108 kilómetros de la red estatal en un programa que incluye acondicionamientos, es decir, un tratamiento de la geometría de la carretera, de su plataforma, de su señalización; conservar adecuadamente aquellos tramos de carretera o aquellos itinerarios que tienen ya corregida su estructura y que, por tanto, necesitan tan sólo de las inversiones de mantenimiento; eliminar todos los puntos conflictivos en los grandes itinerarios; establecer las adecuadas conexiones de los distintos sistemas de transporte y, fundamentalmente, todas las conexiones de la red viaria en torno a las capitales de provincia o ciudades importantes, y construir una red de autovías a lo largo y ancho del territorio.

Como podrán observar en la documentación, este Plan General de Carreteras prevé una inversión de unos 800.000 millones de pesetas en la valoración hecha sobre pesetas de 1983. El programa de autovías contempla la construcción de 3.250 kilómetros, con un coste aproximado de 330.000 millones. Asimismo, prevé efectuar un tratamiento de acondicionamiento de trazado y de variantes de población en el resto de la red y resolver todas las conexiones en medio urbano.

Concretamente, en lo que se refiere a las autovías, partiendo de unos 1.820 kilómetros de autopista de peaje existentes en este momento, pretendemos pasar a unos 3.730 kilómetros de autovías; es decir, carreteras de una gran capacidad de absorción de tráfico en condiciones de más seguridad, con mediana, con limitación parcial de accesos, con cruces a distinto nivel, en una palabra, unas carreteras que respondan a la funcionalidad que históricamente trató de resolver la construcción de las autopistas de peaje.

Seguramente tendremos ocasión de debatir esta alternativa; en todo caso, es bueno al menos esbozarla inicialmente. Esto tendrá una enorme importancia, como decía antes, en un adecuado equilibrio territorial. Hay muchas regiones españolas que ven tan sustancialmente transformada su red viaria a partir de este Plan, que puede decirse que con él se modifican muy profundamente sus posibilidades y, desde luego, se equiparan territorialmente a cualquier otra zona que pudiera haber sido más privilegiada en el tratamiento desde los poderes públicos en los últimos diez o quince años. Esto incide, evidentemente, en la creación de empleo, en la evolución positiva del sector de la construcción y en el aumento de la seguridad.

Les menciono estas cuestiones con objeto de suscitar, en todo caso, el diálogo posterior. No voy a entrar con todo detalle en cada uno de estos aspectos, porque me parece que la comparecencia perdería, por excesiva casuística, su razón de ser, que es presentar una visión global de lo que pretende el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Como les decía, el Plan General de Carreteras tiene cuatro facetas: el acondicionamiento, las autovías, la reposición y conservación y las actuaciones en medio urbano.

En este momento ya tenemos, o bien terminadas, o en ejecución, o en expropiación o en licitación, es decir, en trámites administrativos, que permiten anticipar que tendremos obras en un brevísimo plazo de tiempo en todos esos kilómetros, proyectos de autovías para 971 kilómetros de la red, con una previsión de inversión de unos 130.000 millones de pesetas. Hemos terminado 99,80 kilómetros, están en ejecución 310 kilómetros y en licitación o en expropiación previsiones de construcción para 276 y 286 kilómetros.

En cuanto al acondicionamiento, se han terminado ya 1.200 kilómetros, en los que incluyo las variantes de población, y están en ejecución en este momento 1.346 kilómetros. Pendientes de licitación, o en trámite de expropiación, obras que afectarán a unos 900 kilómetros más.

En la reposición, las cifras son similares: 2.068 kilómetros terminados, y en ejecución unos 2.200 kilómetros.

En cuanto al programa de actuaciones urbanas, se han terminado ya 20 obras, están en ejecución 34, y en trámites de adjudicación y de expropiación 19 más.

Esto es lo que se refiere a las grandes cifras, siempre en esbozo, del Plan General de Carreteras.

Ya les he dicho antes y les reitero, por terminar una visión de conjunto de las acciones de la Dirección General de Carreteras, que la opción del Gobierno es clara y decididamente favorable a la construcción de autovías, con exclusión de la construcción de autopistas de peaje, por razones muy complejas que, en todo caso, y en la ocasión que SS. SS. lo prefieran, puedo explicar, y tendré sumo gusto en hacerlo, a todos los miembros de esta Comisión.

Paso a esbozar, con la misma intención de brevedad, los aspectos relativos a la política hidráulica. Sus señorías saben que ha entrado en vigor recientemente la nueva Ley de Aguas, que ha modificado sustancialmente el marco legislativo de la acción del Estado en esta materia. Se ha modificado sustancialmente porque, como ya antes les expresaba, se ha unificado el tratamiento de las aguas en un solo ciclo hidráulico, lo cual es una novedad importante en la legislación española. Se ordena la explotación de los acuíferos, se establece la unidad de gestión para la cuenca, y se establecen objetivos de planificación hidrológica y de exigencias de calidad en el agua. Ello pasa, en la propia previsión de la Ley de Aguas, por la redacción de los planes hidrológicos de cuenca y por la aprobación, con carácter de ley, por el Parlamento, de la ley del plan hidrológico nacional. Lo que quiere decir que estamos en un momento en el que se puede iniciar un nuevo ciclo hidráulico, un nuevo ciclo en la política hidrológica que establezca las necesidades previsibles para el futuro, las posibilidades y dotaciones de recursos que sean también previsibles, y fijar una adecuada ordenación y equilibrio entre esas necesidades y esas posibilidades, teniendo en cuenta, por otra parte, la diferente demanda en las distintas cuencas hidrográficas españolas.

De manera que vamos a tener la oportunidad de dar una solución global, integral, a los problemas de demanda de recursos hídricos en el conjunto de la sociedad española. De ahí que la acción política del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en los próximos años tendé-

rá sustancialmente (sin perjuicio de acometer las inversiones necesarias y que permitan las leyes de Presupuestos para ir completando actuaciones que puedan ser convenientes) a posibilitar y cumplir con la redacción del Plan Hidrológico Nacional, que deberá tener en cuenta, como es lógico, todos los aspectos que la propia ley demanda como necesarios en un plan hidrológico.

Se ha efectuado ya el desarrollo reglamentario, en virtud del Real Decreto número 849, de 11 de abril de 1986, de la práctica totalidad de la Ley de Aguas, los títulos preliminar I, IV, V, VI y VII, y están pendientes del desarrollo reglamentario los títulos II y III, que son aquellos que regulan el Consejo Nacional del Agua como órgano participativo de los usuarios y de las Comunidades Autónomas, que desarrollan los organismos de cuenca y que establecen la necesidad de fijar las bases, los criterios básicos de los planes hidrológicos de cuenca y nacional.

Por tanto, a esta labor se dedicará el esfuerzo prioritario del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en los próximos años. Ello no debe ser óbice, como es lógico, para mantener una acción económica tendente a lograr las inversiones previstas en la Ley de Presupuestos del Estado de cada uno de los años y a desarrollar los programas ya puestos en marcha en estos últimos años, concretamente, los programas de creación de infraestructura, de creación o mejora de regadíos, de conservación y mantenimiento de nuestro sistema hidráulico, fundamentalmente a partir del Plan de Seguridad y Explotación de las Presas del Estado, lo mismo que para disponer de todos los mecanismos modernos necesarios para prevenir la acción catastrófica de las aguas a partir del Sistema Automático de Información Hidrológica.

Voy a pasar revista brevemente a todos estos aspectos.

En estos últimos cuatro años se ha efectuado un lanzamiento de obras verdaderamente impresionante. Hemos pasado a disponer de poco más de novecientas grandes presas; esta en este momento en terminación o en ejecución unas sesenta grandes presas en todo el territorio del Estado, lo cual ha permitido acumular importantes nuevos recursos hidráulicos que suponen una contribución realmente trascendente a las dotaciones de agua para la sociedad española, y, asimismo, se ha multiplicado la aportación de recursos y de inversiones para crear nuevas zonas de regadío o mejorar las existentes. Esta política se está desarrollando en perfecta cooperación y concordancia con el Ministerio de Agricultura, cosa que también me interesa resaltar. No estamos en presencia de una política hidráulica decidida al margen de la política económica del Gobierno en su conjunto, sino que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo aborda estas inversiones en perfecta concordancia con el Ministerio de Agricultura, para que la creación de regadíos no sea una creación de infraestructura al margen de la política económica agraria, como exige el buen funcionamiento de un Gobierno y la racionalidad. Incluso esta necesidad de concordancia se ha plasmado en las previsiones reglamentarias. El desarrollo de la Ley de Aguas contempla mecanismos que aseguran esa perfecta concordancia del Ministerio de Obras Públicas y del del Agricultura, creo que

superando algunas dificultades históricas que era necesario abordar y que, afortunadamente, se han resuelto, creo, a satisfacción de la lógica.

Seguidamente, me referiré al programa de seguridad y explotación de las presas del Estado. Este importante capital fijo que tiene el Estado —más de novecientas grandes presas, algunas antiguas, en todo caso con un valor que supera el billón de pesetas—, requiere una creciente preocupación por su conservación y por su adecuada explotación. Esto ha llevado a elaborar un programa de seguridad y de recionalización en la explotación que, a su plena aplicación, habrá supuesto una inversión de unos 65.000 millones de pesetas. Este gran programa se desdobra en dos subprogramas: uno de ellos relativo al control y seguimiento de las instalaciones de las propias presas, y, un segundo, a la dotación de un sistema de información automática que permita disponer a los poderes públicos de suficientes recursos para operar en los momentos en que sea necesario. Concretamente, el Plan de Seguridad y Explotación de Presas ha supuesto un programa de contratación de personal cualificado, de técnicos; la adquisición de grupos electrógenos; la revisión de las líneas eléctricas y el aparellaje de las presas; la creación de un sistema de radiocomunicaciones portátil y estable en cada una de las cuencas; la revisión sistemática de las presas y establecer los documentos para las mismas; la nueva instrucción para las grandes presas y, en general, todas las labores de vigilancia, comprobación y protección. Por último, el plan SAIH, es decir, Plan de Seguimiento Automático e Informático de todas las cuencas, que va a suponer una inversión de unos 30.000 millones de pesetas y que permitirá disponer de un sistema muy sofisticado que nos dé información de todas las cuencas en cada uno de sus puntos, con la posibilidad de hacer tratamientos globales que permitan tomar decisiones en momentos de emergencia.

A continuación, me referiré muy brevemente a este último programa, Sistema Automático de Información Hidrológica, para especificarles —sin más detalles por el momento— que en la cuenca del Júcar la implantación de esta red automática se comenzó el 8 de agosto de 1985, y se ha puesto en marcha a la vez un concurso complementario para la campaña de trazado de curvas de aforo y para la implantación del centro de cuenca. Asimismo, en el Segura, la implantación de la red se comenzó el 22 de noviembre de 1985 y también el concurso para el centro de cuenca. En el sur de España se ha hecho la adjudicación definitiva del contrato para la implantación de la red el 5 de diciembre de 1985. En la cuenca hidrográfica del Ebro se adjudicó provisionalmente en 25 de febrero de 1986 y el proyecto se ha entregado el 24 de julio; está pendiente, por tanto, de aprobación. En el Pirineo oriental se ha celebrado ya el concurso de adjudicación, aunque no se ha efectuado todavía la misma, que está en este momento en trámite de adjudicación provisional. Y, en la Confederación del norte, se está preparando el pliego de bases con objeto de anunciar el correspondiente concurso antes de fin de año. Como ven, son dos ambiciosos programas, que llevan una dinámica bastante intensa

y que, sin duda, nos van a permitir contar con unos mecanismos de seguridad novedosos y, en todo caso, muy importantes para la sociedad española.

Igualmente, creo que es conveniente mencionar el programa sobre las inundaciones. Sin perjuicio de ese programa de seguridad y de ese Sistema Automático de Información, que es realmente el núcleo de una buena política de prevención, no cabe duda de que hay que efectuar correcciones en numerosos puntos del país que están sometidos a un estadístico alto riesgo. Concretamente, y a partir del encargo que se efectuó por la Comisión Nacional de Protección Civil, que pidió un informe general sobre las inundaciones y un plan de protección contra las riadas y rupturas de presas, se han ido elaborando una serie de estudios en el seno del Ministerio de Obras Públicas: el estudio de las inundaciones históricas, el mapa de riesgos potenciales y el catálogo de acciones para prevenir y reducir los daños ocasionados por las inundaciones, con un inventario de puntos conflictivos. Este inventario —para que se hagan idea SS. SS. de su alcance y de la importancia de los riesgos que hay que cubrir— comprende unos 1.400 puntos, especialmente en toda la cuenca mediterránea. Estamos ya a punto de disponer, a lo largo de las próximas semanas, del conjunto de estudios de riesgos potenciales en todas y cada una de las cuencas peninsulares. Esto lleva, naturalmente, a emprender inversiones que son de carácter urgente, muchas veces de carácter reparador, y a establecer, en las previsiones del Plan Hidrológico de Cuenca, las bases para que cada uno de esos planes hidrológicos contenga un programa de seguridad convenientemente planificado y acorde con el conjunto de inversiones que deben realizarse al amparo de ese propio Plan Hidrológico. Lamentablemente, la climatología y la orografía española ofrecen estos grados de riesgo que el hombre no puede evitar, aunque es posible limitar progresivamente su alcance, su capacidad de destrucción y su eficacia. Lógicamente, las fuerzas de la naturaleza, por lo menos hoy no hay elementos para dominarlas totalmente, pero sí que cabe formular planes y proyectos que permitan paliar al máximo los efectos, dentro de los cuales —insisto— hay que enmarcar el Plan de Seguridad de Presas, el SAIH (Sistema Automático de Información Hidrológica) y las acciones de corrección en los cauces, avenidas y barrancos.

Sobre el Plan Hidrológico Nacional, si SS.FSS. lo precisan puedo darles ya algunas de las orientaciones o, por lo menos, de los criterios que estamos manejando con objeto de sentar bases u orientaciones para que en cada cuenca pueda abordarse de una manera sistemática y concordada; en todo caso, lo básico creo que ya ha sido expresado hace unos momentos. Me referiré ahora a otro gran capítulo de las acciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo como es el relativo a la política portuaria y de costas, con lo que, prácticamente, cerraremos una exposición relativa a la infraestructura y pasaríamos a otros aspectos de la acción del MOPU más relacionados con lo que podíamos llamar el fomento de la actividad económica, como puede ser, fundamentalmente, la política de vivienda; pero —insisto—, creo que puede ser más

útil terminar con las previsiones de la política de infraestructura.

En este momento, se está aplicando un programa de inversiones portuarias que supone que, entre los años 1985 y 1990, se habrán efectuado inversiones en infraestructura portuaria por cuantía de unos 150.000 millones de pesetas. El promedio anual de inversión que se está desarrollando en 1985 y 1986, es de unos 25.000 millones, entre las aportaciones presupuestarias y las aportaciones de los propios puertos, de los 27 grandes puertos españoles.

Estas inversiones, que consisten fundamentalmente, en el equipamiento y utillaje de los puertos, en la construcción de nuevos muelles, de terminales, etcétera, pretenden que ni un solo puerto español quede en inferioridad de condiciones para absorber los tráficos previsibles, por falta de inversiones públicas. Estas inversiones no pretenden crear tráficos marítimos, que no está al alcance del Presupuesto, ni de las acciones del Gobierno, el crear los tráficos comerciales en torno a un puerto (eso es propio de la actividad que desarrolla y genera todo el «hinterland» económico de cada puerto), pero sí de asegurar que esos puertos están en condiciones de absorber y de tratar, adecuadamente, los tráficos que se produzcan en su entorno.

En esos 27 grandes puertos se están efectuando esas importantes inversiones, con arreglo a una planificación que ha tenido en cuenta, con el mayor rigor científico posible, un estudio sistemático de la evolución de los tráficos y de las necesidades.

A la vez que se ha efectuado y que se está realizando esta programación de inversión, en los meses pasados se ha abordado por la Comisión Delegada de Asuntos Económicos y, posteriormente, por el Consejo de Ministros, una serie de instrumentos que han permitido actualizar las tarifas, para que los puertos dispongan de un sistema de tarifas de compensaciones por los servicios que prestan más congruente con la naturaleza de esos servicios y, en todo caso, sin establecer tarifas que pudieran romper la estructura de similitud con el sistema de tarifas de los puertos europeos, especialmente de la Comunidad Económica Europea.

Asimismo, el Ministerio está estudiando —y ello no solamente porque la lógica así lo exija, sino porque hay un mandato que tiene el Gobierno, derivado de su propio programa electoral— una organización portuaria que permita dar más flexibilidad a las administraciones de todos y cada uno de los puertos. Históricamente, se ha abordado esa necesidad de flexibilidad con el instrumento del decreto de autonomía, o del estatuto de autonomía portuaria, que nada tiene que ver con la regulación jurídico-constitucional de las autonomías políticas, sino que trata, fundamentalmente, de dar una estructura jurídico-administrativa que permita al puerto resolver con rapidez sus problemas, sin verse sometido a la rigidez de los trámites administrativos propios del funcionamiento de la Administración central.

Ese mecanismo de búsqueda de la flexibilidad, ha llevado a que algunos grandes puertos dispusieran de esos estatutos de autonomía. Sin embargo, parece razonable

plantearse el objetivo de que no constituya un hecho aislado, privilegiado, o, en todo caso, no generalizado, el disponer de esos mecanismos de flexibilidad y hay que pensar en mecanismos que doten ya a los 27 grandes puertos de esos mecanismos que les permitan funcionar con más agilidad, con más flexibilidad, con más capacidad de adaptación a sus necesidades.

Esta es una de las líneas programáticas que procuraremos desarrollar a lo largo de los próximos meses.

Creo, señorías, que, como esbozo de las líneas de actuación en las inversiones portuarias y en el tratamiento administrativo de la gestión portuaria, seguramente es suficiente lo que les he manifestado, pero no quiero dejar de mencionarles, a la vez, las características básicas de lo que ha sido, y de lo que pretende seguir siendo, la política de costas.

Venimos —y es otra vez obligado hacer una referencia al escenario presupuestario anterior— de una época en la que, quizá, porque no se había avanzado técnicamente lo suficiente, porque todavía la sociedad española no había cobrado perfecta conciencia de la importancia de las costas y de las playas, o por las razones que sea, que yo creo que no merece la pena entrar a valorar; venimos de un escenario presupuestario, hasta 1982, en el que las inversiones en playas y costas era, sencillamente, simbólicas. El año 1982 hubo una inversión de 550 millones de pesetas, para toda la costa española. A partir de 1983, se inicia una actuación presupuestaria que incrementa notablemente las partidas. Y, en este momento, estamos ya en inversiones sustancialmente diferentes. Estamos en unas actuaciones de unos 6.000 millones de pesetas al año, es decir, hemos multiplicado por doce el conjunto de inversiones en playas y costas. Esto se ha venido sosteniendo a lo largo de los últimos ejercicios económicos y pretende ser una de las líneas maestras de la acción en costas para esta legislatura.

Los más de 8.000 kilómetros de costa española, en los que tenemos, aproximadamente, 2.000 kilómetros de playas, con los correspondientes peligros de presiones urbanísticas, de impactos de todo tipo (importantes son los medioambientales), de creciente presencia de población turística y de población estable, que desea —y que lo hace— vivir en la costa; todo esto va concentrando problemas en la costa y requiere una importante actuación. Estas actuaciones se vienen desarrollando con arreglo a un plan en el que se han detectado y diagnosticado todos los problemas conocidos que padecen las costas españolas y concretamente las playas. Como les decía, aproximadamente, el conjunto de inversiones que se vienen realizando, unos 6.000 millones, cinco o seis mil millones, depende de la evolución presupuestaria. Estamos hablando de unas cifras presupuestarias más algunas partidas que, en los ejercicios de 1985 y 1986, han provenido del Acuerdo Económico y Social, del AES, en torno, digo, a los cinco o 6.000 millones de pesetas.

Se están aplicando tecnologías muy nuevas, que, en primer lugar, están muy relacionadas con una política medioambiental, es decir, que son técnicas muy poco agresivas, que tratan de restaurar el medio natural, de con-

servarlo, o de regenerarlo cuando se ha producido su degeneración, que tratan de preservar el paisaje y las características que tenían esos medios paisajísticos, y que tratan de ofrecer un servicio público en aquellos municipios y zonas de la costa donde se habían perdido las playas, o bien en aquellos lugares donde, habiendo una demanda social, había la posibilidad de crear «ex novo», de generar una playa por procedimientos artificiales.

No he mencionado al tratar de la política hídrica, ni al tratar de la política costera, los problemas medioambientales más sustanciales porque prefiero hacerlo al mencionar la estrategia política de la Dirección General de Medio Ambiente. De manera que ésa sea la perspectiva desde la que valorar los problemas medioambientales que afectan a la política hídrica, o a la construcción de carreteras, o a la acción en puertos y costas.

Como les decía, a la vez que hablar de la infraestructura, es conveniente también hablar de las actividades de fomento económico que desarrolla el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, insisto siempre, en conexión con la política económica general que desarrolla el Gobierno.

El problema de la actividad de fomento económico, en la perspectiva del MOPU, o en las competencias del MOPU, se centra, fundamentalmente, en los planes de vivienda.

Al término del antiguo Plan trienal de vivienda, se desarrolló por el Gobierno un nuevo plan, el Plan cuatrienal de vivienda, que expira a finales de 1987, que supone toda una serie de medidas de fomento de la actividad de construcción de viviendas y establece todo un conjunto de ayudas para capacitar a la demanda, es decir, para crear un sector de ciudadanos con potencial capacidad de compra —que eso es, fundamentalmente, lo que pretende el Plan cuatrienal— y que requiere que sea analizado, para valorar adecuadamente los defectos y desviaciones que se han producido.

Permítanme unas elementales afirmaciones antes de entrar en los detalles.

La primera de ellas: el Plan cuatrienal de vivienda, en líneas generales, ha sido un éxito, ha sido un buen instrumento de fomento de la actividad económica en general y particularmente del sector de la construcción. Ha supuesto un importante tirón en el empleo y en la inversión. Yo creo que esto es lo que debe prevalecer en la valoración del Plan cuatrienal que, sin embargo, tiene algunos defectos que hay que empezar a corregir. ¿Por qué? Porque si bien es verdad que se han dedicado importantes recursos públicos a fomentar y a garantizar la capacidad de compra de los sectores con poca capacidad económica, o de aquellos sectores que aun teniendo cierta solvencia sin ayudas estatales no podían pensar en comprar la vivienda, lo cierto es que esos recursos públicos a la vez han servido para potenciar y capacitar la demanda de sectores económicos, que hay que empezar a pensar que ya no son merecedores de esa ayuda pública, porque son sectores solventes de la economía española. Estos son los aspectos de desviación. Es decir, hay cuestiones de política redistributiva que empiezan a ser preocupantes en el actual Plan cuatrienal, pero que no deben impedirnos

valorar positivamente lo que de fomento económico y de empleo ha tenido el Plan cuatrienal.

Ello nos lleva a una segunda preocupación que es compartida por todo el sector con el que, lógicamente, el Gobierno mantiene permanentes contactos de cooperación y de diálogo. ¿Cuál es? Vistos estos elementos de desviación del Plan cuatrienal cabe plantearse si el Plan se agota, o bien procedemos a la redacción de un nuevo Plan para 1987. La respuesta que ha dado el Gobierno, coincidiendo con casi todos los sectores consultados, es que no es ni prudente, ni conveniente producir un salto brusco en la política de viviendas, de manera que se va a mantener el Plan cuatrienal a lo largo de 1987, es verdad que introduciendo ya criterios correctores, pero que no alteran la filosofía sustancial. Haremos del año 1987 el año de elaboración del nuevo Plan cuatrienal de viviendas, de manera que este año 1987 permita ir cerrando todas las actividades de iniciativas que se habían previsto por parte del sector, no introduciendo un corte brusco en las expectativas, insisto, de promotores y de compradores; pero a la vez el año 1987 será el año en el que progresivamente iremos cerrando un nuevo instrumento político para el sector de la vivienda.

Creo que era importante hacer estas afirmaciones en términos generales, sin excesivos matices, pero que, políticamente, tienen trascendencia y clarifican alguna incertidumbre que hubiera podido producirse en la opinión pública. Seguirá el Plan cuatrienal durante el año 1987, es verdad que con algunos retoques que está estudiando en este momento el Gobierno y que tendré sumo gusto en anunciarles a ustedes una vez que estén maduras esas decisiones y que el año 1987 será el año en que empezará a plantearse un nuevo escenario para la política de viviendas. La valoración del Gobierno, hecha en la Comisión Delegada de Asuntos Económicos es muy positiva para el conjunto de acciones del Plan cuatrienal de viviendas, sin perjuicio, insisto, de que aparecen en el horizonte algunos elementos de preocupación. Insisto que estos elementos de preocupación se refieren a la política redistributiva, porque desde la perspectiva de actividad del sector, de acceso a la vivienda de familias españolas, de creación de empleo, de inversión en el sector el Plan cuatrienal, ha sido francamente positivo, especialmente a lo largo de 1985 y primer semestre de 1986, del que ya tenemos cifras exactas y definitivas.

En la política de vivienda, no obstante, y para poder situar las aclaraciones que SS. SS. deseen formular, es preciso establecer también otro elemento de juicio. La Administración central no tiene competencias directas en la política de vivienda. Tiene la responsabilidad de la legislación básica, de ofrecer un instrumento de planificación, de garantizar que en el sector hay recursos financieros, pero la gestión y la ejecución de la política de vivienda es una exclusiva competencia de las Comunidades Autónomas, de donde ustedes pueden deducir, señorías, las dificultades de coordinación que comporta la aplicación de este Plan cuatrienal, porque, lógicamente, el Gobierno trata de fomentar este sector sin entrar en colisión, todo lo contrario, procurando cooperar con lo que son las ex-

clusivas competencias de las Comunidades Autónomas. Esto puede llevar a que, aun apreciando aspectos defectuosos en el Plan, no sea siempre fácil encontrar mecanismos de solución que pasan porque la financiación de las Comunidades es una, las posibilidades presupuestarias del Estado son otra cosa diferente, y las medidas de política fiscal y de apoyo indirecto, es decir, medidas indirectas desde el Estado, se gestionan a través de la Ley Presupuestaria de cada año.

Establecidas estas afirmaciones previas sí que les voy a ofrecer algunos datos sobre el cumplimiento del Plan cuatrienal de viviendas.

Los datos son los siguientes. Los objetivos previstos en viviendas de promoción pública, es decir, aquellas que se edifican directamente por promotores públicos (los Ayuntamientos, las Comunidades Autónomas y un sector también de la Administración central), que se venden en condiciones especialmente privilegiadas, 30.000. Viviendas de protección oficial, es decir, aquellas viviendas que son de iniciativa privada, pero que a sus promotores y a los posteriores compradores se les ofrecen ayudas directas, es decir, subvenciones personales para la compra, más subvención de intereses, más ayudas indirectas, especialmente de carácter fiscal, 120.000 al año. Se preveían 80.000 viviendas de iniciativa y venta libre, viviendas del sector libre, y unas 20.000 rehabilitaciones de viviendas al año. Para ello se establecían unos recursos financieros que, hasta ahora, también han venido consumándose adecuadamente. En este momento el conjunto de los recursos previstos es de 392.000 millones y la verdad es que las previsiones son que las entidades de crédito aún demandan más concesiones o convenios para atender este sector.

Pues bien, en la vivienda de promoción pública se produce una evolución un poco irregular a partir de las transferencias (en el año en que las Comunidades Autónomas se hacen cargo de la promoción pública), posteriormente esa tendencia se corrige al alza y se mejora sustancialmente en el ejercicio de 1985 y, en el ejercicio de 1986, es el único sector que no tiene todo el dinamismo que sí es apreciable en el conjunto de los demás sectores de la vivienda. Tanto la promoción privada de protección oficial como la promoción de viviendas libres, se está comportando con arreglo a lo previsto e, incluso, se está produciendo una absorción de iniciativas de construcción de viviendas en el sector libre. La caída de los intereses, la reducción de los tipos de interés, el abaratamiento de los créditos en una palabra, y la propia generación de recursos en el sistema económico español está empezando ya a producir un fenómeno que, en mi opinión, va a evolucionar con esa misma orientación, que es un crecimiento del sector de viviendas libres, y, por tanto, un aumento en las iniciativas y ventas del sector libre de viviendas, lo cual, por otra parte, es razonable, teniendo en cuenta la situación económica, y es conveniente, desde el punto de vista de la política redistributiva, porque eso nos va a permitir dedicar aquellos recursos públicos destinados a las ayudas personales y a subvencionar interés a aquellos adquirentes que verdaderamente deben mantenerse en el ámbito de la protección oficial y no a aquellos otros que,

aunque haya sido bueno por razones de fomento económico, hoy ya no deben recibir ayudas directas del Estado, puesto que el sector libre ya está en condiciones de ofrecer un mercado suficientemente capaz para aquellos que desean comprar una vivienda.

Este es, en síntesis, el criterio de remodelación o de pequeños ajustes que se producirá en la política de vivienda para el año 1987.

Les voy a dar algunas cifras significativas. En este año 1986, el importe de la subvención de intereses ha sido de 13.500 millones de pesetas. Aparte de las ayudas personales que se dan en el momento de la compra a los que adquieren una vivienda de protección oficial, se han dado 13.500 millones de pesetas de subvención y de intereses; pero para el año 1987, la previsión de subsidios de interés del Plan trienal, y del actual Plan cuatrienal, va a ser de 30.000 millones de pesetas, lo que quiere decir que podemos ir a una curva exponencial si no introducimos criterios que revisen esta situación. Insisto, los criterios hay que revisarlos por razones económicas y porque ya el sector de la construcción ha salido de esa situación de depresión en la que se encontraba, y que justificaba que hubiera fondos públicos para fomentar el sector, aunque tuvieran esos defectos tantas veces aludidos en mi intervención.

Mi opinión, por tanto, es que el próximo plan de vivienda (y fíjense que digo el próximo plan, es decir, que creo que debe haber un instrumento de política de fomento de la vivienda), debe haber algo que exprese las actitudes del Gobierno con respecto al sector, y que fomente ese sector. Segundo, que ese plan de vivienda (como decida al final llamarlo el Gobierno, el Parlamento o la Comisión Delegada, quien tenga competencias para ello en ese momento), deberá tender a hacer una política de vivienda más redistributiva, dejando para el sector libre todos los sectores de sociedad que tienen solvencia para entrar en el mercado libre de viviendas, y estableciendo ayudas oficiales y los mecanismos que parezcan correctos para aquellos sectores de población que ciertamente sin ayudas oficiales no van a poder resolver su necesidad de vivienda digna.

Otra de las orientaciones básicas que se apuntan ya para esa nueva política de vivienda es la intensificación de la rehabilitación, que debe tender a convertirse en una auténtica actividad industrial. Históricamente, en estos últimos años ha ido creciendo, pero en sus comienzos la rehabilitación era una actividad más bien artesanal, no respondía a un concepto industrial. Hay que ir a una rehabilitación integral, hay que hacer todos los desarrollos normativos necesarios para que sea más fácil la rehabilitación de conjuntos, en los Ayuntamientos, individuales, y en comunidades de propietarios, de manera que resolvamos un viejo problema. Tenemos un parque de viviendas anticuado, con muchos problemas, que se resuelven, no construyendo nuevas viviendas para esos propietarios, sino rehabilitando sus viviendas, estableciendo, por tanto, objetivos claros.

De hecho, hemos pasado a una rehabilitación, el año pasado, de 40.000 viviendas sobre las 20.000 previstas, y de

hecho en este año podemos mantener ese ritmo, e incluso incrementarlo, de manera que podamos ya prefigurar un nuevo escenario para el año 1987: incorporar rehabilitaciones de promoción, con ayudas especialmente privilegiadas al sector de ciudadanos al que van destinadas las viviendas de promoción pública, y establecer otro programa de rehabilitación para el sector VPO, o similar al sector VPO, es decir, viviendas de protección oficial, pero de promoción privada, de manera que la rehabilitación empiece a cobrar un papel redistribuidor a la vez que de fomento económico.

Las aportaciones financieras del conjunto del sector financiero (banca privada, cajas de ahorro y el Instituto de Crédito Oficial), vienen siendo completamente satisfactorias. Yo creo que el sector ha crecido en 1985 y en el primer semestre de 1986, creo que las expectativas son fundamentalmente positivas, y así lo reconoce el propio SEOPAN en sus periódicas encuestas sobre la situación del sector, cosa que, por otra parte, es perfectamente detectable en la evaluación estadística de la política de vivienda.

Bien, señorías, tengo el temor de ser pesado con ustedes, y reiterativo. Creo que podemos pasar a esbozar otros aspectos que, aunque no tengan la magnitud económica de la inversión de carreteras, puertos o de la política de vivienda, son importantes para los ciudadanos españoles.

Me siento particularmente responsable de asegurarles a ustedes y de garantizarles que vamos a dar pasos importantes en el cumplimiento de los objetivos de una correcta política medio ambiental. Para ello me permitirán SS. SS. que aborde la cuestión formulándoles una observación de conjunto. En mi opinión, y en la opinión del Gobierno que, cada vez más, trabaja coordinadamente para resolver este tipo de cuestiones (no olviden que las competencias en materia medio ambiental corresponden no solamente a la Dirección General de Medio Ambiente, sino a otros organismos, como el ICONA, y que hay decisiones medio ambientales que corresponden al Ministerio de Industria por ser el responsable de la política energética) esa coordinación intergubernamental se viene inclinando todavía más, en mi opinión, que concreto en la aseveración de que nuestra política medio ambiental no puede ser una política de grandes gestos legislativos, sino una muy pragmática política que resuelva todos y cada uno de los específicos problemas medio ambientales.

La experiencia en el año que yo llevo en el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo me confirma en esta tesis. No tenemos necesidad tanto de grandes instrumentos legislativos, que pudieran parecer la panacea de la solución de los problemas, como de una incansable capacidad de adaptación y de respuesta a cada uno de los problemas, que es lo que está haciendo la política comunitaria. Los países de la Comunidad Europea vienen desarrollando políticas de medio ambiente adaptándose específicamente, con instrumentos aptos para ello, a cada uno de los problemas medioambientales: problemas de contaminación atmosférica; problemas de contaminación de aguas continentales; problemas de contaminación de aguas marítimas; etcétera.

Esto no quiere decir que no sean necesarios instrumentos normativos, pero el Gobierno es más partidario de que esos instrumentos normativos tengan un alcance específico con respecto a determinados problemas. Me voy a permitir ante SS. SS. expresarles cuáles son las actuaciones que veo como más urgentes y necesarias, no sin antes expresarles que hemos adaptado a la normativa española, es decir al derecho español, la práctica totalidad de las Directivas y reglamentos comunitarios en materia de medio ambiente, de manera que España tiene hoy una legislación o un ordenamiento jurídico medioambiental idéntico al de la Comunidad Económica Europea. Pero, naturalmente, esa adaptación, que tiene fechas de entrada en vigor progresivas, a lo largo de los próximos dos años, requiere que se aplique esa legislación con escrupulosidad y con un gran sentido de la realidad, para hacer una política medioambiental que no sea una política antieconómica o anti-industrial, para que sea una política que sintetice las necesidades de crecimiento económico con un correcto respeto de la política medioambiental y de los derechos que ampara la propia Constitución en su artículo 45, cuando dice que los ciudadanos tienen derecho a un medio ambiente protegido y tutelado.

Concretamente, hemos traspuesto al derecho español la normativa sobre residuos tóxicos y peligrosos, sobre residuos sólidos urbanos, sobre impacto ambiental, sobre calidad de las aguas y sobre control de la contaminación atmosférica, fundamentalmente.

El primer problema que puede detectarse en un objetivo análisis de nuestra situación medioambiental, es el de la calidad de las aguas, pero el problema de la calidad de las aguas, tan deterioradas, tan intensamente sometidas a impactos degradatorios, se ha abordado con la propia Ley de Aguas. Es la propia Ley de Aguas la que establece el marco idóneo de respuesta. Es el desarrollo de la Ley de Aguas el que posibilita la creación de instrumentos aptos para abordar este problema, y puedo anticipar a SS. SS. que la próxima semana propondré al Consejo de Ministros, o bien se abordará, según el rango de la norma (creo que no es precisa la adopción de acuerdo en el Consejo de Ministros), una norma que desarrolle definitivamente el criterio de aplicar la tasa de vertido con carácter generalizado en todas las cuencas, a todas las instituciones y ciudadanos que aportan vertidos a los cauces, vertidos que deben estar autorizados, vertidos que comportarán una tasa, y vertidos que nos permitirán disponer del único mecanismo eficaz que en la Comunidad ha permitido resolver el problema de la contaminación de las aguas.

La aplicación de esa tasa será finalista, dedicada a la promoción de obras y construcciones para depuración de aguas residuales, y se aplicará con el criterio de política de fomento, puesto que la competencia en este tipo de cuestiones corresponde a las diversas Comunidades Autónomas. Esa va a ser la gran medida o la medida más importante y cualificada que nos permitirá avanzar con un paso firme y decidido en la política de recuperación de unas aguas de calidad, limpias, no degradadas, como

corresponde a la existencia de la opinión pública española.

Pero hay agresiones muy importantes y que es preciso abordar también. En España se produce el vertido, el abandono o el derramamiento de millón y medio de toneladas de residuos tóxicos y peligrosos en el territorio. Es muy difícil hablar de política medioambiental mientras tengamos cianuros, sustancias minerales depositadas en ríos, en cauces fluviales en el territorio español.

La Ley de Residuos Tóxicos y Peligrosos ya ha entrado en vigor y hay un período de adaptación para las empresas españolas de dos años. En ese período de adaptación, en el que estamos todavía, hay que dictar el reglamento de desarrollo de la Ley y hay que presentar el Plan Nacional de Residuos Tóxicos y Peligrosos, en el que estamos trabajando, para asegurar que absolutamente todos esos residuos tóxicos y peligrosos van a estar convenientemente identificados; por tanto, van a tener un responsable, un titular desde el momento en que se producen hasta que son sometidos al tratamiento adecuado, sea de neutralización físico-química, de custodia adecuada o de incineración, y para ello será preciso construir o montar instalaciones adecuadas que cubran el territorio español.

Si aplicamos adecuadamente un plan de residuos sólidos urbanos —y les aseguro que en esto mi compromiso, como en lo demás, por supuesto, es firme—, si conseguimos mejorar la calidad de las aguas y eliminamos el foco de contaminación de los residuos tóxicos y peligrosos, tal y como establece también el decreto legislativo aprobado con autorización de este Parlamento, creo que habremos abordado los problemas más urgentes y prioritarios de una política medioambiental, que pasa por muchos otros objetivos naturalmente. Piensen que el decreto legislativo, que traduce y adapta al derecho español la normativa comunitaria, va a permitirnos exigir en todos los grandes proyectos de estudio del impacto ambiental.

Estamos estudiando también mecanismos para asegurar una mejor coordinación y, por tanto, una mejor unidad de gestión, a nivel de Gobierno, de todas las cuestiones relativas a medio ambiente, mediante normas y acuerdos que espero presentar pronto también ante esta Comisión, para asegurar, insisto, la más perfecta coordinación, que ya hemos iniciado, por otra parte, entre los distintos sectores económicos del Gobierno, —Ministerios económicos—, al objeto de asegurar que esa coordinación necesaria se produzca.

Fruto de esta cooperación, que no es precisamente pequeña, han sido todas las normas de corrección de impactos medioambientales en la atmósfera, eliminando, con la correspondiente regulación, la aportación de partículas, de azufres, de plomo, a la atmósfera, mediante la introducción de criterios de elaboración de las gasolinas, de los aceites pesados y combustibles en general, especialmente del contenido de azufre, y mediante la potenciación de una red de seguimiento de la contaminación atmosférica. En este momento, como ustedes saben, hay varias redes que vamos a unificar en su explotación, al objeto de asegurar perfectamente un buen seguimiento de la situación atmosférica española.

Por último, dentro de las grandes decisiones medioambientales, quiero resaltar el enorme interés que está poniendo el Gobierno en cumplir con el plan de acción del Mediterráneo. La Convención de Barcelona, del año 1976, se convalidó en el año 1986, en Génova, en virtud de la cual los diecisiete países firmantes —si no recuerdo mal, son diecisiete los países ribereños— se comprometían a cumplir con un programa que amparan las Naciones Unidas, el programa de Naciones Unidas para el medio ambiente, el NUMA, que, en lo que se refiere a España, supone acciones muy importantes de eliminación de los vertidos a alta mar desde los buques, de centros de recogida de restos de hidrocarburos, de depuración de todas las aguas residuales que van al mar en población de más o de menos de 10.000 habitantes, de un correcto tratamiento de las costas y de las playas, en una palabra, un conjunto de acciones que deben contribuir a que el Mediterráneo mejore en su situación.

Debo advertirles, señorías, que se han dado pasos importantes. Es verdad que sigue siendo el Mediterráneo un mar con muchos problemas, pero se han dado pasos importantes. Son diez años de trabajo de diecisiete países bajo el auspicio de las Naciones Unidas, aportando muchos estudios científicos y recursos presupuestarios para ir corrigiendo esa situación, y el Gobierno español está decidido a mantener su compromiso incentivando al máximo las acciones que corresponde efectuar al Gobierno. Ello constituye, como es lógico, otra faceta en esa polifacética política medioambiental que es necesario desarrollar en España.

Señorías, creo que les he presentado lo sustancial de las acciones de fomento o de creación de infraestructura que desarrolla el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Me he referido, por otra parte, a la política medioambiental como una política que, aunque también tiene trascendencia económica, busca fundamentalmente satisfacer las exigencias de calidad de vida en este ámbito.

No puedo dejar de mencionar, aunque sea con breves pinceladas, la política arquitectónica que viene desarrollando el MOPU y la política que deberá desarrollar con la incorporación del Instituto Geográfico Nacional, que es el responsable de la cartografía española, al ámbito de competencias de este Ministerio y que, desde el mes de septiembre pasado, forma parte del conjunto de responsabilidades de quien ostenta la titularidad del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Hablando de la política arquitectónica, bien relacionada, por cierto, con la política de vivienda, es propósito de este Ministerio continuar la redacción de normas tecnológicas que vayan haciendo de la construcción española una construcción de más rigor técnico, renovado, y en el que se contemplen, incluso en el ámbito de la rehabilitación, una serie de objetivos nuevos que empiezan a ser una exigencia social moderna. Me estoy refiriendo a plantearnos unas normas tecnológicas que, primero, permitan avanzar en la industrialización del sector de la construcción, mejorar la calidad y la seguridad, pero que, a la vez, vayan corrigiendo defectos que han hecho de un sector de los ciudadanos españoles, un sector marginado y con

enormes dificultades. Me estoy refiriendo a una política tendente a eliminar las barreras arquitectónicas. Esta es una tarea ardua, difícil, cara, que hay que abordar con realismo, poco a poco, pero, a la vez, sin dejar de expresar públicamente que ése es un nuevo objetivo que hay que incorporar a los programas arquitectónicos para hacer justicia con un sector de ciudadanos que ya vio reguladas sus necesidades, pero que ahora debe ver plasmados en la realidad aquellos objetivos.

Por otra parte, en el ámbito de la Dirección General de Arquitectura venimos trabajando en una promoción de monumentos o de construcciones que tienen un valor arquitectónico, histórico y, en todo caso, cultural. Me estoy refiriendo al programa de rehabilitación de teatros del siglo XIX —aproximadamente 52 teatros—, que se están rehabilitando gracias a un esfuerzo conjunto que hacemos el Ministerio de Cultura, las diversas Comunidades Autónomas, los respectivos Ayuntamientos titulares de esos teatros y el propio Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. De esa confluencia de recursos presupuestarios, de capacidad de estudio, está surgiendo una magnífica realidad que nadie por sí solo hubiera podido resolver, que es disponer, de aquí a uno, dos o tres años, aproximadamente, de 50 ó 52 teatros del siglo XIX que estaban en muy malas condiciones y que empiezan a formar parte del patrimonio arquitectónico y cultural de los españoles.

No sé si merece la pena que les dé los detalles de cada uno de esos teatros. Tengo estos datos a su disposición, pero creo que basta con mencionar este programa que seguramente SS. SS. conocen suficientemente a través de las informaciones producidas en cada una de las circunscripciones electorales.

En cuanto al Instituto Geográfico Nacional, quiero resaltar ante SS. SS. los importantes programas que hay que abordar a partir de la Ley 7/86, de Ordenación de la Cartografía, por una parte, y de las necesidades legislativas o de regulación mediante Decreto que aparecen en este ámbito para asegurar una serie de objetivos. En primer lugar, un correcto establecimiento y mantenimiento de las redes nacionales geodésicas y de nivelaciones de alta precisión; la formación y conservación de las series cartográficas españolas a las escalas históricas que se han utilizado, a las nuevas escalas posibles, para redactar y actualizar ese mapa topográfico nacional. Por otra parte, los proyectos de este Instituto Geográfico Nacional pasan ya hoy por reducir al mínimo los plazos previstos para completar la construcción, observación y sistemas de cálculo de esas redes geodésicas y de nivelación.

Por tanto, ese objetivo, junto al del mapa topográfico nacional, va a constituir un objetivo prioritario del Instituto Geográfico Nacional para actualizar el mapa español. Eso sin perjuicio de que vamos a acometer también iniciativas que aun no siendo puramente científicas tienen un gran interés para los ciudadanos. Son iniciativas de tipo divulgativo para publicar mapas, planos o atlas selectivos para determinadas actividades que son ya frecuentes en las iniciativas de muchos gobiernos europeos y que conviene efectuar también en el ámbito de la sociedad española.

En cuanto al campo de la geofísica, se está ultimando en el Instituto Geográfico Nacional todo el sistema operativo de la red sísmica nacional, para disponer de un sistema de más rapidez en la obtención de informaciones producidas por un terremoto y en el conocimiento de los propios daños derivados de cualquier terremoto. La predicción sísmica, por tanto, se está cimentando sobre nuevas bases y nuevos métodos tecnológicos que es importante que España tenga para mantenerse en la vanguardia de estas técnicas.

En el ámbito astronómico hay también objetivos sobre los que no quiero incidir para no agobiar a SS. SS. con datos que, en definitiva, aun siendo muy atractivos e interesantes, no dejan de tener aspectos y valoraciones técnicas que pueden hacer más agotadora la sesión de esta mañana.

Termino ya, señorías, haciéndoles unas breves consideraciones sobre los Presupuestos para el año 1987. Estamos todavía hablando de un proyecto de ley presupuestaria que lógicamente debatirán SS. SS. y que está en este momento en el ámbito de la soberanía de esta Cámara. Por tanto, tan sólo les voy a hacer un comentario muy elemental, pero que me permita concluir con esta exposición.

En este Presupuesto observarán que hay aspectos problemáticos; no siempre todas las partidas son satisfactorias. Creo que este Presupuesto responde a una política económica global del Gobierno, y eso para mí es su cualidad más importante. Es verdad que todo presupuesto es discutible, pero, en todo caso, el crecimiento en un 18 o un 18,5 por ciento (me perdonarán la imprecisión en este momento, en esos términos coloquiales en los que vengo hablando) de las partidas presupuestarias destinadas a inversión real, Capítulos VI, VII y VIII, creo que prefigura unas magníficas oportunidades para hacer reales esas planificaciones a que he aludido en mi intervención a lo largo de esta mañana.

El Plan General de Carreteras está aplicándose como un avance del Plan General, ahora ya como un instrumento aprobado por el Gobierno y por el Parlamento, y con las dotaciones presupuestarias de este año definitivamente hace real, viable y tangible la renovación de la red española de carreteras. En este momento, con las previsiones de inversión de que disponemos, ya es posible decirles que con toda seguridad este Plan de Carreteras va a lograr el objetivo de modernizar la red española en lo que queda de vigencia, es decir, hasta el año 1991. No estamos hablando, como alguna vez quizá por mis torpes palabras he dado lugar a interpretar, de un plan para los próximos ocho años, sino de un plan de ocho años que se viene aplicando desde 1984 y que el Parlamento ya eleva de rango en su reciente aprobación, en el mes de abril o mayo, como antes he comentado.

Creo, por tanto, señorías, que estamos iniciando una legislación en la que, con toda probabilidad, vamos a poder resolver los grandes retos que en materia de infraestructura tiene la sociedad española, cumpliendo las previsiones en el ámbito de las carreteras, de las construcciones portuarias, en la corrección de nuestro sistema de

costas, y planificando adecuadamente un futuro que con toda probabilidad será largo en el ámbito hidráulico. Los ciclos históricos del agua en España han sido siempre muy largos. Hemos llegado prácticamente el agotamiento del Plan Hidrológico que se redactó en 1932 y que ha sufrido diversas vicisitudes, pero que sustancialmente respondía a aquel esquema aprobado entonces, lo que demuestra la importancia y la prolongación de estos ciclos hidráulicos. El nuevo Plan Hidrológico Nacional, exigido por la Ley de Aguas, Ley que, desde luego, ha supuesto una importantísima renovación en el panorama legislativo español de esta materia, creo que nos va a permitir también encarar el futuro y, por tanto, poder plantearnos las futuras inversiones hidráulicas ya desde otra perspectiva, no de ir acumulando recursos hidráulicos y transformando en regadíos, sino de realizar una política que conserve y mantenga bien ese enorme capital de las obras de infraestructura básica construidas en todo este ciclo histórico pasado, que nos permita mejorar la calidad de las aguas y que nos permita abordar una política territorial que colme la aspiración de los españoles de satisfacer adecuadamente sus expectativas y sus necesidades.

Termino, señorías, diciéndoles que el Plan Hidrológico Nacional —podremos hablar más largo y tendido en otra ocasión— deberá plantearse en síntesis el luchar y superar lo que ha sido una maldición o una limitación de la naturaleza. Desgraciadamente, España es un país con recursos irregularmente distribuidos y, como bien saben todos, recibidos de la naturaleza a veces en forma también intempestiva. Desgraciadamente, no en todas partes existe el mismo grado de recursos y no siempre las aportaciones de estos recursos se producen en la forma amable que todos deseáramos. El agua genera muchos problemas de seguridad, económicos y sociales, y el Plan Hidrológico será el gran instrumento que nos permitirá abordar el futuro.

Confío en haber podido ser útil a SS. SS. para que puedan valorar cuál es la voluntad política del Gobierno en las materias que son competencia del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. En todo caso, les pido excusas si no he conseguido satisfacer sus exigencias, y siempre quedo a la disposición de SS. SS. para todo tipo de trámites, de información y de control que se sirvan disponer en el seno de esta Comisión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

Se suspende la sesión durante diez minutos. (Pausa.)

Vamos a continuar la sesión con las correspondientes intervenciones, de los distintos Grupos Parlamentarios.

El señor Ramón Izquierdo tiene la palabra.

El señor **RAMON IZQUIERDO**: Señor Presidente, el señor Ministro, cuya comparecencia espontánea agradecemos sinceramente porque nos permite conocer las líneas programáticas para la legislatura que ahora comienza, nos ha hecho una exposición en la que también hay que agradecerle el gran esfuerzo de síntesis porque son muy

variados los temas y algunos de ellos exigirían entrar en muchos detalles. La verdad es que ha desarrollado una especie de líneas generales de su programa que nos permiten conocer cuál va a ser la andadura del Ministerio en todas las materias que se han planteado.

Sin perjuicio de que las posibles críticas de algunos de los aspectos son muy difíciles de realizar con una preparación escasa de diez minutos y que quizá determinaría que en otras sesiones o por otros sistemas parlamentarios pudiésemos entrar más en conocimiento de los temas que se han abordado, lo que quisiera poner de relieve —con la mayor brevedad posible— es que he echado de menos en esta exposición el planteamiento de cuestiones, no sólo prioritarias, sino incluso urgentes, específicamente en lo que se refiere a la política hidráulica. Es cierto que estamos pendientes de una formulación de planes hidrográficos de cuenca y de un plan hidrológico nacional. Esto es importante, está previsto en la Ley de Aguas recientemente promulgada, y puede ofrecernos una visión completa, a un determinado plazo, de cuáles son las necesidades y cuáles son las auténticas y verdaderas soluciones. Pero es que nos encontramos con que esta Ley de Aguas y las expectativas sobre estos mismos planes lo que producen es un efecto paralizante, en algunos aspectos retardatorios y en otros disuasorios, de la posible actividad en lo referente a la dinamicidad de la actuación hidrológica española. En estos momentos es muy difícil que los interesados en obtener aguas subterráneas logren alcanzar su objetivo, porque los mismos organismos de carácter público que tienen que intervenir se encuentran también en una situación —yo diría— de perplejidad, ante una posición transitoria y unas expectativas de futuro. Los problemas están ahí y exigen una solución urgente.

Yo creo que mis palabras y mis consideraciones se pueden extender a muchas comarcas españolas, pero tengo que utilizar como medio de comparación o como ejemplo para especificar el problema aquello que conozco más de cerca, y tengo que decir que en la Comunidad valenciana estamos asistiendo a un gravísimo problema de escasez de agua y, sobre todo, a un riesgo de salinización. Es posible que las circunstancias climatológicas y la desertización que se produce por los incendios forestales —una serie de causas, las que sean— están conduciendo a una situación realmente difícil y preocupante para el agro de la Comunidad valenciana que tiene una enorme trascendencia, sobre todo, en el orden internacional y del Mercado Común. Hay un riesgo de salinización de las aguas subterráneas y hay una escasez de aguas superficiales. Hay algo que entiendo es urgentísimo aunque está en vías de solución. Me refiero a la presa de Tous que quedó destruida por las inundaciones del año 1982 y que es una exigencia absoluta para poder, por lo menos, tener una reserva de caudal de agua en lo que se refiere a la Cuenca del Júcar. La realidad es que se dice que se está avanzando mucho en cuanto al proyecto no de reparación, sino de reconstrucción de ese pantano, pero creo que debería ser una actuación prioritaria, urgentísima, por parte del Gobierno, ya que esto es vital.

Pero tenemos algo más. Tenemos que, como consecuen-

cia de esas expectativas de tipo legislativo, incluso de planificación, hay una posibilidad de obtener aguas superficiales para el regadío —porque las subterráneas ofrecen la tremenda dificultad de la salinización— que está a las puertas y que ya se ha producido en distintas comarcas de la Comunidad valenciana. Existen proyectos que están esperando que se apruebe ese plan hidrológico nacional. El trasvase del Ebro hacia las comarcas de Castellón y de la Plana, que quedó aprobado hace diez años, incluso se han llegado a construir treinta y nueve kilómetros de conducción, quedó paralizado. Yo comprendo que es un tema que suscita incluso rivalidades regionales que solamente puede superarlas el sentido de la solidaridad, pero lo cierto es que las tierras de Castellón, sobre todo de la Plana, están totalmente sedientas. Hay una gran posibilidad de que se pierda la zona de cultivos de regadío que ya existía —el señor Ministro ha dicho que hay que protegerla, pero que estamos en riesgo de que desaparezca— y pienso que sin perjuicio de esas grandes planificaciones y de esas leyes que tienen que llegar, lo que sí interesaría es una acción concreta del Gobierno para conseguir que se produjese el trasvase en la medida de lo posible y que se recomenzaran sus obras. Yo comprendo que son obras de larga duración, pero serán más largas cuanto más tardemos en iniciarlas y en planificarlas adecuadamente.

Un caso parecido al del trasvase del Ebro lo tenemos con el previsto trasvase del Júcar-Vinalopó, que también afecta fundamentalmente a la Comunidad valenciana y que todas las previsiones nos hacen pensar que va a tardar mucho en ser realidad. Solamente un tratamiento adecuado de las aguas superficiales podría resolver ahora este gravísimo problema. Esto por lo que se refiere a la política hidráulica.

Por lo que respecta a la política de carreteras hay un plan recientemente aprobado con unas prioridades. De esto nada tengo que decir, simplemente señalar que le felicito de que en este plan se considere aquella posibilidad de conseguir accesos viarios a las zonas deprimidas; una política que precisamente me permití defender ayer en la sesión que se dedicó a la comparecencia del señor Ministro de Transportes. Precisamente tengo que señalar la contradicción que existe entre que en este plan se atiende a estas zonas deprimidas y, en cambio, la política de la red viaria de ferrocarril parece ser que no es la misma, puesto que se atienden más otros criterios. Hay una contradicción que quizá internamente se deberá resolver, pero está en la propia filosofía de la actuación del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego al señor Ramón Izquierdo que vaya terminando.

El señor **RAMON IZQUIERDO**: Y termino simplemente haciendo referencia, por lo que respecta a la política de carreteras, a que para el Pleno de la semana anterior iba una pregunta en la que yo tenía mucho interés en conocer cuál era la contestación, pero quedó sin respuesta porque fue retirada. Por ello, si me lo permite, y pidiendo licencia al compañero Diputado que la hizo, que no es pre-

cisamente de mi Grupo, a mí me gustaría saber en qué situación se encuentran las obras correspondientes a la carretera que une, a través de Aragón, Valencia con la frontera francesa de Jaca. A mi juicio tiene mucha importancia esta obra y por eso me permito hacer mía la pregunta de otro parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Por Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Tamames.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Señor Presidente, la exposición del señor Ministro que, como es lógico, he seguido con la mayor atención por la importancia de los problemas que se han abordado, sin embargo suscita una primera cuestión, que es el método de estas comparecencias. Ya sé que no es un tema para tratar aquí, que habrá que tratarlo en la Junta de Portavoces, pero realmente en estas comparecencias deberíamos tener la información previa para poder analizarla con tranquilidad.

Hecha esta primera apreciación metodológica, yo diría que hay una serie de cuestiones sobre las que el señor Ministro no se ha pronunciado y que pueden ser objeto de respuestas a preguntas y de comentarios en su segunda intervención.

El Plan de autovías me parece que es un buen Plan. Me parece que es uno de los proyectos de inversión más importantes que hay en estos momentos y más útiles para la sociedad. Lo que pasa es que pienso que va muy retrasado y el señor Ministro me parece que no se ha referido a esto. Tomando simplemente como ejemplo la autopista del Norte, página 87 del tomo Plan General de Carreteras 1984-91, aparecen ya para el año 1985 como actividades en marcha 6.018 millones de inversión entre La Cabrera y Buitrago. Yo paso por ahí frecuentemente y no se ve prácticamente ninguna obra. Sí se ve algo entre Venturada y La Cabrera, pero no entre La Cabrera y Buitrago. No es una anécdota, ya que esto pasa en muchos tramos del Plan de autovías, y lo expongo simplemente como ilustración.

Creo sinceramente que en el año 1991 no va a estar terminado el Plan Nacional de Autovías y que deberíamos presionar para que los recursos se obtuvieran y, sobre todo, para que se aplicaran con mayor diligencia. Yo creo que disponemos de recursos. Además, es una de las grandes obras nacionales que necesita el turismo, el desarrollo regional y la propia integración en las Comunidades, porque seguimos teniendo carreteras que, en gran medida, y sin ningún demérito para nuestros colegas del sur, se llaman en algunos sitios carreteras africanas. La situación de España es lamentable en ese aspecto y nos podemos encontrar en 1991 con un Plan a medias y con muchos problemas todavía mayores que los actuales.

Por otra parte, señor Ministro, creo que en los temas de política hidráulica ha dado usted bastantes informaciones y, sin embargo, sobre los acuíferos no ha dicho nada. Me parece que el tema de los acuíferos sigue siendo uno de los grandes problemas. Se están explotando acuíferos por encima de sus posibilidades. Me parece que es el número 23 el que afecta a una gran parte de La Mancha,

que es el que ha producido los problemas en las Tablas de Daimiel. Una explotación excesiva, muy por encima de su capacidad de reposición, genera la desecación de una zona y unos incendios que no se pueden apagar.

Los acuíferos son problemas que se deberían tratar con mayor extensión, como también los abastecimientos a poblaciones. En estos momentos hay bastantes poblaciones españolas en situaciones defectuosas de abastecimiento de agua, y el caso paradigmático, por así decirlo, es Avila. Que una capital de provincia, en una zona que no es precisamente desértica, que tiene flujos de agua próximos de relativa importancia, tenga problemas de abastecimiento de agua es una falta de previsión. Se podrá hablar mucho de los planes hidráulicos, pero la verdad es que esas situaciones están ahí y hay que resolverlas. Yo le pregunto cuándo se va a resolver el problema de Avila y cuándo se van a resolver los problemas de los acuíferos que están afectando incluso a parques nacionales.

Hay dos temas muy puntuales sobre embalses. El señor Ramón Izquierdo se ha referido ya a la presa de Tous. Se dijo que se iba a reconstruir inmediatamente y que se sepa no está en reconstrucción. Yo le pregunto también: ¿qué va a pasar con el embalse de Riaño? ¿Va a embalsar finalmente? ¿La oposición del pueblo se va a tener en cuenta? ¿Se han hecho los últimos estudios sobre costes, beneficios sociales, etcétera? Ya sé que me va a decir que se van a regar muchas hectáreas, pero realmente, ¿es el problema prioritario regar muchas hectáreas o hay otros problemas de riego mucho más urgentes, como los que me voy a referir después?

Precisamente dentro de los planes de riego, señor Ministro, yo no he visto en su intervención ninguna prospectiva a plazo medio y largo. ¿Cuántos hectómetros cúbicos vamos a almacenar con esas sesenta grandes presas que se están construyendo? ¿Qué capacidad de nuevos regadíos tenemos? ¿Los nuevos regadíos que tenemos están estudiados de forma que se vayan haciendo con eficacia o va a suceder como en los Monegros, donde en el momento de inaugurarse algunos canales, hay que empezar a reparar algunos tramos, porque precisamente no hay la coordinación suficiente, etcétera?

También dentro de los temas hidráulicos, no se ha referido usted, señor Ministro, a algo que me parece que es muy importante para dinamizar la agricultura, la sociedad rural española y los aprovechamientos hidráulicos: las Confederaciones Hidrográficas, que siguen siendo, en nuestra opinión, organismos muy burocratizados y tendrían que tener una nueva concepción, como inicialmente se pensó aunque se malogró casi de inmediato, democrática y de agrupación de los intereses de la cuenca. Creo que se daría un salto adelante muy importante en el aprovechamiento de los recursos hidráulicos tan escasos y, por tanto, tan precisos en nuestro país.

Hay otro tema que nosotros planteamos, el de los aprovechamientos a pie de presa de numerosos embalses. Tenemos una estimación que yo no daría por absolutamente fiable, pero pregunto al señor Ministro si tienen ustedes ya una estimación. Parece ser que hay unos seis millones de kilovatios de potencia instalable a pie de pre-

sas ya construidas y que, sin embargo, no se están utilizando; esto equivale a seis centrales nucleares, a seis grupos de mil megawatios. Nos parece que sería interesante dar una respuesta también a este tema.

Entrando ya en los temas de vivienda, creo que usted, señor Ministro, nos ha hecho un canto del Plan, lo cual no me parece mal, porque si dice que está funcionando bien, sus razones tendrá; lo que creo es que, efectivamente, se ha notado una cierta reactivación en los últimos tiempos. Negar eso sería necio. Pero ya que está usted diciendo que hay un relanzamiento mucho más rápido en la vivienda libre, debido a que hay recursos financieros con mayor facilidad, etcétera, ¿por qué no se piensa ya que ante un tipo de interés del 14 por ciento, bonificado al 11 por ciento hace ya cuatro, cinco o seis años, es el momento, con la bajada de intereses, de empezar a bonificar al 12 por ciento, para situarlo en el 9 o en el 8 por ciento?

Sería bastante lógico que hubiera ya un cambio en la política de ayuda a los ciudadanos de ingresos situados en las escalas inferiores, precisamente con una bonificación de los intereses, que los sitúe muy por debajo de los de hoy. El 11 por ciento sigue siendo, especialmente cuando se dice que la tendencia inflacionista va a la baja, un tipo de interés marcadamente elevado. ¿Qué va a preconizar el MOPU en este aspecto para facilitar lo que usted ha dicho que va a ser una política de concentración de esfuerzos en los económicamente menos favorecidos, en los próximos años?

Tema medioambiental. Ha dicho usted que están en contra de la política de grandes gestos legislativos, y luego ha tenido usted, en cierto modo, algún lapsus, en mi opinión. Dice que nuestros problemas son una maldición de la naturaleza. No son maldición de la naturaleza; es que en este país se ha maltratado la naturaleza. Ese es el problema. Aquí se echa la culpa de todo a la naturaleza; pero incluso las inundaciones del País Vasco, con la gota fría, fueron, en gran parte, efectos de cómo maltratamos a la naturaleza en este país. Por eso, precisamente, necesitamos una visión global y necesitamos una ley general del medioambiente; una ley de bases, si se quiere.

Yo me acuerdo muy bien de cuando el Grupo Socialista estaba en la oposición y criticaba a doña María Teresa Esteban, diciéndole que había hecho ocho borradores de la ley del medioambiente y que cuándo la iba a sacar. Me acuerdo muy bien de cuando doña Concha Sáenz Laín, en la primavera de 1983, dijo: Vamos a enviar ya la ley al Congreso. Y recuerdo muy bien cuando, pocos meses después, don Felipe González dijo: Esta ley está muy verde para enviarla al Congreso, en un juego de palabras que, efectivamente, ha hecho que esta ley no haya llegado al Congreso y a la que parece que ustedes renuncian. Yo le pregunto: ¿han renunciado definitivamente a este proyecto de ley? Si han renunciado, la Agrupación de Izquierda Unida tiene el propósito, en el segundo período de sesiones de esta legislatura, de presentar una proposición de ley general del medioambiente, porque nos parece que es algo absolutamente necesario para el desarrollo del artículo 45 de la Constitución, que le recuerdo, señor Ministro, no habla de un medioambiente protegido y tutelado,

sino, simplemente, y lo que es más importante, de un medioambiente digno. Me parece que es algo muy notable e importante; porque, sin una visión global, vamos a acabar con 17 «iconas», una de cada Comunidad Autónoma, sin demérito para lo que son los derechos de las Comunidades Autónomas de acuerdo con la Constitución y sus Estatutos, y vamos a acabar con 17 direcciones generales del medioambiente. Necesitamos una federalización, si se quiere, de los problemas del medioambiente, y es por eso por lo que vamos a plantear una proposición de ley general del medioambiente para el desarrollo del artículo 45 de la Constitución.

Para terminar, señor Ministro, y también dentro de estos problemas —sobre los cuales le vamos a pedir una comparecencia especial, en un plazo razonable, porque pensamos que los problemas del medioambiente no se pueden despachar en unos pocos minutos—, yo le preguntaría: ¿tiene el Ministro censo de depuradoras? Usted ha hablado del plan de residuos tóxicos y peligrosos, que me parece un buen plan, pero el problema está en su aplicación. De los centenares de depuradoras que hay en España, la inmensa mayoría no funcionan o funcionan mal; todos lo sabemos. ¿Tiene el Ministerio un decidido propósito de tener este censo, de vigilar su funcionamiento y de hacer posible que efectivamente nuestros ríos no sigan envenenándose?

El caso de Madrid es también paradigmático. Se ha hecho un gran esfuerzo con el PSI del Ayuntamiento de Madrid, pero ¿qué pasa con el resto de la cuenca, desde la cabecera del Tajo hasta la desembocadura del Alberche, próximo a Talavera de la Reina?

Es una confusión, es un problema que no se acaba de resolver. Hay muchas depuradoras que no funcionan.

Todos esos temas nos preocupan, porque las leyes están bien, pero la aplicación de las mismas es todavía, si cabe, más importante. La Ley general del medio ambiente lo que puede hacer precisamente es darnos una trama para ir colocando sobre ella los distintos aspectos, como también la estrategia nacional del medioambiente, a la que usted no se ha referido y que supongo que S. S. tiene que coordinar...

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a S. S. que vaya terminando.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Termina, señor Presidente.

La estrategia nacional del medioambiente también es una cuestión fundamental y se ha olvidado ya después de haberse presentado con gran fanfarria —fanfarria en el mejor sentido de la espectacularidad—, ciertamente no por el Gobierno del PSOE —fue en el año 1980—, pero después ha habido publicaciones referentes a este tema, y no se hace realmente una estrategia nacional del medioambiente, ligada a la de la UICN y otras organizaciones internacionales como FAO, NUMA, etcétera.

Me parece que estos temas merecen muchas más atención, porque si no la gente va a seguir diciendo que la Dirección General del Medioambiente, dentro del MOPU, es

una especie de maquillaje en un Ministerio básicamente productivista y que lo que hace es alterar la naturaleza, y no siempre en el mejor de los modos posibles.

Nada más, señor Ministro. Agradeceré mucho las contestaciones que me dé.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Luis Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Ministro, muchas gracias por su comparecencia, espontánea y voluntaria, si bien es cierto que nuestra agrupación tenía el propósito de solicitar la presencia del señor Ministro.

Realmente, hay un problema metodológico en estas comparecencias, como suscitaba el señor Tamames, y es que la amplitud de los temas impide que en el cortísimo espacio de diez minutos, aun contando con la benevolencia del señor Presidente, se puedan abordar, ni siquiera mínimamente, los numerosos problemas que afronta cada día el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. La exposición del señor Ministro, forzosamente sintética y resumida, ha dejado múltiples lagunas y a ellas voy a referirme en forma de comentarios, en unos casos, y de preguntas, en otros.

Quiero agradecer, de entrada, al señor ministro que haya reconocido que el ciclo de las obras públicas es largo; que todo Ministerio de Obras Públicas, como alguien dijo, inaugura las obras que proyectó su antecesor; aunque en algún momento me ha parecido percibir un aire como de que hay una línea divisoria en la política de obras públicas de 1982 para atrás y de 1982 para adelante, siendo así que el reconocimiento de ese ciclo largo comporta, por ejemplo, que, de esas 900 presas la gran mayoría estuvieran hechas con anterioridad, como es obvio y como el señor Ministro, estoy seguro, está dispuesto a reconocer.

Yo quería plantear tres problemas de carácter general. En primer lugar, respecto a la política normativa del Departamento. El anterior señor Ministro de Obras Públicas —que hoy preside esta Comisión—, en este documento que el señor Ministro conoce, «El Gobierno Informa», en una sesión informativa, el 24 de febrero de 1982, habló de la ley básica del medioambiente, de la ley de protección de la naturaleza, de la Ley de protección del medioambiente y atmosférico, de la ley de carreteras, de la ley de protección pública de la vivienda, de la ley de arrendamientos urbanos, de la ley sobre la valoración del suelo, de la ley sobre obtención de explotaciones comunitarias en suelo urbano, de la ley de ayuda de equilibrio territorial, etcétera.

En la exposición del señor Ministro no he podido percibir apenas referencia a normas que el Ministerio tenga en proyecto. Me gustaría saber si se ha producido un cambio de criterio, si estos propósitos de don Julián Campo eran más o menos utópicos, si los asume el actual señor Ministro y, en definitiva, cuál es el criterio del Gobierno en materia de envío de normas a estas Cámaras legislativas.

En segundo lugar, si el señor Ministro tiene a mano los

datos, me gustaría conocer el grado de ejecución del Presupuesto para 1986, del año en curso, al menos en los capítulos fundamentales. Hay alguna alarma en el sector de la construcción, no tanto respecto a las licitaciones cuanto respecto a los pagos —después tendré oportunidad de referirme a ello, si hay lugar en esta primera intervención o, si no, en la segunda—, porque realmente parece que la deuda del Ministerio asciende a cifras más importantes de lo que ya son habituales, y más allá de las también habituales y bien conocidas —por quien en este momento está en el uso de la palabra— discrepancias entre los datos del SEOPAN y los del propio Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

En tercer lugar, respecto a los Presupuestos para 1987, deseo felicitar al señor Ministro, que ha tenido, sin duda, más capacidad de convicción, con el señor Ministro de hacienda, para lograr un aumento de las dotaciones del Ministerio. Porque la verdad es que era alarmante el deterioro y el decrecimiento de estas dotaciones. Este aumento del 18 por ciento evidentemente será menor en términos reales, de acuerdo con la tasa de inflación, pero supone un hito en la evolución ciertamente negativa de consignaciones para inversión en el conjunto de los Ministerios y, en particular, de las inversiones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Con todo, hay que decir que de los aproximadamente 600.000 millones de pesetas de inversiones reales, según la memoria de los presupuestos, hay unos 280.000, muy cerca del 50 por ciento, para inversiones militares. Si a esto agregamos 95.000 millones de pesetas en inversiones de reposición, quiere decirse que para inversiones nuevas realmente hay 160 ó 170.000 millones de pesetas en el conjunto de los Presupuestos del Estado, cifra que parece muy pequeña si se compara con esa otra astronómica de los 13 billones de pesetas que suponen los Presupuestos del Estado, más los de la Seguridad Social.

Pasando a temas sectoriales, en materia de carreteras, quiero felicitar al señor Director General de Carreteras, aquí presente, porque de verdad que ha convertido el Ministerio de Obras Públicas casi en el Ministerio de las carreteras, con evidente postergación, desde el punto de vista del tratamiento presupuestario, por ejemplo, de la Dirección General de Obras Hidráulicas y de la política hidráulica, a la que después tendré oportunidad de referirme.

Realmente el aumento de las dotaciones en materia de carreteras es grande. Ya se había iniciado en los años previos al Gobierno socialista, se pasó de 40.000 millones de pesetas en el año 1981 —según el cuadro que figura en la documentación que se nos ha repartido—, a 60.000 millones de pesetas en 1982, es decir, un incremento del 50 por ciento, y después tiene unos crecimientos sorprendentes, porque pasa de 60 a 69.000 millones, crece 9.000 millones, el 15 por ciento en términos monetarios, lo que con la tasa de inflación de 1983 se sitúa en torno al 4 ó 5 por ciento en términos reales, y baja en 1984 a 58.000 millones de pesetas. Es decir, se produce un descenso, incluso con respecto a las cifras de 1982. Esoy seguro de que en el año 1985 los datos de ejecución que nos dé el señor Mi-

nistro mejorarán este planteamiento y espero que en el presupuesto para 1987 también sea así.

El Plan de Carreteras es bueno. Nosotros en su momento, en la pasada legislatura, lo apoyamos. Me preocupa, como al señor Tamames, el grado de ejecución de este Plan y tenemos la certeza de que va a ser muy difícil que se pueda cumplir en 1991, con lo cual toda insistencia por esta Cámara y por esta Comisión me parece poca.

Los datos que ha dado el señor Ministro de 99 kilómetros realizados, 300 kilómetros en trámite de ejecución, no son ciertamente muy halagüeños, aunque comprendemos que es un Plan de ejecución difícil, pero si tenemos presente que se ciñe a un período del cual han transcurrido ya tres años, 1984, 1985 y 1986, porque no olvidemos que es de 1984 a 1991, parece que este grado de ejecución física para tres años, es decir, para un tercio del total del Plan, no conduce a un final en el plazo, salvo que se produzca una enorme aceleración en el ritmo de las obras.

En materia de autopistas sabe el señor Ministro que no compartimos, como sabe el señor Presidente de la Comisión, Ministro con anterioridad, la filosofía de las autopistas, porque es obvio que las diferencias entre las autopistas europeas, de peaje o no, y las autovías son importantes, desde el punto de vista de la calidad de las carreteras, el radio de las curvas, las pendientes, los servicios que se prestan al usuario. Comprendemos que el coste kilométrico se reduce seriamente, pero mi pregunta es, señor Ministro, si de verdad esta red de autovías es homologable a la red europea de autopistas, ahora que estamos ya en la Europa comunitaria de una manera rotunda y clara.

En concreto, me interesaría preguntarle si efectivamente en las dos autovías de enlace con Europa, Madrid-Burgos y Madrid-Zaragoza, hay un tratamiento formal de autovías, pero real de autopistas, con estas vías de comunicación de características análogas a las de Europa.

Nos preocupa en nuestra agrupación especialmente la problemática de conservación de carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego al señor Ortiz que vaya resumiendo, porque ya se le ha acabado el tiempo.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Muchas gracias, señor Presidente, espero contar con su benevolencia.

En materia de conservación de carreteras es sabido, y lo conoce sin duda el señor Ministro, que es necesario, para mantenerlas en buen estado, invertir del orden del 2 al 3 por ciento del total del patrimonio carretero. Si éste se sitúa en el billón o billón y medio de pesetas de valor, esto significa que serían necesarias asignaciones presupuestarias del orden de los 30 ó 40.000 millones de pesetas por año para conservación. Me temo que éste no es el caso de los presupuestos vigentes ni de los presupuestos para 1987. Me gustaría, en todo caso, conocer, señor Ministro, cuáles son las dotaciones específicas para conservación, al margen de las dotaciones para carreteras de nueva traza, si es que las hay, o para acondicionamiento.

La política hidráulica me parece, señor Ministro, a pesar de sus manifestaciones voluntaristas, que naturalmen-

te comparto, que es la gran maltratada en el ámbito del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, ya que se mantiene con unas dotaciones presupuestarias del orden de los 60.000 millones de pesetas, prácticamente congelados.

Hago más las observaciones del señor Tamames respecto a los aprovechamientos hidroeléctricos. Creo que no está dicha la última palabra en la utilización de esta clase de energía, que puede ser claramente sustitutiva de la energía nuclear, y también comparto su pregunta al señor Ministro en materia de regadíos. Sería importante conocer cuáles son los objetivos numéricos que en materia de regadíos se propone el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, cuántas hectáreas regables o cuántos hectómetros cúbicos se propone destinar a usos agrarios.

Domo Diputado de una provincia castellano-leonesa, insisto en una petición de explicación sobre qué pasa con el embalse de Riaño, y hago mía la preocupación por la temática de las inundaciones. Hoy un Diputado socialista, viene en la prensa de la mañana, no parece compartir la política del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo respecto al encauzamiento y a la evitación de inundaciones en la zona del bajo Segura.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego al señor Ortiz que intente ser conciso, porque creo que todavía le falta hablar de puertos y de medio ambiente y no sé si de algo más, y ya ha pasado ampliamente su tiempo. Por favor, le ruego que hable de puertos, de medio ambiente y de lo que quiera, pero muy concisamente.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Un par de minutos más y termino, señor Presidente, muchas gracias.

En cuanto a puertos, le preguntaría al señor Ministro cuál es la política del Ministerio en materia tarifaria. Es sabido que las tarifas de los puertos se establecen en competencia de unos puertos con otros. ¿Cuáles son los mecanismos de coordinación tarifaria, para evitar esta lucha de unos puertos contra otros?

En materia de medio ambiente, insisto en la necesidad de una ley-marco que dé ejecución al artículo 45 de la Constitución, y no comparto las palabras del señor Ministro manifestadas en esta sesión —y dichas también en anterior sesión informativa de la pasada legislatura—, en el sentido de que juzga innecesaria una ley del medio ambiente. Podría leer el párrafo, que es de una rotundidad sorprendente. Entiendo con el señor Ministro que hay un binomio normativo y de política energética en materia de medio ambiente, pero no puede posponerse el tratamiento normativo.

En materia de vivienda, celebro que se haya remontado el frenazo de los años 1983 y 1984, donde se produjeron cotas de incumplimiento importantes, ya que en materia de promoción pública sólo se ejecutaron —y son palabras del señor Ministro— el 46 por ciento de los objetivos, y el 80 por ciento en materia de promoción privada.

Pido al señor Ministro una precisión sobre la Ley de Arrendamientos Urbanos. Me parece difícil que se pueda

hacer una política seria de vivienda sin revisar la Ley de Arrendamientos Urbanos.

Me refiero telegráficamente al segundo sustantivo en la tarjeta del señor Ministro, es Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, no hemos hablado nada de urbanismo. Sé que son competencias transferidas a las Comunidades Autónomas, pero algo tendrá que decir el Ministerio en materia urbanística de revisión de la Ley del Suelo. Y un tema muy concreto: se me dice por diferentes canales de información que tanto la sociedad SEPES como VISONSA se van a transferir a la Dirección General del Patrimonio del Estado, y me gustaría una precisión del señor Ministro.

Termino con dos brevísimas preguntas más, señor Ministro. La primera, según los datos de SEOPAN, la deuda del Ministerio asciende en estos momentos a 40.000 millones de pesetas, cifra espectacularmente importante, que deja a las empresas constructoras en una situación de tesorería ciertamente difícil.

Por último, y acabo, con la benevolencia del señor Presidente, quiero solicitarle que me haga alguna precisión sobre las vías de comunicación con Portugal.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ortiz. El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia ante la Comisión. Por nuestra parte, por el Grupo de Minoría Catalana, deseo expresar que como Grupo estamos abiertos a una total colaboración en cuanto a las competencias de su Ministerio, dado que en estos momentos existe esta gran voluntad y espíritu cordial de positiva cooperación entre el Departamento y la Consellería de la Comunidad Autónoma de Cataluña.

Ahora bien, entrando directamente en los temas concretos de su exposición de hoy, tenemos algunas precisiones que hacer para que usted nos pueda responder, dentro de lo que cabe.

El Estado tiene competencias importantes en carreteras dentro de la Comunidad Autónoma de Cataluña y se están realizando obras en ella, pero nos preocupa mucho todo este tema, por cuanto que tenemos obras, como, por ejemplo, la de Ripoll-Rivas, la carretera Besalú-Olot (estoy particularizando, pero la pregunta va a ser general) pendiente de variantes; tenemos el eje pirenaico con muchísimas dificultades, y nos preocupa mucho el tema que está resultando de tantas variantes y adicionales que puedan surgir en los proyectos. Nos parece que los proyectos elaborados para todo el eje pirenaico son esquemas muy antiguos para la obra pública, por cuanto el tanto por ciento medio de las bajas de licitación supera el 40 por ciento. Esto nos hace ver que posiblemente los proyectos, cuando se producen estas bajas, no con completos, y por ello empiezan a salir los adicionales, los reformados, lo que va en contra del plazo de la obra y también de su calidad.

Otro tema que nos preocupa, por la lentitud con que se lleva (ya sé que hay problemas de resolución con los ayu-

tamientos de la zona), es la autovía o la carretera del Maresme, o sea, Mataró-Llavaneras. Mi pregunta en relación con esto sería: ¿puede activarse, puede decirnos algo?

En segunda exposición, nos ha hablado del tema de aguas. Nos congratula muchísimo el impulso que posibilita el Plan Hidrológico Nacional, pero para nosotros, y concretamente para mí, que soy de un territorio muy afectado por el tema del abastecimiento de aguas, concretamente la demarcación de Tarragona, es muy preocupante la calidad de las aguas. Usted sabe, señor Ministro, que la ciudad de Tarragona no tiene agua potable prácticamente en su red; o sea, que el agua simplemente tiene que ser para uso sanitario. Nos preocupa la costa: Salou, una zona turística de primera línea, Cambrils, toda la Costa Dorada tiene insuficiencia de agua y de su calidad. Incluso la población de la cual yo provengo, Reus, desde hace unos seis o siete años tiene restricciones de agua potable; la calidad es buena, pero la población se encuentra con que sólo se le suministra agua en estos momentos durante doce horas diarias; o sea, que prácticamente está con una insuficiencia tal que han llegado momentos en que el propio Ayuntamiento, regido por el Partido Socialista, no sabe qué cantidad de agua tendrá para suministrar a la población dentro de dos días. Esto nos preocupa muchísimo; sabemos que está avanzado todo lo que allí se llama aprovechamiento de las aguas y el mal llamado minitrasvase, pero mi pregunta sería si el señor Ministro nos podría concretar plazos de las funciones que tiene el Ministerio dentro de este tema.

También el señor Ramón Izquierdo ha hecho mención de un canal que existe, el Cherta Calig. ¿Nos podría decir alguna cosa sobre la posibilidad de este canal?

En cuanto a costas, tenemos dos puntos. Nos preocupan unas divergencias surgidas en la ordenación del litoral. Hay unos temas en discusión en estos momentos entre la Conselleria Política Territorial y el Ministerio respecto a la ordenación del litoral. Este tema, que se resolverá en su momento en la forma que sea, ha creado el problema de los expedientes que estaban en trámite. ¿Podría acelerar el Ministerio este trámite o, al menos, desbloquear los expedientes —creo que son en número de doce— que habían quedado aprobados y que después, con la intervención del Ministerio, fueron desautorizados?

En el plan de regeneración de las playas, que entra dentro de costas o dentro de medio ambiente, nosotros hemos de congratularnos, y así lo hacemos, porque es verdad, de la recuperación, que ya se empieza a notar, del Mediterráneo. Pero nos preocupa en estos momentos una falta de coordinación, posiblemente entre el MOPU y otros Departamentos, por cuanto se está realizando en la zona del Mareme una recuperación de playas que, desde el punto de vista técnico, se está haciendo bien, y parece ser rentable como inversión para la operación del Ministerio, pero que nos tiene muy preocupados desde el punto de vista del medio ambiente, por cuanto existe la queja de los pescadores, ya que se está destrozando una línea de un banco de moluscos, de almejas, que existe en el sector, y posiblemente la rentabilidad de la gran operación no contemple en estos momentos el destrozo del medio

ambiente que allí se está realizando. Quisiera que nos aclarase este tema; si está bien el futuro de estas operaciones y si se coordinarán o no con otros Departamentos.

En cuanto a la vivienda, estos días ha salido en la prensa que el Director General de la Vivienda demostraba la preocupación de la Administración por el alza de precios de las viviendas que en unos meses ha sido del orden del 40 por ciento. Nuestra pregunta está relacionada más bien con la legislación básica, que es la competencia que tiene el Ministerio. ¿Tiene prevista la Administración, o su Departamento, alguna modificación en la legislación básica para variar o para incrementar el metraje en superficie de las viviendas de protección oficial, pasando de 90 a 110 metros cuadrados por vivienda?

El tema siguiente quizá está fuera de lugar por nueve días. Actualmente en Cataluña estamos como cuando hacíamos el Servicio Militar, que nos faltaban días para licenciarnos. En la Comisión de ayer hablábamos de diez días, hoy ya tenemos que hablar de nueve. Dentro de nueve días puede decidirse el que Barcelona sea sede de los Juegos Olímpicos. Existe un convenio firmado entre el MOPU, el Ayuntamiento y la Corporación Metropolitana para inversiones en la plataforma de la villa olímpica. Este convenio se firmó hace tiempo. En estos momentos todavía está en el aire, pero quemar etapas y que hubiese actuaciones preparadas en este aspecto por parte del Ministerio agilizaría todas las posibilidades de la plataforma, por cuanto si ahora vamos dejando días, a lo mejor luego nos falta tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego a S. S. que vaya terminando.

El señor **SEDO I MARSAL**: Sí, señor Presidente.

En otro aspecto, nos congratula la generalización de la Tasa de Vertidos, dedicando recursos para así tener saneadas todas las cuencas en cuanto a vertidos industriales o tóxicos, pero también nos preocupa muchísimo, como ya se ha dicho por otros compañeros, que la Ley del Medioambiente no la veamos; es decir, que tengamos que esperar a tener reglamentos, pero no una ley concreta del Medioambiente. Hay que hacer constar aquí que verdaderamente sería interesante poder tener una Ley del Medioambiente, y más dentro del año 1987, que, según tengo entendido, será el año europeo dedicado al medioambiente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Gracias, señor Presidente, y gracias al señor Ministro por su comparecencia y su informe.

Yo quisiera ser muy breve, hacer una introducción e inmediatamente, con el permiso de la Presidencia, cederle la palabra a mi compañero don Rafael Martínez-Campillo para examinar los distintos aspectos del Ministerio.

El hecho de esta primera intervención mía se cifra en dejar constancia de que la política de nuestro partido va

mucho más allá de la política inversora que nos ha explicado el Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

Nosotros propugnábamos en nuestro programa un incremento de 500.000 millones en las inversiones públicas como factor de desarrollo de reactivación de la economía española, junto con el apoyo a las PYMES para luchar contra el desempleo. En ese orden concreto, aparte de expresar nuestra disconformidad con el planteamiento presupuestario de su Ministerio, señor Ministro, esto está muy relacionado con una pregunta: a nuestro Grupo le gustaría saber el grado de cumplimiento del presupuesto de 1985 en su Ministerio; las previsiones de cumplimiento para 1986 y si las cifras para el ejercicio de 1987 se conforman sumándoles lo que no se ha cumplido o no se prevé cumplir en el ejercicio de 1986, lo cual, de ser así, unido a la deflación que habría que hacer en ese 18 por ciento, no nos coloca en ningún incremento o, en el mejor y más optimista de los supuestos, en un incremento que no llegaría al 10 por ciento.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, reitero las gracias al señor Ministro por su comparecencia al inicio de la legislatura.

En esta primera toma de contacto, y sobre el diseño de las actuaciones de su Departamento, existen dos actitudes que podemos adoptar y que mi Grupo piensa llevar a cabo: una primera, concretada en esta sesión informativa, que es dar cumplimiento al artículo 202 del Reglamento de la Cámara y que nos permite formularle preguntas u observaciones, si bien a grandes pinceladas, que el Ministro debe comprender a la hora de su contestación. En segundo lugar, anunciarle que llevaremos a cabo, en la forma gentil que tiene que presidir las relaciones Ejecutivo-Legislativo, Gobierno-Oposición, el control parlamentario de lo que, tras su intervención, ya figura en el «Diario de Sesiones» como un compromiso formal de realizaciones, control que se traducirá en actitudes activas parlamentarias de todo tipo.

Doy por supuesto que los cambios de titulares de Departamentos no deben tener especial trascendencia en el cambio de objetivos, salvo que haya una declaración expresa que el Ministro no haya hecho o que haya hecho el Gobierno. Por tanto, convendría saber si se mantienen los objetivos que, en su momento, estableció el anterior Ministro de Obras Públicas, señor Campo —hoy Presidente de la Comisión—, porque ello nos permitiría ampliar el marco señalado por el señor Ministro hoy y, al mismo tiempo, facilitaría el diálogo y el control parlamentario.

No voy a relatar, porque ya se ha hecho aquí, cuáles eran los objetivos del Ministerio el 24 de febrero de 1983, pero sí señalar rápidamente, por ejemplo, en materia de hidrología, la importancia primordial que se daba a la protección de cauces públicos contra riadas y avenidas, la información hidrológica y de avenidas; en vivienda, una política publicada en seis meses, provisión de viviendas para alquileres, rehabilitación, mejora de calidades

edificativas, un estudio del parque actual para el conocimiento del nivel de rehabilitación y reposición (que no sabemos si se ha realizado); en materia de urbanismo, había unas medidas muy interesantes. Recuerdo cuando leí un texto —no en el «Diario de Sesiones» (ahora que soy parlamentario), sino en uno publicado por el propio Ministerio— sobre coordinación de acciones sobre el territorio, elaboración de un inventario, seguimiento y análisis del impacto y estudio de compatibilidad, acciones multisectoriales sobre zonas urbanas; cambio de promoción de actuaciones industriales a urbanísticas propiamente, como vivienda, equipamiento; actuación pública en materia de suelo, replanteando mecanismos normativos y de gestión, en materia de aguas, el estatuto de la confederación hidrográfica; en materia de medioambiente, la Ley General de Medioambiente y protección del medioambiente atmosférico, para la reforma de la Ley de 1972, etcétera.

Pasando ya al capítulo de carreteras, no voy a entrar en la disyuntiva de autopistas-autovías. Coincido en que el esfuerzo hecho por el Ministerio en materia de carreteras es loable, si bien quisiera hacer una pregunta puntual al Ministro: ¿No piensa el señor Ministro que los baremos con los cuales se están definiendo estas grandes vías que van a suplantar a las autopistas son unos baremos escasos y casi cicateros, tanto en función de la capacidad de las autovías como en función del nivel de seguridad que éstas deben tener en comparación con el de las autopistas? Nos preocupa, pero lo diré de pasada también, porque se ha apuntado por otros compañeros Diputados, el grado de cumplimiento. El señor Ministro ha dado un grado de cumplimiento exhaustivo, pero nuestros datos son que en el año 1985 el anterior Ministro de Obras Públicas dijo que serían 500 kilómetros de autovías —solamente se han realizado 163—, y para 1987 tendrían que realizarse 1.640 sobre un total de 3.250, lo que significa que faltan por adjudicar 1.467 kilómetros. ¿Es posible su contratación y ejecución para la fecha programada?

En materia de puertos y costas, también una pincelada rapidísima. Voy a abandonar hacer preguntas puntuales y le haé una pregunta de carácter general, con auténtica curiosidad: ¿Se plantea su Departamento la posibilidad de crear un ente público con la única misión de conservar el litoral que, a largo plazo, obtenga una franja costera que, además de poseer la titularidad pública —lo que ya es obvio—, permita que la costa española no acabe abruptamente en cientos de edificaciones e instalaciones provisionales? Provisionales entre comillas.

En materia de vivienda, la política seguida en los últimos cuatro años, a pesar de los propósitos del anterior titular de poner más énfasis en la satisfacción de beneficios sociales que en la obtención de beneficios, no se ha traducido en una realidad, a nuestro juicio. Tampoco se ha cambiado el signo de orientación hacia el alquiler en lugar de la propiedad, y la rehabilitación sigue siendo escasa y cara. Las actuaciones con casi testimoniales, aunque convendría, en materia de rehabilitación conceptualmente, que el Ministro aclarara qué entiende por rehabilitación, o qué entendemos nosotros, porque, a lo mejor,

hablando el mismo lenguaje, podríamos comparar las cifras; rehabilitación o restauración.

La vivienda de protección oficial —ya lo ha manifestado el Ministro y compartimos esa misma preocupación— viene a surtir un parque de segunda residencia actualmente, lo ha contado usted, y, por tanto, no cumple esa protección social a la que está destinada. Ambas son compatibles, la protección a la construcción y la protección social del derecho de los ciudadanos a tener una vivienda digna y adecuada, pero nos gustaría que se pusiera énfasis sobre la protección social. En este sentido, señor Ministro, quisiera preguntarle qué control ejerce su Departamento —sabiendo que, efectivamente, la gestión y ejecución corresponde a las Comunidades Autónomas— sobre la financiación de viviendas de protección oficial, de modo que se favorezca a los niveles de renta más bajos, pregunta que debo completarle con el comentario hecho por los propios servicios de la Comunidad Autónoma de Madrid sobre los instrumentos financieros del Plan Cuatrienal; es decir, no solamente hay que poner dinero en circulación, sino también saber si los instrumentos financieros están funcionando, y nadie mejor que ellos han detectado tres temas que preocupan al Ministro y que nos preocupan también a nosotros: que son inadecuados para atender al «status» inferior de las demandas, que son insuficientes para niveles de renta inferiores a 2,5 veces el salario mínimo interprofesional y que son parcialmente suficientes para niveles de renta comprendidos entre 2,5 y 3,5 veces el salario mínimo interprofesional, que están fuertemente utilizados por niveles de renta elevados.

Sobre el patrimonio artístico, señor Ministro, parece que hay una desidia de las Comunidades Autónomas —de algunas— y del Ayuntamiento para redactar los planes especiales a que se refiere la Ley de Patrimonio Histórico-Artístico. En este sentido, habría que preguntar: ¿cuál es la funcionalidad de la Dirección General de Arquitectura en cumplimiento de lo que establece el artículo 149 de la Constitución?

En materia de urbanismo, todo está transferido, aunque quiero recordar —y viene recogido en la Memoria del presupuesto, al que se quiere dar una gran importancia— que sería posible —y nosotros creemos que óptimo— adecuar la Ley del Suelo a una norma básica, a tenor del artículo 149 de la Constitución, en la medida en que cada Comunidad Autónoma está haciendo un trocito de Ley del Suelo, y legislando parcialmente, y esto supone, entre otras cosas, aparte de la distorsión legislativa que implica no tener una normativa básica, que los planes cuatrienales que llevan consigo cada uno de los planes generales de ordenación urbana de los municipios de España, de alguna forma, están comprometiendo las inversiones desde las propias Comunidades Autónomas y desde los ayuntamientos, pero también desde la Administración central.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a S. S. que vaya abreviando.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Sí, señor Presidente.

Salto las obras hidráulicas, y digo salto porque estos días he estado saltando sobre y con el agua en los tobillos, pues soy Diputado por Alicante, y, además, vivo en la vega baja del Segura. De todas formas, me preocupa, señor Ministro, la evolución que lleva el Plan SAIH, al que se ha hecho referencia, Plan que ya mencionaba una publicación oficial del MOPU de abril de 1984 y que tenía una previsión presupuestaria de 11.000 millones de pesetas —ahora se pasan a 30.000—. Efectivamente, todos estamos esperando con ansiedad la puesta en marcha del Plan SAIH. He vivido directamente estos días pasados, cómo, con dos horas de antelación, se nos avisaba de que no había peligro y estábamos con el agua en los tobillos. Quisiera saber qué medidas transitorias tiene pensado realizar el Ministerio hasta tanto no se lleve a cabo ese ambicioso y magnífico Plan SAIH de lucha contra las riadas.

Un apunte en materia de aguas. Quisiera hacer al Ministro dos preguntas.

La redacción del Plan Hidrológico Nacional puede que esté compelida por la saturación de los servicios centrales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Creo que esto es notorio. ¿Tiene pensado el Ministerio hacer una redacción abierta de dicho Plan Hidrológico Nacional? Lo pregunto para pedir que se haga cuanto antes, no por otra razón.

En segundo lugar, la Ley de Aguas, que entiende el agua como un bien común y como la gestión de ese bien común, es una Ley teórica, le falta experimentación, falta llevarla a cabo. ¿Cómo piensa guardar el Ministerio el cumplimiento de las obligaciones a las que le compele la actual Ley de Aguas? No le doy la relación porque el señor Ministro la conoce perfectamente. Con los medios humanos, naturales, con los recursos económicos y públicos existentes actualmente, la Ley de Aguas es de imposible cumplimiento, en los plazos establecidos.

La última pregunta, señor Presidente. Los planes hidrológicos de Cuencas y el Plan Hidrológico Nacional no deben establecerse —y creo que el señor Ministro coincidirá conmigo— con un aspecto militar, primero uno y luego otro, porque van los dos paralelos. Al menos sobre el papel, el señor Ministro ha dicho que el Plan Hidrológico Nacional tiene unas líneas generales que podría apuntarnos. Yo sólo quiero tocar un tema vidrioso, que ya se ha mencionado aquí. Teniendo en cuenta los déficit existentes en algunas cuencas, ¿piensa su Ministerio abordar en el Plan Nacional la previsión y condiciones de transferencia de recursos hidráulicos entre ámbitos territoriales de distintos planes hidrológicos de cuenca, especialmente en cuencas deficitarias como son el Júcar, Segura-Sur y Guadalquivir?

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, ahora ya urgentemente, que termine.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: En materia de medio ambiente, deseo expresarle que estamos ante uno de los cinco grandes problemas mundiales —esto está así reconocido por todo el mundo—, y que no coincido

con el señor Ministro. Ha dicho que, efectivamente, hay que ejecutar la normativa en materia de medio ambiente. Pero creo que es básico tener un marco de referencia general. Nuestro Grupo va a presentar en este Congreso una proposición de Ley general de medio ambiente. Sobre estas políticas sectoriales me parece que el señor Ministro debería tener en cuenta que, a juicio de muchos expertos y también al nuestro, la gran clave de los problemas medioambientales en España está en la desertización de las zonas áridas. España es el país con mayor grado de desertización de Europa. Y sobre la economía del suelo y de la vegetación se asientan la economía del agua y la economía del aire. Creo que el señor Ministro no se ha referido a este tema, pero me imagino que será una de sus grandes preocupaciones.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Ha terminado ya S. S.?

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Sí, señor Presidente. Sólo deseo decirle que todas estas preguntas y observaciones son fruto de la curiosidad y de la dialéctica normal que se basan en un ánimo totalmente constructivo. Esperamos, señor Ministro, que, con el tiempo, podamos llegar a una dialéctica más profunda que la que el tiempo disponible nos permite.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular.

El señor **SISO CRUELLAS**: En primer lugar, va a intervenir el señor Alvarez-Cascos, hablando de la política portuaria. Y, a continuación, lo haré yo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia, y permítame que califique su intervención, en el apartado de política portuaria, de un brillante ejercicio de semántica evanescente.

Debo comenzar recordando que, en materia de política portuaria, la gestión de los gobiernos socialistas se ha caracterizado por la adquisición de compromisos que luego no han cumplido. Y están aquí presentes, en esta sala, personas del pasado a las que yo me refería cuando hacía estas críticas.

Año tras año se ha comprometido la concesión del régimen de autonomía portuaria, a esos 23 grandes puertos a los que el señor Ministro se ha referido, sin que año tras año se hayan cumplido las previsiones, por razones de diversa índole, y hay un amplio dossier de las justificaciones en virtud de las cuales no se cumplía ese compromiso.

Yo creo que la concesión de la autonomía portuaria, señor Ministro, es algo que tiene que ver más que con la simple flexibilidad. Es un elemento fundamental para garantizar la competitividad de los grandes puertos españoles y, sobre todo, señor Ministro, para romper ese agravio comparativo que supone que 23 grandes puertos españoles no tienen autonomía mientras que los de Barcelona,

Valencia, Huelva y Bilbao la tienen, por cierto, desde antes de acceder al Gobierno los socialistas. Son los gobiernos socialistas los que han bloqueado la concesión de la autonomía portuaria, por eso creo que se necesita mucha mayor concreción que la que el señor Ministro ha explicado en su exposición.

Concluyo, pues, con las siguientes preguntas. Una vez aprobado el marco —no sólo el marco general con el que se han disculpado en muchas ocasiones sus antecesores—, ¿Cuándo dispondrán los puertos españoles que reúnan las condiciones de la autonomía portuaria que exige el reto de su competitividad y la descentralización de sus administraciones?

¿Esa autonomía que tiene en elaboración el Ministerio será igual o distinta de la que hoy disfrutaban los puertos de Barcelona, Valencia, Huelva y Bilbao? Creo que es fundamental referirse en términos concretos al marco autonómico que hoy existe. ¿Será el mismo o será un marco distinto? Si es distinto, ¿será restrictivo o ampliará el anterior?

Finalmente, la tercera pregunta, señor Ministro. Los equipos de gobierno anteriores —y no sé si incluso el propio señor Ministro que hoy comparece— han hecho referencia a que esta concesión de autonomía se haría por fachadas marítimas. Incluso se ha hablado de algunas muy conocidas. Yo quiero que se pronuncie el señor Ministro sobre si en el Ministerio en este momento hay planes concretos; si la autonomía será conjunta o separada para la fachada marítima del País Vasco, que comprende Bilbao y Pasajes; si la autonomía será separada o conjunta para la fachada marítima del Principado de Asturias, Gijón y Avilés; si la autonomía será separada o conjunta para la fachada marítima de Galicia, Coruña, Ferrol, Vigo, Pontevedra y Villagarcía de Arosa; si será separada o conjunta para la fachada marítima andaluza, con Huelva y Cádiz; o para la valenciana, con Valencia, Alicante y Castellón; o para la catalana, con Barcelona y Tarragona. Si esta concesión de autonomía, repito, será igual para todos por fachadas, o habrá fachadas que la tendrán conjunta y fachadas que la tendrán separada.

El señor **PRESIDENTE**: 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 ha tenido a bien darnos.

No se puede negar, comparando las carreteras con el resto de las áreas del MOPU, que se está haciendo un esfuerzo inversor en carreteras, pero, sin duda, se van a incumplir los plazos de ejecución previstos en el Plan General de Carreteras.

Este Plan lo componen dos fases: 1984-1987 y 1988-1991. La primera fase comprende obras como la autovía Madrid-Burgos, la autovía de Aragón, gran parte del corredor Madrid-Sevilla, etcétera. Es seguro que el próximo año estas autovías no estarán terminadas. Es más, creo que ni siquiera estarán licitados todos sus tramos. Y a este ritmo, sin duda, el Plan no se cumplirá ni en 1987

ni en 1991. Además, se están construyendo los tramos que menores dificultades técnicas presentan, los que tienen un coste más bajo, incluso los que por la división del trazado tienen menos costes políticos, sin tener en cuenta la mayor o menor dificultad del tráfico en dichos tramos. Yo creo que éste debiera ser un concepto prioritario a la hora de elegir aquéllos que deben de construirse con anterioridad.

Cuando el Gobierno, el MOPU, hablan del grado de cumplimiento del Plan, no es real, es una verdad a medias, puesto que el tanto por ciento de inversión realizada sobre la total necesaria es menor que el porcentaje de cumplimiento en kilómetros. Además, quedan construidos, como acabo de señalar, aquellos tramos que menores dificultades de tráfico presentan. Por ejemplo, se están ejecutando los tramos de Los Llanos de Guadalajara, y, en cambio, no se construyen los correspondientes al valle del Jalón. La autopista en Los Llanos de Guadalajara es muy económica, no tiene problemas de tráfico ni de cuál debe ser el trazado ni la desviación por otros lugares, pueblos o ciudades, en cambio en el valle del Jalón la construcción es muy cara, bien sea por el mismo valle, o porque se tenga que hacer un trazado completamente nuevo. Hay problemas de tipo político, unos quieren que pase por un lado, y otros que pase por otro, y así vamos sufriendo los problemas de tráfico que tiene este tramo que, además, es quizá el de mayor dificultad que tiene en estos momentos la red nacional española.

No se trata sólo de soportar dificultades, sino de que no olvidemos que el 25 por ciento de los accidentes de tráfico en las carreteras españolas son consecuencia del mal estado de las mismas. Por otra parte, el resto de la red de interés general del Estado cada vez se está distanciando más del índice de calidad de las carreteras de los países de la Europa occidental, entre otras causas porque la conservación de nuestras carreteras es muy deficitaria y cada año que pasa las necesidades de inversión, en términos constantes, son mucho mayores. De todo es conocido que una conservación que no se efectúe en su momento se traduce, casi de forma exponencial, en una necesidad de inversión muy superior en años sucesivos.

Por todo ello, señor Ministro, no debe ser tan optimista respecto a los resultados finales del plan de carreteras, ni en el cumplimiento en el tiempo, ni en poder cubrir las muchas insuficiencias de nuestra infraestructura diaria, no sólo de densidad, sino también de reposición y conservación. Tenemos que tener muy claro que mientras España no logre equiparar el índice de calidad y conservación de sus carreteras al resto de los países europeos, concretamente a los del Mercado Común, será más difícil y más cara la recuperación económica y nuestro futuro desarrollo. Estamos hablando de la red de interés general del Estado. En cuanto al resto de la red, aunque no es competencia del MOPU (está claro porque está transferida) algo tendrá que hacer el Estado si se sigue deteriorando como hasta ahora el resto de la red. ¿Cree el señor Ministro que las Comunidades Autónomas van a resolver el retraso de las inversiones de la red transferida?

Como recordará S. S., primero en Comisión, y después

en Pleno, se aprobaron una serie de resoluciones que agradecería al señor Ministro nos explicara si se han tomado en consideración por el Gobierno y por su Departamento, concretamente lo referente a la autopista Madrid-Zaragoza.

Pasando a otro tema, en el MOPU se dice, incluso ha sido comentado en la prensa, que las carreteras se pagan con agua. Se refieren a que se ha producido un frenazo en el desarrollo de los planes de inversión de las obras hidráulicas, incluidas las de mi Comunidad, lo que para mí, por mi condición de aragonés, es una mala noticia; y a que se van a reducir las partidas para nuevos regadíos, como así parece ser que es.

En efecto, en los presupuestos de la Dirección General de Obras Hidráulicas en 1986 la regresión, en términos constantes, sobre 1985, ha sido del 34 por ciento; y sobre 1983, hasta un 55 por ciento. Lo que es más alarmante, si tenemos en cuenta la evolución de la licitación en el período de enero-junio de 1986 sobre el mismo período de 1985, se detecta una recesión del 88 por ciento. El traspaso de competencias a las Comunidades Autónomas debía producir una baja en las inversiones de la Dirección General que debía ser compensada con las inversiones en las distintas Comunidades Autónomas. No ha sido así puesto que dicha licitación, considerando la actuación hidráulica global, ha tenido una recesión del 45 por ciento sobre 1985, que es la más alta recesión habida en la presente década.

Si estoy insistiendo en esta cuestión, aburriendo a S. S. y al resto de los componentes de esta Comisión con cifras es porque creemos que es necesario poner en marcha urgentemente un programa ambicioso de política global hidráulica, porque el agua se habrá convertido a finales del siglo en un problema más trascendente que el de la energía en los años setenta. Además, lo irregular de nuestro régimen pluvioso hace necesario tener regulados todos nuestros ríos, no sólo para crear nuevos regadíos y abastecer a los asentamientos humanos, industrial y de servicios, a pesar de que estas necesidades de abastecimiento de agua pueden llegar a duplicarse antes de veinte años, sino también, y esto es de vital importancia, para prevenir las tan frecuentes avenidas y riadas que en estos días han sufrido, una vez más...

El señor **PRESIDENTE**: Ruego el señor Sisó que intente ser lo más breve posible porque ya se le ha agotado hace un rato el tiempo.

El señor **SISO CRUELLAS**: Ante tal programa, el Gobierno decide reducir drásticamente las inversiones en obras hidráulicas, a pesar, señor Ministro, de que hoy, como en la sesión también informativa del día 8 de noviembre de 1985, ha puesto S. S. mucho énfasis en la necesidad de potenciar la política hidráulica.

Se habla de la necesidad de redactar los planes hidráulicos de cada una de las cuencas y del Plan Hidrológico Nacional. Ha dicho S. S. también que se están llevando a cabo estudios exhaustivos de todos los puntos negros susceptibles de producir en ellos inundaciones o riadas, y

que se había elaborado ya un documento en el que se daban las soluciones para enfrentarse a esos riesgos de avenidas e inundaciones, para lo que debían realizarse importantes inversiones.

Nos ha hablado también, con las mismas palabras que hace un año, de un plan de seguridad de las presas con una inversión de 30.000 millones de pesetas, y de que se ha efectuado ya la contratación del personal necesario (en aquella ocasión nos habló de 30 ingenieros de Caminos, seis ingenieros industriales, cinco ingenieros de Comunicación, 83 técnicos medios, etcétera). Después de citarnos un largo etcétera de potenciación de política hidráulica, no nos ha dicho que lejos de ejecutar los programas y proyectos de la Dirección General de Obras Hidráulicas, los ha frenado drásticamente, como se ha demostrado con las cifras que al principio de mi intervención he dado.

Le pregunto al señor Ministro, ¿cuáles han sido las razones por las que se ha dado este giro en la política hidráulica del Gobierno y de su departamento?

Para terminar quisiera preguntarle cuál ha sido la causa por la cual la deuda del MOPU ha crecido de forma importante en este año. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sisó. Tiene la palabra por el Grupo Socialista el señor García-Arreiciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Hay, en primer lugar, una intervención sobre el tema puntual de costas, que va a efectuar el señor Bahillo. Yo, posteriormente, incidiré sobre el resto de los temas expuestos. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Bahillo.

El señor **BAHILLO FERNANDEZ**: Gracias, señor Presidente, muy brevemente para decir que en el área de costas es donde el Gobierno socialista ha mostrado un mayor grado de sensibilidad y de voluntad para sintonizar con una mayoría de la sociedad que se ha venido preocupando largamente y cada vez más por el entorno y por el medio ambiente, precisamente en un tema en el que la derecha, tradicionalmente en los gobiernos anteriores, tanto de derecha como de centro, ha mostrado una gran despreocupación. Aquí sí que, parafraseando al señor Ortiz, habría que decir que hay una clara línea divisoria entre la política del Gobierno socialista y la política de gobiernos anteriores.

En este sentido, quisiera manifestar el esfuerzo presupuestario y de gestión que el Ministerio ha venido abordando y que ha conseguido detener la degradación del litoral, abordar la recuperación de espacios costeros, regenerar amplias zonas de litoral y construir y rehabilitar más de 200 kilómetros de paseos marítimos, consiguiendo el objetivo fundamental que es precisamente el de que los ciudadanos y la sociedad puedan disfrutar del mar.

Sin embargo, existen dificultades de tipo fundamentalmente normativo, para mejorar la gestión y la tutela del

dominio público costero. En este sentido, yo quería manifestarle al señor Ministro mi preocupación (primero, como Diputado socialista y, segundo, como habitante de una zona que vive de cara al mar) porque la actual legislación no protege la costa, no está claramente definida la zona litoral, posibilita y da prevalencia a la propiedad privada sobre terrenos de dominio público, y hay dificultades para impedir la presión urbanística sobre la franja costera, hasta el extremo de que es muy difícil planificar urbanísticamente sobre zonas costeras e impedir edificaciones en zonas de servidumbre costera. Y, lo que es más grave, incluso se están fallando sentencias judiciales a favor de enclaves privados.

En este sentido, yo quería preguntar al señor Ministro su opinión sobre este tema, y qué medidas considera deben de tomarse por parte de su Departamento para tratar de dar solución a un problema que, en opinión de este Diputado, es de interés fundamental. Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bahillo. Tiene la palabra el señor García-Arreiciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, gracias por esta comparecencia, que se enmarca dentro de una política general seguida en todos los Ministerios, de comparecer para explicar las líneas fundamentales de gestión en esta próxima legislatura. Estas comparecencias son siempre útiles, por cuanto que la información que se ofrece a los Grupos Parlamentarios nos tiene que dar los elementos imprescindibles para el control de la gestión que nos está dado a los Grupos, así como para abrir el debate y la crítica de los aspectos fundamentales de las políticas expuestas por cada Ministerio.

Voy a intentar no incidir en la intervención efectuada por el señor Ministro, solamente lo haré en aquellos puntos en los que tenemos especial interés en que quede constancia explícita de la opinión del Grupo Parlamentario Socialista.

Hemos de manifestar, en primer lugar, la satisfacción que nos produce el que la intervención del señor Ministro se ajuste, como no podía ser de otra forma, a los contenidos básicos de un programa electoral en el que como partido concurrimos ante todos los electores, y que ahora constituye, como es obvio, el compromiso del Grupo Parlamentario en estos próximos cuatro años. Un programa que concibe al MOPU fundamentalmente como un elemento creador de infraestructuras y de motor de la inversión y del progreso. Esto es insuficiente desde una óptica socialista, por cuanto que las infraestructuras y el progreso deben de servir fundamentalmente para un equilibrio entre las diferentes regiones, para un equilibrio entre los diferentes sectores de población; en definitiva, y en resumen, para mejorar la calidad de vida y el bienestar social de todos los españoles.

Pretendemos, por tanto, que en estos cuatro años se haga una política que mantenga el nuevo escenario de presupuestos del Ministerio, que se apunta desde el año 1983, que profundice en la planificación efectuada como

un instrumento fundamentalmente válido para la gestión, como un instrumento que al mismo tiempo impide la arbitrariedad en el uso de los caudales públicos, por cuanto que es conocido con anterioridad el uso que de los mismos se tiene que efectuar. Como tercer elemento positivo de la planificación está el muy importante de eliminar incertidumbres que pueden concurrir en ciertos sectores públicos.

Nosotros queremos manifestar algunas inquietudes, al hilo de la intervención efectuada por el señor Ministro, en el gran área de inversiones en infraestructura, en carreteras, donde hay un plan de 1984 por siete años. Nos preocupa fundamentalmente que el desarrollo de ese plan sea integral y armónico. Es decir, que las inversiones previstas en ese plan se escalonen a lo largo del tiempo de una manera homogénea en toda la red nacional, actuando sobre la totalidad de esa red nacional, siempre dentro, como es obvio, de la escala de prioridades que debe presidir cualquier criterio de inversión. Y nos preocupa fundamentalmente algo que otros Grupos han mencionado: que haya un equilibrio entre las inmensas, las grandes inversiones que se van a efectuar en infraestructura y los créditos presupuestarios encargados de mantener y de conservar esas inversiones. En definitiva, que haya un equilibrio entre los programas del Ministerio que atienden a la conservación y al mantenimiento de la red, y aquellos que atienden exclusivamente a la creación de nueva infraestructura.

Por lo que se refiere a toda la actuación del Ministerio, en lo que pudiéramos llamar el ciclo integral del agua, nos parece a los socialistas que la prioridad fundamental debe ser el desarrollo de la Ley de Aguas, la elaboración de los planes de cuencas y, consecuentemente, de un plan nacional. Esa discusión es la que debe definir el modelo hidráulico que los españoles nos queremos dar y que condiciona fuertemente el flujo de inversiones desde el que se tienen que atender las necesidades que queden acentuadas en la elaboración de estos planes que, por lo demás, deben de terminar con esa especie de maldición bíblica entre la España seca y la España húmeda. Nosotros somos de la opinión de que el problema de la sequía en España más que un problema de maldición, es un problema de planificación y de recursos. Si esa planificación se efectúa y los recursos son suficientes, será posible terminar con esa separación entre la España seca y la España húmeda. Mientras tanto, nos parece necesario mantener inversiones en aquellos proyectos que ya están en marcha.

Deseo terminar haciendo una alusión a que nos parece interesante continuar con el plan de seguridad de las presas y con el plan SAIH, que estudia los posibles riesgos que se puedan producir por el fenómeno de las aguas.

Deseo hacer una última alusión a las confederaciones, que tienen un papel y un régimen de funcionamiento perfectamente descrito dentro de la Ley de Aguas. Le preguntamos al señor Ministro si es posible adoptar medidas tendentes a agilizar el funcionamiento de estos organismos de cuencas, por supuesto dentro del marco general que viene definido por la Ley de Aguas.

En cuanto a puertos (también hay un plan de cinco

años, que empezó el año pasado), se han solucionado graves problemas en la política de puertos, como puede ser el de las tarifas, etcétera. Queremos ratificar aquí nuestra opinión favorable a que es preciso mantener las inversiones efectuadas en los puertos durante los últimos años, y seguir trabajando para que sean realmente competitivos. Al mismo tiempo, quisiera que el señor Ministro me informase acerca de si tiene previsto algún tipo de medidas tendentes a agilizar y flexibilizar el funcionamiento de los puertos, que funcionan —en mi opinión deben seguir funcionando— como un gran «holding» nacional, aunque los problemas específicos de cada puerto pueden ser distintos y pueden requerir en un instante dado de actuaciones administrativas diferentes.

El segundo bloque de mi intervención se refiere al medio ambiente, a la calidad de vida. Quisiera empezar por vivienda. Nosotros coincidimos con la opinión generalmente expuesta por todos los Grupos de una valoración favorable del plan cuatrienal, que termina el próximo año. Compartimos también la necesidad de un nuevo plan. Creemos que este nuevo plan no debe servir únicamente para mantener una actividad económica importante, que afecta a más de 800.000 trabajadores; que no debe servir solamente para despejar las incertidumbres felizmente despejadas del propio sector de la construcción de viviendas. Estimamos —por decirlo sin tapujos— que debe ser un plan discriminatorio, profundamente sesgado en la ayuda a los segmentos sociales de menor renta disponible. La elaboración del plan, insisto, debe tener esta discriminación positiva de acudir en ayuda precisamente de aquellos sectores a los que les es más difícil el acceso a una vivienda.

Señor Ministro, habría que completar esto con una mayor profundización en la política de alquileres. Si se producen cambios legislativos importantes en el sector de alquileres, de las viviendas en alquiler en concreto serían precisas incluso ayudas a alquileres que amortiguasen la previsible actualización de las rentas que aquéllos tuviesen que pagar. Esto para el caso en que se produzca la normativa de arrendamientos urbanos, que no es competencia de ese Ministerio, sino del de Justicia.

Termino nuestras opiniones al respecto insistiendo en que el plan debe dirigir la protección de las viviendas oficiales exclusivamente a aquellas viviendas que constituyan residencia habitual de los beneficiarios del mismo.

En cuanto a costas, mi compañero ha especificado claramente cuál es la opinión del Grupo Socialista. Quiero terminar con medio ambiente diciendo que es un problema en el que, como dice la vieja canción, «no hay que llegar primero, pero hay que saber llegar». Nos parece que, en un contexto de revitalización de todo el tejido industrial español, con la incorporación reciente a la Comunidad Económica Europea, con toda una serie de normativas sobre medio ambiente, es preciso, es exigible a la responsabilidad del gobernante, actuar con ese pragmatismo y con ese sentido común que ha expuesto el señor Ministro, encontrando el equilibrio preciso entre el pragmatismo y el sentido común y la defensa irrenunciable del medio ambiente, de la calidad de vida, que, como alguie

ha dicho constituye uno de los problemas fundamentales del futuro de la sociedad en general.

Son pocas las competencias que realmente quedan en la Administración Central en tema de medio ambiente, pero entre ellas resta una importante; la de legislación básica. Ya la hay en el tema de aguas, de residuos tóxicos. Creemos que es preciso desarrollar esas leyes que contienen elementos importantes de lucha por la pureza del medio ambiente. Estimamos que es necesaria, como en general en el Ministerio, la labor de planificación en ese plan de residuos sólidos urbanos y de residuos tóxicos. Creemos que es importante la labor de alta inspección del medio ambiente, posiblemente a través de la creación de unas redes de vigilancia de la calidad atmosférica. Todos estos instrumentos, que están en manos del Gobierno, unidos a la posibilidad de actuaciones concretas y puntuales, ofrecen a su Ministerio elementos suficientes para desarrollar una política efectiva de medio ambiente, insisto, efectiva, que es lo que a todos nos debe preocupar.

Estas son, señor Ministro, nuestras opiniones y algunas de nuestras inquietudes con respecto a su intervención. En la seguridad de que tendrán cabida en la política de gestión que nos propone, y reiterándole nuestra satisfacción por su comparecencia, le ofrecemos, como es obvio, la colaboración sincera del Grupo Socialista en la labor de gestión que se nos avecina. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Gracias, señor Presidente.

A todas SS. SS. les quiero agradecer la amabilidad y la buena acogida que han dispensado al hecho de que comparezca ante la Comisión. Sé que tengo obligación de someterme al control político de la Cámara, pero creo que no será malo expresarles públicamente que lo hago con verdadero placer. Yo he sido portavoz en la oposición y en la mayoría del Grupo Socialista durante bastante tiempo, soy un gran amante del parlamentarismo y podrán contar siempre conmigo en las facetas tanto de colaboración como de sometimiento al control. Hay obligaciones que asumo con especial gusto y una de ellas es ésta.

Voy a tratar de contestar todas las preguntas y puntos de polémica que se han suscitado. Les confieso que estaba deseando entrar en la polémica porque han surgido temas muy interesantes. Me hubiera gustado tratar sistemáticamente las cuestiones polémicas siguiendo, más que una metodología personal en función de las intervenciones, el tratamiento de las grandes cuestiones. Lo que pasa es que para poder satisfacer algunas circunstancias —sé que hay algún Diputado que no va a poder quedarse hasta el final de la intervención—, voy a contestar a un señor Diputado antes que al resto, aunque sea rompiendo esa metodología que inicialmente me había trazado.

Voy a referirme, en primer lugar, a las cuestiones que ha suscitado el Diputado del Grupo Izquierda Unida, señor Tamames, más específicamente, sin perjuicio de que luego haya cuestiones que volvamos a discutir en ese tra-

tamiento de temas y no de intervenciones personales.

El señor Tamames se ha referido a varias cuestiones, entre ellas la hidráulica, el plan de carreteras. Después ha hecho mención de las cuestiones medioambientales, con una referencia a la producción de energía hidroeléctrica. Voy a tratar de contestar brevemente a todas ellas.

Empiezo por las relativas a las carreteras. El programa de autovías, como el de acondicionamiento, de conservación y de actuaciones en medio urbano, no está retrasado; no es cierto que esté retrasado. Es verdad —hay que empezar a hacer algunas precisiones— que en el programa —y en el seguimiento que yo he ofrecido a SS. SS., con fecha de abril de 1986, que no pudo distribuirse por haber sido disuelta la Cámara, pero les anticipo que en enero tendrán el correspondiente documento de seguimiento— se habla de adjudicaciones. Jamás he defendido yo en esta Cámara que el año 1987 iban a estar terminadas las autovías aludidas en el programa de 1987, sino adjudicadas e iniciadas las obras. ¿Cómo voy a decir yo en mayo de 1986 o en noviembre de 1985 que las autovías estarían terminadas en 1987? Obviamente no he podido decir eso porque estas obras exigen un tiempo mucho más prolongado que el de año y medio. Lo que pasa es que se están redactando los proyectos de estas autovías, se están efectuando las expropiaciones y las informaciones públicas. Lógicamente ese período de preparación se acusa, en un cronograma de lo que son las autovías, con más facilidad en un determinado período de aplicación del plan que en la fase final del mismo.

Se ha aludido a las Nacionales I y II, en la nueva versión que van a tener por mandato de la votación parlamentaria. En el mes de mayo este Parlamento dice: Debe darse un trazado a las autovías de Zaragoza y de Burgos —Nacionales I y II— equivalente a lo que sería un proyecto técnico de autopista. Eso se está haciendo tratando de aprovechar al máximo el actual curso de la carretera —será un 40 por ciento y para un solo sentido de la circulación, se lo anticipo ya.

No todas las informaciones públicas tienen la misma polémica. La zona del valle del Jalón en información pública no está sometida a la misma polémica ni a la misma dificultad de proyecto que la zona de los Llanos. Lógicamente estamos haciendo las adjudicaciones en función de la capacidad de abordar inmediatamente los proyectos. No hay que olvidar que el programa de autovías, especialmente el de estas dos, requiere una capacidad de proyectar récord en la historia de España, por las dificultades técnicas, por la concentración de proyectos y por el número de kilómetros. Al final del año 1987 estarán adjudicados todos los tramos de autovías, tal y como expresa el plan de carreteras. Concretamente, al 31 de diciembre de este año, habrán sido adjudicados 1.000 kilómetros de autovías. Para que SS. SS. se hagan idea de la importancia del esfuerzo que esto supone, esto es un récord mundial. Alguno me dirá: Ya era hora de que España batiera un récord en construcción de carreteras. Ciertamente. Estamos hablando de 100.000 expropiados al año, de cientos de proyectos técnicos, de informaciones públicas sobre más de 1.000 kilómetros, con los correspondientes

conflictos de planes de ordenación urbana, de alegaciones de particulares y de asociaciones, de conflictos de afectación de industrias que están próximas a las carreteras, etcétera.

Otros países han tenido tiempo de ir acumulando históricamente un capital fijo, en materia de carreteras, y han hecho 40, 100 ó 120 kilómetros de autovía o autopista al año. España, desgraciadamente, tiene que lanzarse a una acción casi en tromba, y, lógicamente, es un récord, es difícil, señorías. Pero, insisto, al término de 1987, en el programa de autovías estarán adjudicados todos los tramos que les he especificado. Luego les concretaré los datos, porque no quisiera que el afán de concreción de cifras me privara del curso dialéctico en la contestación a todas las cuestiones que se han planteado.

No hay retraso en el programa de autovías, no hay abandono del programa de conservación, hay 30.000 millones en el presupuesto para conservación, que es exactamente el capital necesario para atender la conservación en las carreteras. A este respecto, he de decir que esto es una novedad en la política presupuestaria española y en la acción del MOPU. Yo naturalmente no voy a enjuiciar —no puedo ni quiero tampoco enjuiciar— la labor política de cada uno de los que han sido Ministros de Obras Públicas hasta la fecha, ni era mi intención ni voy a entrar en ello. Pero es verdad que se puede plantear un nuevo escenario presupuestario a partir de 1983, y ciertamente eso no tiene por qué sonar a excesivo reproche, porque si alguna característica tuvieron los gobiernos de la transición es que tuvieron que dedicarse más a lo que era la pura transición política que a lo que era la política económica. Buena prueba de ello es la política de ajuste que se inicia en el año 1983, y los debates económicos que hay en este Parlamento desde los años 77 al 82, cuando hay unos poderes públicos más volcados en la acción política de la transición que en la acción económica.

Ciertamente, hay un nuevo escenario presupuestario en el 82; cada uno que lo valore como quiera; yo no he pretendido hacer de ello un ariete destructor ni excesivamente crítico, pero el nuevo escenario se produce en el año 83 y, ciertamente, la conservación de la carretera pasa por una dedicación de capitales muy importantes, correlativos a la importancia del capital fijo inmovilizado en materia de carreteras que tiene la sociedad española.

Desde luego, anticipo a SS. SS. que en el programa de carreteras no solamente se puede decir con toda lealtad que no hay retrasos, sino que, además, estamos siguiendo muy de cerca la evolución del programa de carreteras. Yo no sé si esto es una práctica habitual o no en la Administración española, pero a estas alturas me he reunido ya con todos los ingenieros del MOPU para seguir, con cada director de autovía, con cada responsable provincial, con cada responsable territorial, de cerca el Plan de Carreteras, convencido, como lo estoy, de que la satisfacción de la necesidad viaria de la sociedad española, sin ser la panacea para todos nuestros problemas, es una cuestión muy importante. De ahí que hayamos incidido también en hacer un programa de autovías que tiende fundamentalmente a satisfacer las necesidades de los territorios

más desprotegidos hasta la fecha, como son: Asturias, Cantabria, Galicia, Extremadura y Andalucía; también en las mesetas hay zonas importantes donde hay que cubrir déficit de esa naturaleza, pero realmente el Plan de Carreteras ha entrado más en esos territorios.

Por tanto, va a haber toda la diligencia y les aseguro, señorías (particularmente el señor Tamames, que ha exigido toda la diligencia posible; más diligencia, decía él) que tendrán un seguimiento puntual del Plan de Carreteras. Formulé en su momento, en el mes de abril, un documento que no pudo distribuirse por la disolución de las Cámaras, y lo tendrán a finales de enero de 1987, porque es mi compromiso responder de la aplicación de este Plan, puesto que es un Plan que ha aprobado el Parlamento y me siento particularmente obligado a que el Parlamento sepa qué se hace con el mandato aprobado.

Quizá tengamos el problema del método de estas comparaciones, como decía el señor Tamames, y ello sea una dificultad; no lo sé; tampoco puedo entrar en ello; tengo legitimidad, pero por lo menos, trataré de contestar a todo lo que han dicho.

Se ha hablado de los acuíferos, y esto es algo que ha mencionado también el Diputado señor Izquierdo y algún otro Diputado. Es verdad que tenemos una gran cantidad de acuíferos sobreexplotados, particularmente el acuífero número 23, que se ha hecho más polémico que ninguno por razones obvias, porque es un acuífero que existe en el territorio más desprotegido de inversiones en materia de regadíos en los últimos veinticinco años, que es Castilla-La Mancha, que es la región con menos regadíos y, desde luego, ya anticipo que estamos estudiando la declaración de interés general de regadíos en Castilla-La Mancha, particularmente Cuenca y Albacete, porque es la región más desprotegida en inversiones de esa materia, pero es verdad que hay una sobreexplotación de ese acuífero y para ello estamos estudiando medidas importantes. Estamos estudiando técnicamente la posibilidad de recarga de ese acuífero aprovechando un año hidrológico bueno, que no sé cuando llegará, pero queremos estar en condiciones de que, producida esa circunstancia, podremos aprovechar para recargar el acuífero, y estamos tomando medidas para procurar, al menos dentro de lo posible, mejorar la situación de esa zona, concretamente del Parque de las Tablas de Daimiel, aunque el problema es más amplio que el de las Tablas de Daimiel; es el del acuífero castellano-manchego.

Las confederaciones están planteando unos programas, que se pondrán en marcha próximamente, de declaración de acuíferos sobreexplotados, lo que va a llevar a una política de racionalización en el uso de las aguas allá donde se produce la sobreexplotación. Este es un mecanismo que establece la propia Ley de Aguas, y estamos dispuestos a aplicarlo. Es verdad que nos va a hacer falta un tipo de confederación con más dotaciones humanas, y con más recursos; estamos ahora planteándonos el nuevo catálogo de las confederaciones, negociándolo con el Ministerio de Economía, como es lógico, y con el Ministerio de Administraciones Públicas, y vamos a tratar de incorporar más hidrogeólogos y expertos en las confederaciones, que de-

ben configurarse, cada vez más, como unos órganos de gestión suficientemente ágiles.

Se está trabajando en la declaración de acuíferos sobreexplotados y en programas de racionalización en los usos del agua, porque evidentemente, es una necesidad; y esto pasa por ir a técnicas de ahorro del agua, por ir a mecanismos y a sistemas que faciliten que con los actuales recursos se puedan resolver las necesidades sin incrementar las dotaciones o, en todo caso, para poder aprovechar mejor esos recursos.

El problema del abastecimiento de las poblaciones es complejo, porque son transferencias efectuadas a las Comunidades Autónomas, y ya no disponemos casi de partidas presupuestarias para atender a obligaciones que no nos corresponden. En la mayor parte de las Comunidades se ha efectuado esa transferencia de abastecimiento a poblaciones y de ingeniería sanitaria; en consecuencia, tenemos tan sólo dotación presupuestaria para aquellas que todavía no han recibido las transferencias, cualquiera que sea la razón de que no se haya ultimado ese proceso.

¿Qué podemos hacer? Estamos procurando establecer medidas de fomento, de cooperación, en todo caso, con toda clase de instituciones que nos planteen la cooperación; en eso no hay fronteras para nosotros; cualquiera que sea el Gobierno y cualquiera que sea el Ayuntamiento, nosotros procuramos atenderlo. Concretamente, en torno a la preocupación expresada sobre el abastecimiento de Avila, tenemos contactos ya establecidos en el Ministerio con las autoridades de Avila; vamos a mantener contactos —yo particularmente voy a sostener, y ya están concertados, algunos contactos en los próximos días— y procuraremos cooperar con esa situación.

¿Cuál es la gran solución? Desgraciadamente, Avila es la expresión, como Reus, como Cambrils, como Tarragona, como Almería, como Murcia, de una situación dramática de España en materia hidráulica. Los recursos son irregulares y cada vez más acopiados, y luego citaré algunas cifras interesantes. Encima, esos recursos, distribuidos irregularmente, no siempre llegan en la forma más amistosa o amigable por parte de la naturaleza. Yo no he querido hacer esa afirmación referida al medio ambiente, sino a ese drama de que encima de que tenemos problemas de agua, llueve como llueve, a veces de una manera torrencial, en forma de avenidas, creando problemas de seguridad. Pero esa es una tradición que hay en la Península y que tenemos que afrontarla, pero vamos a ir todo lo lejos que podamos en la lucha contra estos fenómenos naturales.

Por tanto, estamos expresando un drama que trata de resolver la Ley de Aguas. Algunos decían: «una acción enérgica, un ambicioso plan hidráulico». Eso es lo que establece la Ley de Aguas, que sin ella no era posible, el Plan Hidrológico Nacional, que lo pedí yo en esta Cámara, por primera vez, en el año 1979; ahora ya está posibilitado por la Ley de Aguas. Pero en estos años de «interin», en el Ministerio de Obras Públicas se ha hecho algo muy importante, que es acometer el proyecto más ambicioso de inversiones en infraestructura básica, porque no olviden, señorías, que en los años 79-82 se inician embal-

ses para aproximadamente 1.700 hectómetros cúbicos; los embalses iniciados por el Gobierno socialista en el año 1983 hacen un acopio —solamente los iniciados por ese Gobierno— de 7.700 hectómetros cúbicos. Estamos hablando de casi seis veces más. Estamos hablando de una acumulación de este ciclo hidráulico de 45.000 hectómetros cúbicos; históricamente, para que se hagan idea, a comienzos de siglo, eran 100 hectómetros cúbicos los acumulados en España. Estamos creando zonas de regadío —luego les daré los datos— en unas cifras verdaderamente importantes, aunque el desnivel en favor de la gestión que se ha hecho hasta ahora es mayor todavía en infraestructura básica; y acumular 45.000 hectómetros cúbicos y defender la calidad de esos hectómetros cúbicos, es una inversión ambiciosa, que ya se acometió en el año 83; lo que pasa es que un presupuesto tiene siempre ciertas limitaciones. Cuando SS. SS. hablaban de un frenazo hidráulico, debo manifestarles que tenemos comprometido el Presupuesto de 61 grandes presas iniciadas y que esa es realmente la política que se ha hecho.

¿Interesa iniciar nuevas acciones hidráulicas o es mejor tener un momento de serenidad para pensar en el Plan Hidrológico, hacer un buen diseño del Plan Hidrológico? Este Plan Hidrológico no va a ser abierto, se va a discutir en el Parlamento, porque va a ser una ley —por tanto, intervendrán SS. SS.—, y los planes hidrológicos de cuenca se redactan en unas confederaciones en las que hay un Consejo del Agua por cuenca. Por consiguiente, no hay que pedir que ese proceso sea abierto, ya ha dicho la Ley que tiene que ser abierto, estableciendo el Consejo del Agua por cuenca y el Consejo nacional.

Por tanto, el esfuerzo ambicioso ya se ha iniciado, y estamos ahora desarrollándolo, pero hay que tener también la capacidad para ponerse a redactar un plan hidrológico que es complicado en una España con semejantes diferencias dramáticas y encima con los conflictos regionales que se producen en torno al agua, porque no solamente tenemos problema de recursos, tenemos también un problema de llegar a crear un clima en España lo suficientemente armónico para decidir razonablemente qué hacemos con nuestros recursos. Alguien me ha preguntado: «¿Va a haber trasvases entre cuencas?». Lo dirá el Plan hidrológico y este Parlamento. Yo, de momento, lo que sí pretendo hacer es sentar las bases en el Reglamento de todos los problemas que debe abordar el Plan Hidrológico de Cuencas y la relación completa se hará contener en el Reglamento, en lo que queda de publicar del Reglamento de Aguas. ¿Para qué? Para que en todas las cuencas se aborde el problema y para que, por tanto, la decisión que tenga que tomar este Parlamento sea una decisión armónica con todos los intereses que hay en la nación en esta materia, y que hagan iguales a los españoles, pero no es el Ministro de Obras Públicas el que tiene que decidir si hay una distribución diferente de los recursos hidráulicos o no; lo tienen que decir primero las Confederaciones, los Consejos del Agua y este propio Parlamento.

Yo creo que tenemos que crear todos el clima favorable a que sea posible hablar con serenidad de estas cuestiones, porque desgraciadamente, ésta es una cuestión en

la que es muy fácil explotar sentimientos colectivos y en la que es muy fácil producir un derrape de la opinión pública hacia la conflictividad.

A mí me preocupa, señor Diputado de Minoría Catalana, la situación de Reus, y la de Cambrils, y la de Tarragona, y la de Castellón, y la de Valencia, y la de Almería, y la de Avila. Hay mecanismos que están ya iniciados. La Ley de la Sequía establece el trasvase a la zona de Reus y Tarragona de cuatro metros cúbicos por segundo desde la zona del delta del Ebro, y ya he manifestado a las autoridades de Tarragona y a las autoridades de la Generalidad catalana que tengo la intención de impulsar al máximo la concesión de esos recursos hidráulicos, porque es algo que ya está encauzado y determinado por el Parlamento en una Ley. Pero no es este el momento de que el Ministro de Obras Públicas se pronuncie sobre trasvases que debe analizar el Plan Hidrológico Nacional. Algunos dirán: es que es urgente. Ya lo sé, señorías, pero es que hay 100.000 urgencias en esta materia, y, desde luego, parece razonable que el Plan Hidrológico de la cuenca del Segura y del Júcar aborde definitivamente qué hacemos con los recursos que hacen falta en esa región. ¿Qué más le gustaría a este Ministro que poder precipitar las decisiones y decir que está resuelto el tema del Cherta Calig o el Júcar-Vinalopó, o el trasvase del Tajo-Segura, o tantas otras cosas! Pero hay que ceñirse a los instrumentos determinados por la Ley de Aguas y hay que ceñirse a un procedimiento, porque en este caso, señorías, el procedimiento es tan importante como el fondo.

Los ciclos hidráulicos he dicho que son muy largos. Vamos a tomarnos con serenidad los próximos doce-dieciocho meses para abordar las grandes decisiones en materia de agua en España, de manera que podamos salir los españoles de ese debate lo suficientemente airosos en las decisiones gravísimas que hay que tomar. Y aquí no ha habido intervenciones polémicas en esta materia hoy, pero las ha habido muchas veces en esta Comisión, y no siempre es fácil defender la serenidad en climas que se pueden crear con mucha facilidad.

Eso no quita para que pueda yo precisarle, señor Tamames, que empezamos próximamente con el embalse de Escalona en lo que se ha llamado el complejo Tous en la zona del País Valenciano. Empezaremos por la presa de Escalona, próximamente haremos la adjudicación; el proyecto de la presa de Tous está bastante avanzado, y yo confío en que podamos hacer la licitación a fines de 1987 o principios de 1988. Pero la primera decisión será la presa de Escalona.

Para que se hagan idea SS. SS les diré que hay todavía una lista de espera de más de cien presas, derivadas de normas de lucha contra la sequía, de exigencias de Comunidades Autónomas, de demandas de riego y de demandas de abastecimiento, y comprenderán SS. SS. que para un Ministro es dramático repasar la lista de las peticiones, no hablemos ya de las que pueden ser incluidas de nuevo, y, por tanto, hay que ir graduando, en función de las posibilidades presupuestarias, la aplicación presupuestaria.

Ciertamente, el complejo Tous se aborda, en primer lu-

gar, por Escalona y, en segundo lugar, por la propia presa de Tous, como seguiremos abordando otras obras de infraestructura básica.

Riaño se va a llenar de agua, porque se ha estudiado a fondo, desde la perspectiva del MOPU y desde la perspectiva del Ministerio de Agricultura, y todos los elementos de juicio nos llevan a que esa presa debe ser puesta en explotación una vez terminado el acabado, que es lo que estaba pendiente, y con lo que pondremos en explotación económica una inversión que, a precios de hoy, es de 16.000 millones de pesetas.

¿Qué tipo de riegos vamos a poner, preguntaba el señor Tamames? Pues aquellos que quiera Agricultura. ¿Qué estamos haciendo en este momento? Consolidando las expectativas de riegos, fundamentalmente de producciones hortofrutícolas, en toda la costa Mediterránea o en la costa Atlántica; en la zona de Huelva hay toda una serie de acciones, y en el resto de los territorios estamos primando fundamentalmente inversiones para poner en regadío explotaciones para cultivos que estratégicamente en España son más importantes y que no van a generar excedentes; la producción forrajera, en general, es una de las prioridades en algunas instalaciones o inversiones para riego, como por ejemplo, la de Riaño o los riegos que puedan crearse en Castilla-La Mancha, en Cuenca, en Albacete, etcétera.

Esa es la estrategia que, en todo caso, dependerá de la política económica agraria. El MOPU ha renunciado a hacer su política de regadíos al margen de lo que pasa en la economía española. Quizá históricamente estuvo esto justificado, pero hoy no lo está. Por tanto, haremos los riegos que considere conveniente el Gobierno desde una perspectiva económico-agraria. El MOPU se convierte, por consiguiente, en esta materia en un instrumento de acción y no en la dirección de la acción económica.

Por último, Monegros. Hemos pasado ya a Alcubierre y siguen los programas de distribución de aguas en la sección II; hemos acabado ya el canal, el tramo IV, hasta la sierra de Alcubierre; hemos pasado a Alcubierre y ahora se continúan las inversiones para cumplir con el plan de los Monegros, al ritmo más intenso posible que permitan los presupuestos, pero, en todo caso, ese programa no está en tela de juicio, ni en discusión, ni, por tanto, en peligro.

Las Confederaciones se configuran, en consecuencia, en la Ley de Aguas como instrumentos, como organismos autónomos que gestionan unitariamente la cuenca, y en el próximo Decreto de la Ley de Aguas definitivamente estableceremos esos órganos, en los que ya la propia Ley dice que tiene que haber un presidente ejecutivo, es decir, que se configuran como órganos con suficiente capacidad para abordar decisiones y problemas.

Respecto a la producción hidroeléctrica, hablaba el señor Tamames de seis millones de kilovatios pendientes de obtención o de producción en saltos a pie de presa. Es el Ministerio de Energía e Industria el que es responsable de la política energética. Desde luego, desde el punto de vista del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo estamos dando todas las facilidades posibles para una correcta explotación hidroeléctrica, particularmente con problemas

muy adaptados al de las minicentrales también, porque hay explotaciones muy interesantes que poder desarrollar, pero nos limitamos a dar la concesión de aguas; es decir que no es una responsabilidad nuestra la de la política energética, sino que damos la concesión. En ese sentido la coordinación con Industria es todo lo buena que somos capaces de hacer entre los responsables de ambos Ministerios.

El señor Tamames ha hablado de revisar las aportaciones de los intereses o de la subvención de intereses. Le voy a dar una cifra: si sigue la actual política de vivienda llegamos en un breve plazo a una contracción presupuestaria de 190.000 millones por subsidio de intereses. Eso, económicamente, no es razonable, es una curva exponencial. Pero es que, además, sabiendo, como sabemos, que ya hoy hay un porcentaje de ciudadanos que se acogen a subvenciones, que ya en las condiciones actuales del mercado de la vivienda libre no tiene mucha razón de ser, ni por su nivel de renta ni por las condiciones de mercado, lógicamente tenemos que revisar toda esta situación. Ya he dicho que en el año 1988 es cuando hay que hacer un nuevo Plan, pero los intereses no son del 11 sobre el 14; es que depende de los supuestos; hay toda una gama de intereses, hasta el 6 por ciento, según sean viviendas de promoción pública, viviendas de protección oficial que se venden al módulo, o al módulo del 1 con dos, según sean poblaciones grandes o pequeñas. Es decir que el catálogo de fórmulas de subvención de intereses varía mucho, porque llegamos a subvencionar hasta el 6 por ciento; de manera que el comprador de una vivienda especialmente tutelada llega a tener subvenciones hasta del 6 por ciento de intereses.

Por tanto, lo que vamos a hacer es, inicialmente, estudiar en la Comisión Delegada, como estamos haciendo a lo largo de estos días, qué retoques se pueden hacer en el Plan cuatrienal para derivar al menos recursos hacia destinatarios más insolventes, y en el año 1988 diseñaremos una política de vivienda en la que obviamente habrá que tener en cuenta la necesidad de los arrendamientos, aunque es verdad que la sociedad española ha generado una mentalidad más proclive a la propiedad de la vivienda que al alquiler y no es fácil modificar esos hábitos. Yo creo que el alquiler debe tener una cuota mayor el día de mañana en la satisfacción de las necesidades de vivienda que las que hoy cubre, que pueda llegar al 12, 13 y 14 por ciento.

Las estadísticas parece que no terminan de ser suficientemente uniformes, pero es verdad que estamos en unas cotas muy bajas con respecto al 20-25 por ciento de los países comunitarios.

Por último, con relación al medio ambiente —y lamentaría haber dejado de contestar algo de lo que ha planteado el señor Tamames, aunque, en todo caso, habrá más ocasiones de poder seguir conversando y debatiendo estas importantes cuestiones— y aclarado que ya la maldición de la naturaleza, como expresión, era atribuida más a la necesidad de luchar contra las adversas circunstancias que nos propicia ésta en materia de agua que a la política medioambiental, porque ahí, todo lo contrario hay

que volver a que la naturaleza deje de ser maldita por la agresión humana; la política de medio ambiente, señorías, tiene que estar muy pegada a la naturaleza de los problemas. Alguien ha dicho «sin una gran ley de medio ambiente no es posible decir que hay política de medio ambiente». Yo voy a volver la oración por pasiva. La Ley de medio ambiente tiene que ser el colofón de una realista, pragmática y muy enjundiosa política medioambiental; es la ley que cierra todos los conflictos de competencias, todo el sistema de sanciones, pero, señorías, para abordar una política de calidad de aguas, de calidad atmosférica, para luchar para mejorar el Mediterráneo, para crear un sistema de depuración integral de las aguas residuales en España, para disminuir el azufre, el plomo, las partículas en la atmósfera, para abordar multitud de cuestiones, no ha hecho falta la ley de medio ambiente. Los residuos tóxicos y peligrosos, los residuos sólidos urbanos, unos programas muy importantes, muy ambiciosos, que son la clave de los problemas medioambientales, no ha hecho falta la Ley de medio ambiente para abordarlos. ¿Por qué, entonces, si hay ley de medio ambiente una buena política medioambiental y si esa ley marco no existe, no estamos en condiciones de hacer política medioambiental?

Señorías —lo dije también en la comparecencia anterior y vuelvo a insistir—, yo, particularmente, a pesar de las declaraciones que se hayan podido hacer anteriormente desde el Gobierno, no creo que la Ley de Medio Ambiente deba ser el comienzo de una política medioambiental, sino el cierre para sellar bien competencias, capacidad de sanción y coordinaciones; pero hay problemas urgentísimos que se pueden abordar, incluso por la vía de Orden ministerial.

Depurar todas las aguas residuales. Hay muy pocas depuradoras, señor Tamames, que funcionen bien porque son depuradoras individuales, sin técnicos, sin suficientes recursos y lo que hay que hacer es planes comarcales que integren, por tanto, como en Arazuri, como en la ría de Bilbao, como en la zona de la Costa Brava, que enfoquen planes comarcales, instalaciones que cubran porcentajes de población importantes en una determinada región y las experiencias han demostrado que, habiendo capacidad económica para fomentar, siendo competencia de las Comunidades —que no disponen de recursos suficientes para ello—, se puede lograr, en cinco o seis años, un importante avance en la depuración, y si alguna de SS. SS. dice: en la comparecencia primera del Gobierno socialista, hace cuatro años, se dijo o se dejó de decir qué programa legislativo iba a haber. Miren, señorías, yo me siento miembro de la misma cordada de la que ha formado parte el anterior Ministro del ramo, siendo Presidente Felipe González; pertenecemos a una misma cordada, en la que no es posible exigir a los sucesivos responsables una rigidez de planteamientos y una negativa a adaptarse a las necesidades conforme van apareciendo y creo que esto es lo más claro que puedo decirles en esta materia.

Es verdad que, en su momento, se dijo que la Ley de Medio Ambiente era importante. Estamos en un planteamiento en el que la realidad ha demostrado, y la incor-

poración de España a la Comunidad Económica lo ha demostrado también, que hay mecanismos mejores, lo cual no quiere decir que se excluya la Ley de Medio Ambiente, pero, desde luego, para depurar, para controlar todos los residuos tóxicos y peligrosos, para hacer las innumerables cosas que hay que hacer y que se están empezando a hacer, no ha hecho falta la Ley de Medio Ambiente, y se podrá plantear. ¿SS. SS. quieren hacer la proposición de ley? Son libres de hacerlo, como es natural, y el Parlamento decidirá lo que le parezca oportuno. Yo les estoy dando la opinión del Gobierno, y, además, con toda lealtad y convencido de que les hablo desde una lógica medio ambientalista, que les hablo desde la lógica de un firme compromiso de luchar por la mejora del medio ambiente en España y, desde luego, a veces en el debate público, uno echa de menos valoraciones más pegadas al terreno, más pragmáticas, porque a veces se habla en términos ecológicos, en términos grandiosos, sobre nuestros problemas, pero la Ley de Residuos Tóxicos y Peligrosos ha pasado sin pena ni gloria, siendo el impacto más grave de todos los posibles en la sociedad española y eso no ha merecido, quizá, demasiado entusiasmo en algunas personalidades preocupadas por las cuestiones del medio ambiente, porque todavía no se ha hecho el esfuerzo racional de establecer un método diferente del que se había concebido teóricamente en su momento, y la incorporación de España a la Comunidad Económica nos ha brindado la enorme oportunidad de hacer, como ellos, la política medioambiental; a golpe de leyes cuando hace falta, de Reales Decretos, de Ordenes ministeriales, de acuerdos y de coordinación.

Creo que he contestado a casi todo; si algún dato no he precisado en este momento, como el censo de depuradoras, lo facilitaré, en cuanto me sea posible, al señor Tamames, pero yo le anticipo que el censo es bastante deplorable, porque no ha habido, en todos estos años pasados, una iniciativa suficientemente intensa en la construcción de depuradoras de ámbito comarcal, y eso es precisamente lo que trata de resolver la tasa de vertido. La tasa de vertido se crea al amparo de la Ley de Aguas para poder disponer de suficientes recursos que, con carácter finalista, pueden dedicarse a fomentar la construcción de depuradoras y a cooperar con las Comunidades Autónomas en la resolución de este gravísimo problema que es el de la depuración de las aguas residuales. Ese es el sentido que tendrá dicha tasa de vertido y esa es la finalidad cooperadora que nos hemos planteado en el Ministerio de Obras Públicas en esta materia. No obstante, y a pesar de que la situación es dura, debo decir que hay zonas del Mediterráneo con un importante nivel de respuesta al tema de la depuración y que, desde luego, comparando los «standard» españoles con los de los países medios ribereños del Mediterráneo, no estamos mal. Por ejemplo, en la mitad norte de nuestra cuenca mediterránea se ha llegado a niveles muy altos de depuración y debo decir que ha sido precisamente el mecanismo del consorcio o de los consorcios municipales los que han dado instrumentos muy significativos para el abordaje de este problema, como se ha hecho en el consorcio navarro, que cubre el

70 por ciento de la población; la depuradora de Arazuri, o como está pasando en Galindo, donde se cubren importantes cuotas de población de la margen izquierda de la ría de Bilbao a partir de proyectos de cooperación y de financiación conjunta, en los que, naturalmente, el MOPU aporta también, o ha aportado, sus recursos.

Una última precisión. En la Nacional II —puesto que también lo ha preguntado el señor Tamames— el tramo cruce de la Nacional 110 con Milagros está ya en expropiación; está también en expropiación el tramo Lerma-Sarracín, y también lo está el tramo La Cabrera-Buitrago, con inversiones que, una vez licitadas, supondrán una obra conjunta de once mil seiscientos cincuenta y ocho millones de pesetas. En todo caso, ya he anticipado que les ofreceré un puntual seguimiento del plan de carreteras para que ningún Diputado, ni Diputada, pueda tener la zozobra de si llegaremos o no a cumplir en su momento oportuno los objetivos.

Contesto ya a otras cuestiones, algunas ya citadas en la amplia respuesta que le he ofrecido al señor Tamames. El señor Izquierdo, del grupo Mixto, nos había planteado el problema de la escasez de agua y de la salinización en Valencia. Ya he aludido a estos programas de racionalización en el uso de acuíferos sobreexplotados y, ciertamente, esto nos va a permitir aprovechar mejor unos recursos que, en este momento, generan bastantes carencias en la zona de Valencia.

También he comentado el programa de construcciones en el complejo Tous. He dicho ya que empezamos por Escalona, que seguirá Tous y que, desgraciadamente, son muchas más las necesidades que las posibilidades, pero hay que ver el proceso histórico. A pesar de las sesenta grandes presas, a pesar de los siete mil nuevos hectómetros cúbicos que van a ser regulados con estas obras iniciadas desde 1982 hasta aquí y que suponen un 25 por ciento —hablando de memoria y en números redondos— del caudal históricamente acumulado, a pesar de todo eso, hay unas necesidades y hay que ver el proceso histórico con un poco de serenidad, sobre todo en esta materia. La resolución de todos los problemas hidráulicos no se logra de la noche a la mañana, sino manteniendo un proceso que, al cabo de equis años, logre consolidar objetivos que, en un año, son imposibles. Y aquí doy la razón al señor Ortiz cuando hablaba de que hay una cierta continuidad entre las acciones de todos los Ministros en estas materias. Es verdad porque es un proceso de acumulación histórica. Desde luego, lo que se hace en un proceso de acumulación histórica no se puede resolver en una legislatura. Hay que ver las legislaturas en el marco de ese proceso, sin que eso quiera decir que dé lo mismo una cuota que otra de inversión en las materias, pero ya creo que he dado algunas cifras significativas que permiten afirmar que, a pesar de los Presupuestos de este año, no estamos ante un frenazo de la política hidráulica, ni muchísimo menos.

Sobre el Júcar-Vinalopó y trasvase del Ebro, ya he hecho también las menciones. Es verdad que el Plan de Carreteras trata de resolver la coordinación con los distintos modos de transporte y venimos manteniendo contactos

con el Ministerio de Transportes, especialmente pensando en las mercancías peligrosas. Alguien ha aludido —creo que ha sido el señor Izquierdo— a este problema de la coordinación de los modos o de los sistemas modales de transporte. Buscamos la cooperación, la buena coordinación, pero no siempre la situación objetiva de la nación lo permite. Aquí hay una tendencia muy acusada a hacer el transporte de viajeros y de mercancías por carretera y eso hay que tenerlo en cuenta en el Plan de Carreteras. Puede ser bueno o malo; nos hubiera gustado que fuera de otra manera la tendencia de la sociedad española; esa es la que hay y procuramos dar respuesta en función de los problemas reales.

Sobre la carretera Valencia-Francia, efectivamente el otro día se retiró la pregunta y le puedo facilitar por escrito una contestación esta misma tarde con concreción, pero ya le puedo anticipar que de las cuatro carreteras nacionales que hay en el trayecto Valencia-Francia, a través del País Valenciano, Castilla-La Mancha, Aragón y creo que hay un pequeño tramo que pasa por otra Comunidad —no lo recuerdo en este momento—, está aproximadamente acondicionado el 65 por ciento de todo el recorrido, que es de unos 435 kilómetros; está en vías de adjudicación aproximadamente la mitad de ese 35 por ciento y se está trabajando en proyectos en el resto. De manera que se puede decir que es un itinerario perfectamente realizado en su gran parte y que está en trámite de ser acondicionado, en lo que todavía no lo ha sido, en los próximos meses. Hablo siempre de iniciación de las obras, ya que éstas llevan su período de aplicación y de adjudicación, como es razonable. Pero todas estas precisiones serán mayores con la documentación que esta misma tarde procuraré que reciban el señor Izquierdo y el señor Siso, para que puedan conocer con detalle cómo está ese asunto.

Yo creo que está todavía mejor que lo que les he dicho, pero no quiero pecar de exagerado en la información verbal. La verán por escrito esta misma tarde.

El señor Sisó ha suscitado algunas cuestiones ya analizadas en esta intervención mía, algunas otras no. Voy a procurar darle respuesta. Que será respuesta a la vez a lo que ha dicho el señor Ortiz cuando ha hablado de la disminución presupuestaria en algunas partidas, porque la transferencia de carreteras supone, en términos cuantitativos, la pérdida de recursos antes atribuidos al MOPU y ahora transferidos a las Comunidades Autónomas. Pero, en términos de porcentaje de inversión por kilómetro, hemos venido creciendo sistemáticamente. Ahora, es verdad que el año en que se producen las transferencias se produce también una curva visible en los Presupuestos, pero esto no quiere decir nada más que hay recursos anteriormente atribuidos a la Administración central que pasan a las Comunidades Autónomas, que han recibido un buen número de kilómetros de la red nacional. Sobre 300.000 kilómetros existentes, entre caminos, carreteras comarcales y locales, carreteras de otro orden y nacionales, estamos en 20.108 para el Estado, más 6.700 kilómetros de autopistas de peaje y las Comunidades Autónomas tienen el resto, excepto la red agraria y de municipios.

Bien. Ya he dicho que los tramos de la Nacional I y la Nacional II, las dos autovías a Burgos y a Zaragoza, se han reconvertido los proyectos para cumplir con lo previsto en la votación parlamentaria, que mandaba que tuvieran características de autopistas; es decir, que ha habido todavía una modificación mayor de lo que se va a hacer con esas carreteras para que tengan la capacidad de absorber el tráfico adecuado. Insisto, el Plan se va a cumplir, se sigue a un ritmo razonable, pero, lógicamente, la apreciación visual de ese plan no es tan fácil de ver cuando el Plan de Carreteras está en el inicio de obras, en explotación, en proyección, pero una vez se lanzan las carreteras, ya el ritmo de apreciación es mucho mayor. Tengan SS. SS. en cuenta que prácticamente a final, insisto, de este año tendremos ya más de mil kilómetros adjudicados y en obra, y eso es verdaderamente una novedad, pero una novedad que llama la atención incluso en sociedades poderosas en la construcción de carreteras, como la República Federal Alemana, porque nunca se había hecho un esfuerzo conjunto a la vez. Y es un reto que creo que vamos a resolver bien.

El número de accidentes por carretera, y conecto con una reflexión sobre las autopistas. Señorías, me van a permitir que conteste sin pretender hacer sarcasmo con los gallegos, pero se dice que hay una manera de responder las preguntas, que es a la gallega, haciendo otra pregunta. Permitanme que les haga yo una pregunta. Cuando se habla de autopistas, frente a las autovías, es una terminología que parece superior y parece que quien defiende autopistas defiende algo mejor que el Ministro o el Gobierno que habla de autovías. La pregunta es: ¿aquí están hablando de autopistas de peaje o de otra cosa? Porque si se habla de autopistas de peaje, desde luego hay muchas cosas que decir para justificar esta opción del Gobierno. Si se habla de autopistas sin peaje, estamos hablando de lo mismo; estamos hablando de la red de autovías, de una estructura de siete metros en cada dirección de sentido, con mediana, con limitación de accesos, con cruces a distinto nivel y, por tanto, con todas las características técnicas que permitan absorber gran tráfico y con seguridad. Eso sí, aprovechando las actuales carreteras para disminuir de una manera importante el coste de la construcción. Y, segundo, para garantizar importantes niveles de población cubierta por esas infraestructuras.

Les va a sorprender que les diga que es más peligrosa en España la autopista que la carretera convencional. Y les voy a decir por qué. Estadísticamente está comprobando y son datos que son perfectamente contrastables. Con respecto a la Comunidad Europea, las carreteras españolas tienen un índice de peligrosidad, medido en términos de accidentes o de muertos por millón de vehículos por kilómetro de carretera, aproximadamente similar; es inferior en Inglaterra, un poquito superior Francia, pero estamos hablando de cifras similares. Y las carreteras vienen de una situación negativa, mala, todos la hemos valorado así. Por eso hay un Plan de Carreteras. Pero en las autopistas no ocurre igual. Las autopistas españolas hechas con la tecnología o con la normativa norteamericana

americana más moderna y con unas inversiones impresionantes, son carreteras verdaderamente comparables con cualquier otra autopista. La autopista española es más peligrosa que la francesa, más peligrosa que la de Gran Bretaña y más peligrosa, en índices de peligrosidad, que la de la República Federal. Y tiene una explicación muy clara. La explicación la tienen en que se circula a alta velocidad y la densidad es tan baja que los accidentes son de gravedad casi siempre que se producen. Pero no resuelven la problemática de la carretera convencional. A veces se dice: hagamos autopistas y de esa manera lograremos que todo el mundo vaya por unas carreteras estupendas.

Si estamos hablando de autopistas de peaje, les aseguro, señorías, que la población usuaria de la infraestructura viaria sigue yendo por las carreteras convencionales, no va por las de peaje, y así están las cuentas de las autopistas como están, que hay muchas que han tenido que pasar al sector público o han tenido que ser fusionadas o han tenido problemas.

¿Qué quiere eso decir? Que cuando hacemos una autopista de peaje estamos resolviendo el problema del 5, del 10 por ciento de los usuarios de automóvil de España, y cuando mejoramos con autovías los itinerarios convencionales en España estamos dando unas buenas carreteras, anchas, con gran capacidad de absorción, al 90 ó al 92 por ciento de los usuarios de automóvil. Por tanto, la opción autovías es una opción que, además de ofrecer seguridad en las carreteras, que es donde hay más porcentajes de accidentes y donde hay más usuarios, resolvemos un problema de infraestructura para todos los territorios que surcan esas carreteras. Por consiguiente, la opción del Gobierno es hacer autovías, es decir, autopistas sin peaje, porque aquí, en la cuestión terminológica, aunque técnicamente habría precisiones que hacer, es conveniente que vayamos haciendo aproximaciones.

El Gobierno opta por una estructura de doble calzada, con limitación de accesos, con medianas, con cruces a distinto nivel, y a eso le llamamos autovías, aprovechando al máximo las carreteras actuales y haciendo una construcción de 3.700 kilómetros, aproximadamente, que es muchísimo más de lo hecho históricamente en España.

Y les voy a dar otro dato. Solamente en el año 1985 ha costado 87.000 millones de pesetas, es decir, más que lo que cuestan las carreteras, garantizar el seguro de cambio para que haya 1.700 kilómetros de autopistas que unan el País Vasco con Cataluña y una franja del Mediterráneo, e históricamente, si acumulamos esas cuantías pagadas en el seguro de cambio, vamos a que es más costoso el seguro de cambio de esos 1.700 kilómetros que el programa del Plan General de Carreteras.

Por tanto, este Gobierno afirma, por muchas razones —sin ánimo de duda, salvo que ustedes nos convenzan de lo contrario—, que no habrá más autopistas de peaje, por hoy, mientras esté en marcha el Plan General de Carreteras; «de futuris», ya veremos lo que dice, en su momento, el Parlamento y el Gobierno.

Segundo, este programa se va a cumplir rígida y escrupulosamente.

Tercero, las autopistas de peaje no son una opción tampoco en la perspectiva de la seguridad y de la satisfacción de los intereses generales.

Así son las cosas, señorías. Lógicamente, hacer estas autovías lleva a que empecemos por lo fácil, no porque sea lo más fácil, sino porque es lo que más pronto se puede empezar. El señor Sisó sabe que la información pública para ver por dónde va el trazado de la N-II por el Valle del Jalón es una discusión de verdadera enjundia, que ha obligado a hacer una información pública, consultar con los ciudadanos y con los ayuntamientos. Esperamos que esa información pública la podremos resolver pronto y podremos, por tanto, abordar un proyecto técnico de esa materia, que a nivel de anteproyecto ya se está estudiando, como es lógico.

Hacer esos proyectos ha sido un esfuerzo sobrehumano de los técnicos del Ministerio y de la ingeniería española en general; acudimos, como es lógico, a esa ingeniería española, no solamente a los técnicos o funcionarios del Ministerio, y yo creo que la resolución será bastante interesante.

Quizá haya olvidado comentar algo de carreteras. El señor Sedó ha hablado del eje pirenaico, Besalú-Olot, Ripoll-Ribas. En ese eje pirenaico estamos actuando, y con un coste elevadísimo; hay hechas adjudicaciones bastante importantes. Concretamente, en el eje pirenaico tenemos el proyecto Ripoll-Ribas, un caro proyecto; La Seo-Puigcerdá, que son varios miles de millones —estamos hablando de unas carreteras de un coste elevadísimo por la altura, está a 1.600 metros uno de los tramos de esta 13-13 catalana—; Adrall-La Seo; Besalú-Olot, recientemente adjudicado, etcétera. En Cataluña hay más problemas con la estructura de las carreteras.

Creo que alguien ha mencionado las olimpiadas y, aunque lo ha hecho hablando de las playas, no es menos cierto que ha habido una cierta relación en su intervención entre el programa de carreteras y el programa de costas. Quizá por la forma en que se hicieron las transferencias en carreteras en Cataluña, nos encontramos ahora con el siguiente drama: que hay actuaciones que parecen trascendentales en el área metropolitana de Barcelona, algunas las hemos realizado, como es el cinturón litoral, que era una competencia del MOPU, una magnífica obra, pero hay otras iniciativas que se le demandan al MOPU, en diferentes términos y por diferentes órganos, como si el MOPU fuera la institución llamada a resolver ese problema, que son transferencias reclamadas desde la Generalidad, de una cuantía impresionante, a la vez que se pide una gran urgencia en las obras del eje pirenaico, que tiene unas enormes dificultades técnicas y que el coste por kilómetro está resultando verdaderamente alto.

Vamos resolviendo los problemas poco a poco, pero siempre se produce esa tensión entre la excesiva demanda y la capacidad de respuesta. Ciertamente, los problemas metropolitanos que se están estudiando y los problemas del eje pirenaico son de una enorme envergadura. Prueba de ello es que, a pesar de sus competencias, la propia Generalidad se ha lanzado a resolver problemas de infraestructura por otras vías, que son las de la concesión

—ya veremos con qué resultado, después de los trámites de estos días—, y eso demuestra hasta qué punto las dificultades son grandes. (El señor Vicepresidente, García Plaza, ocupa la Presidencia.) Su señoría puede tener la seguridad de que en el Plan de Carreteras, ahí con más dificultades técnicas, se seguirá manteniendo la inversión prevista para el eje pirenaico, sobre todo en el eje 13-13 hasta el límite de la Comunidad catalana.

No es verdad que ya haya bajas importantes en las licitaciones; las había, y las había como consecuencia de dos mecanismos. Primero, el de la depresión del sector, que llevaba a las empresas a luchar dramáticamente por conseguir cartera de pedidos y les llevaba también, muchas veces, a bajas temerarias; y, segundo, porque esa es una dinámica que tarda en descubrirse, hasta que se estabiliza y se consolida como una práctica.

¿Qué hemos hecho? En primer lugar, la política económica, en general, ha mejorado el sector y eso ha aliviado la presión de las empresas para ir haciéndose cargo de muchos pedidos en condiciones de descapitalización. Pero, aparte de eso, es que hemos hablado con el sector, y hemos advertido claramente que estamos dispuestos a dejar concursos desiertos y adjudicaciones desiertas si se producen bajas temerarias. Porque detrás de la baja temeraria hay reformados, hay problemas de calidad, hay necesidad de más controles y hay riesgos. En este momento puedo asegurarles que el acuerdo con el sector, por la vía de la dinámica económica y por la vía de los acuerdos, es suficientemente resolutivo de estos problemas de las bajas. En este momento, las bajas están pasando del 30, 35 ó 40 por ciento, al 18, 20 ó 22 en los concursos-sustas, y en los concursos, que son el sistema de adjudicación de las autovías, estamos en bajas razonables también, del orden del 15, 18, 20 ó 22 por ciento. Y ha habido casos de adjudicación a la más alta, para que no hubiera adjudicaciones en baja temeraria.

A mí me preocupa mucho este tema y hemos tomado decisiones, pero cuando ha sido suficientemente detectado el fenómeno.

El SEOPAN, concretamente, mantiene con nosotros contactos habituales de análisis de estos problemas y parece que coincidimos. También coincidimos en una valoración política de la deuda, no coincidimos en las estadísticas, porque el SEOPAN establece su deuda sobre la base de un sistema de encuesta, y en la encuesta, un constructor de una obra cataloga como deuda lo que ha tramitado administrativamente y ya está presentado como una certificación visada por la intervención de la obra recién terminada, el día anterior. El ha hecho ya su contraprestación y exige la otra, pero administrativamente eso todavía no es deuda. El método de encuesta establece cuantías de deuda mucho más importantes que las que en realidad existen. Pero el SEOPAN y el MOPU tienen dificultad para articular un mecanismo de detección más preciso.

Yo he ofrecido al SEOPAN la posibilidad de acordar un sistema para establecer con objetividad cuál es la deuda, pero hay dificultades precisamente por ese problema del sistema de encuesta. Nosotros tenemos el sistema admi-

nistrativo: las certificaciones tramitadas y, tomando como referencia este criterio, la deuda es un poquito superior este año con respecto a la del año 1985; y ha sido un poquito superior porque, efectivamente, la tramitación de incorporaciones presupuestarias de 1985 a 1986 ha creado ese problema; pero se ha resuelto porque el grado de compromiso en la Dirección General de Carreteras para lanzar obras del Plan General de Carreteras nos ha llevado a pedir permanentemente el alzamiento de los techos presupuestarios, y ha habido que redistribuir las anualidades al objeto de ir acomodándonos a las nuevas necesidades, ya que la tramitación administrativa, y más en la época del verano, ha sido difícil. Pero no hay un notorio aumento de la deuda, y el SEOPAN reconoce, creo que con toda justicia, que el MOPU es el sector de la Administración que menos deuda tiene y mejor paga, entre otras cosas porque está diseñado para hacer obra y para pagar con rapidez. Luego les daré las cifras de las deudas, pero ciertamente el porcentaje no ha variado, no creo que en este momento la deuda ascienda a más allá de un pequeño porcentaje sobre el conjunto de la licitación. Se lo voy a concretar, porque aquí tendré esas notas y si no se lo diré después, ya que tengo interés, lógicamente, en que esto quede bastante claro. A 30 de junio de 1986 eran 6.286,6 miles de millones de pesetas; es decir, el 2,9 del volumen total de las inversiones del MOPU.

Este dato administrativamente no ofrece discusión, aunque es verdad que un determinado constructor del sector de la construcción considera que se le debe desde el momento en que pone el último ladrillo, lo que pasa es que administrativamente eso no es deuda, eso hay que convertirlo en una certificación, tramitarla, intervenirla y entonces es cuando se puede hablar de deuda.

La homologación de los conceptos, señorías, es un viejo problema, es el primer problema del que me habló el SEOPAN, es el primer problema del que hemos dialogado para resolverlo, pero es el clásico problema que es muy difícil de resolver, porque los mecanismos de medición son diferentes. De todas maneras, lo importante es si el sector se siente protegido por la Administración en su capacidad de expansión económica o no y afirmo categóricamente: el SEOPAN, como todos los analistas de la vida económica española, reconoce que el sector de la construcción está conociendo un importante momento de expansión, muy significativo. Por tanto, hay motivos para el optimismo y da la impresión de que esta evolución puede tener estabilidad, aunque en los ciclos económicos nunca conviene dar una seguridad absoluta, porque nuestra economía depende de muchos factores internacionales, pero hoy por hoy, hay factores para sostener esa actitud de optimismo en cuanto a la evolución del sector de la construcción, tanto el de la obra pública civil, como el de la construcción de viviendas.

Ya he hablado del trasvase de aguas a Tarragona y he dicho que tenemos la intención de acelerarlo al máximo, quizá antes de fin de año pueda estar este problema resuelto, porque estamos en permanente contacto la Administración correspondiente del Consorcio, la Generalidad y el MOPU. Desde luego, por mi parte no van a faltar ener-

gías para resolver esto cuanto antes, porque yo sé hasta qué punto es dramática la situación allá. Ya se ha hecho la recuperación de los caudales, en todo caso, en la zona del Delta. El canal Cherta-Calig mi opinión es que es el plan hidrológico el que debe abordarlo, es un problema que conozco perfectamente, pero el Ministro no puede prescindir de los mecanismos que han sido establecidos en la Ley de Aguas.

La variante de Mataró-Malgrat se va a convertir en una carretera, es decir, no es un variante de cada municipio para resolver la inexistencia de la autopista Barcelona-Mataró, sino que va a ser una carretera que bordeé toda esa zona del Maresme o el trayecto entre Mataró y Malgrat, seguramente con un proyecto desdoblado. Tendrá características, por tanto, de autopista a lo largo de todo ese trayecto, de manera que hasta la Costa Brava, desde Barcelona, haya una ruta capaz de absorber la densidad de tráfico que hay en esa zona y quedará, por tanto, la zona Mataró-Malgrat en las mismas condiciones que Barcelona-Mataró.

Sobre las olimpiadas ya he dicho que el convenio de las playas está firmado, SS. SS. ya lo saben; estamos haciendo los proyectos, concretamente el de la zona próxima a la playa de la Barceloneta está a punto de aprobarse y las inversiones empezarán en breve. Son 1.000 millones de pesetas los previstos. Se ha hecho ya el diseño de toda la zona marítimo-terrestre, de acuerdo con la Corporación Metropolitana y con las autoridades que siguen la preparación de los posibles Juegos Olímpicos, y en ese sentido el trabajo está resultando bastante llevadero por la inexistencia de graves problemas.

Ha habido problemas, en cambio, en la zona de las playas donde ahora estamos efectuando la regeneración, esta zona de Mongat, creo que es. Hemos llegado a un acuerdo también con los pescadores de la zona, que realmente no sufren tantos perjuicios en su capacidad de pesca y en la zona medioambiental. No tenemos datos de que eso sea así. En todo caso, ya hemos anunciado que haremos una repoblación de crías si es que ha podido haber alguna afectación por esas obras. Ahora, es evidente que la regeneración de esas playas exige la toma de arenas de los bancos de arena disponibles; que la satisfacción social que se produce con la regeneración de esas playas es importantísima, tengo decenas y decenas de telegramas de instituciones ciudadanas con las que no he tenido nunca conocimiento ni trato alguno, estimulándonos a mantener esa inversión y creo que no hay que verla con suspicacia.

Es verdad que algunos pescadores mantienen la queja, pero no es menos cierto que no tiene impacto medioambiental esa actuación y es muy beneficiosa. En todo caso, estamos dispuestos a hacer repoblaciones para que si hubiera alguna duda regeneremos los problemas que se hayan podido causar, pero, insisto, no tiene comparación lo que tiene de solución esta acción, con lo que puede tener de generación de problemas, y en ello, en todo caso, siempre estaremos dispuestos al diálogo.

No creemos que haya una afectación de competencias de la ordenación del litoral por esta acción, lo que pasa

es que son competencias que confluyen en un medio físico, pero no tiene por qué haber una confusión entre quien puede hacer la ordenación del litoral y quien tiene la responsabilidad de la tutela de la franja marítimo-terrestre y de la regeneración de las playas y de las costas.

No hay destrozo del medio ambiente, señoría, tengo la absoluta certeza y, desde luego, es una invocación que merece más ser considerada como un recurso para combatir esta acción de la Administración, que una invocación de un hecho real y objetivo.

Yo creo que la defensa del medio ambiente también lo busca el Ayuntamiento de Mongat, la Corporación Metropolitana y las decenas de alcaldes que me han manifestado su opinión sobre esta cuestión. No creo que todos ellos sean antiambientalistas y los que están en contra de esta regeneración de la playa sean proambientalistas. Yo creo que más bien hay diferentes valoraciones técnicas. Nosotros hemos hecho los suficientes contrastes para poder decir razonablemente —uno siempre tiene que excluir el dogmatismo— que esto está bien planteado.

Los precios de la vivienda se han elevado, sobre todo la vivienda libre, porque la vivienda de protección oficial está muy controlada. Está creciendo el módulo menos que la inflación y vamos a seguir en esa línea. Es decir, que la evolución de los precios de la vivienda se ha producido por la entrada de muchos capitales en el sector libre de vivienda, y es verdad que eso nos preocupa por la incidencia que pueda tener en el IPC y por lo que supone de un comportamiento un poco desajustado, pero no así en la vivienda de protección oficial, que tiene precios controlados a través del módulo, módulo que daremos a conocer, com ya ocurrió el año pasado, com antelación suficiente para que el sector de la construcción no tenga dudas ni preocupaciones. Por tanto, insisto en que con tiempo suficiente tendrán el módulo y con tiempo suficiente daremos a conocer los intereses del convenio financiero con cajas y bancos para el programa cuatrienal de vivienda en el año 1987, que aspiramos, dicho sea de paso, a que se concrete en torno al 12 por ciento. Pero, en todo caso, esta noticia deberá ser el resultado de una negociación y no es más que una aproximación, no un anuncio.

Perdón, señor Presidente, quizá me estoy extendiendo demasiado, pero uno tiene que luchar entre la necesidad de ser breve y la necesidad de que ningún señor Diputado se sienta marginado en la respuesta o mal atendido por el señor Ministro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Estoy seguro que SS. SS. sabrán entender el tema.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): El señor Ortiz ha aludido a los programas legislativos. Ya he dicho antes, sobre una Ley en concreto, que el hecho de pertenecer a la misma cordada no quiere decir que esa cordada tenga que subir exactamente con arreglo al proyecto de ascensión y que ese proyecto sea intocable. La política económica, si tiene que tener algo es flexibilidad y capacidad de adaptación. No creo que sea malo el que vayamos adaptando-

nos en la búsqueda de instrumentos de respuesta, en lo que no hay adaptación, porque no hay variación, es en el catálogo de problemas a los que sí queremos responder. En todo caso, de programas legislativos, señorías, no he querido hacer anuncio, porque entiendo que la política es mucho más importante que las iniciativas legislativas que puedan producirse, y que iremos estudiando en el ámbito del Ministerio. Cuando se produzcan estas, tendrán conocimiento puntual de ellas; ya les insisto en que van a tener toda la información posible SS. SS., es decir, toda la que esté en condiciones de poder ofrecerles por tiempo y por funcionamiento de la Cámara. Por tanto, cuando haya novedades las conocerán ustedes los primeros, pero no creo que lo importante, insisto, sea el programa legislativo, sino la orientación en la aplicación de los presupuestos y en el diseño de los programas. Este no es un Ministerio que resuelva sus grandes problemas legislando, aunque es verdad que hay algunas leyes que pueden contribuir a ello.

Vamos a ver si hace falta una ley para resolver el problema de los puertos. Su compañero de Comisión, el señor Alvarez-Cascos, hablaba de semántica evanescente a propósito de esto y de compromisos incumplidos. No es verdad que los veintisiete puertos españoles hayan pedido el estatuto de autonomía; lo pidieron cuatro. Hay otros puertos que sí han hecho la solicitud, pero que no pueden acogerse a lo previsto en la vigente Ley de Puertos relativo a que cuando el volumen de actividad de un determinado puerto sea tal, ya está justificada la concesión del estatuto de autonomía. Hay algunos puertos que, aun no reuniendo esos requisitos de la vieja Ley de Puertos, todavía vigente, han pedido el estatuto de autonomía, pero lo han hecho con cierta timidez, porque no alcanzan el nivel de actividades previsto en aquella Ley. Hay otros puertos que sí lo han pedido formalmente y a los cuales se les dijo que, efectivamente, tendrían el estatuto de autonomía; estoy hablando de los dos puertos canarios, del puerto de Baleares y de los puertos de Gijón y Avilés. Pues bien, esos estatutos de autonomía que se tramitaron ante el Consejo de Estado, y en el que surgieron algunas dificultades que próximamente podremos resolver en la tramitación ante dicho Consejo de Estado, podrían aprobarse en breve plazo; lo que pasa es que, como ya les he dicho, la posición de este Gobierno es que no tiene mucho sentido resolver la autonomía de cuatro puertos cuando podemos plantearnos un instrumento que dé a todos la satisfacción en los problemas que se quieren resolver por vía del estatuto de autonomía.

No obstante, hay que plantearse esto como una nueva posición mucho más ambiciosa y más generosa; no se puede plantear como evanescencia semántica o como incumplimiento, todo lo contrario; vamos mucho más allá de lo que nos habían pedido, porque estamos planteando que todos los puertos estén en las mismas condiciones. Dicho sea de paso, y hablando de las mismas condiciones, los puertos españoles tienen un sistema tarifario controlado por el Gobierno, por el MOPU y también por la Comisión Delegada, y recientemente hubo un Real Decreto revisando las tarifas. Pero la competitividad de los puertos, que

es razonable que se establezca frente a los puertos exteriores, no es una buena filosofía para establecer el marco de las relaciones entre los puertos españoles, y, desde luego, no creo que sea admisible un sistema tarifario libre para estos puertos españoles que coloque a unos puertos en condiciones de desaparecer o de tener dificultades frente a otros. Dicho de otra manera: es lógico que el puerto de Barcelona, el de Bilbao y otros grandes puertos absorban mucho más tráfico que los puertos próximos a ellos. Pero eso porque su hinterland económico genera esos tráficos.

Yo, desde luego, no daré un paso (por lo menos en las concepciones que yo tengo de lo que debe ser la política portuaria, e, insisto, salvo que reciba mandatos parlamentarios de otra naturaleza), ni iré nunca por la vía de permitir que un puerto neutralice las posibilidades de otro puerto con cargo a una liberalización de tarifas o con cargo a una falta de inversiones en cada uno de los puertos.

Estamos invirtiendo en todos los puertos para que todos tengan capacidad de evolucionar positivamente. Las tarifas son similares, competitivas respecto a Europa, competitividad que va a aumentar con la aplicación del Decreto-ley sobre estiba y desestiba, una vez que se pongan en marcha todas las empresas en cada puerto. No olviden SS. SS. que el factor del coste de la estiba y desestiba es el que más perjuicios produce a la capacidad de competitividad de los puertos españoles, y eso, desgraciadamente, ha sido un problema muy dramático, muy duro, que el Gobierno ha afrontado con resolución, lo que no quita para que haga falta un período de tiempo para constituir las veintisiete sociedades mixtas que controlen el proceso de estiba y desestiba, al término del cual los puertos españoles van a ser todavía más competitivos.

No estoy hablando, por tanto, de fachadas marítimas, ni estoy planteando la política de sálvese el que pueda en los puertos españoles. Todo lo contrario. Creo que deben tener flexibilidad para gestionar, con mejor o peor fortuna, en función de su entramado de relaciones económicas, pero sobre bases estables para todos, entre ellas las tarifas, el régimen jurídico legal, y, a ser posible, la misma flexibilidad administrativa, que es deseable para todos los puertos por pequeños que sean.

Por tanto, no me pronuncio sobre el instrumento por el cual pretenderemos desarrollar esta política, pero el contenido de esa política es el que les he expresado, y confío en que lo podremos aplicar prontamente.

Vuelvo con otras manifestaciones del señor Ortiz, al hilo de las cuales paso a intervenciones de otros Diputados para no distribuir la contestación en compartimentos estancos.

Sobre la deuda ya he hablado. La ejecución presupuestaria en el año 1986 todavía no es posible determinarla, pero, con respecto al mismo período del año pasado, es similar. Creo (puede que esté equivocado en este momento; este es un dato que no recuerdo con precisión, y aquí sí que la precisión hace falta) que es superior al 91 por ciento la ejecución de 1985, y yo tengo la impresión, insisto, de que en 1986 será similar. De hecho, a 31 de agos-

to estábamos en porcentajes similares a los del año anterior. Por tanto, lo normal es que el grado de ejecución sea muy alto y que el problema de las incorporaciones al que aludía, no sé si era el señor Rebollo o su compañero el señor Martínez-Campillo, no es un problema que afecte a la capacidad de cumplimiento de los programas.

Para que se hagan una idea, los programas de incorporaciones en carreteras este año han ascendido a 1.700 millones en autovías y una cantidad inferior en el programa de acondicionamiento, reposición y conservación. Estamos hablando de un presupuesto de ochenta y tantos mil millones de pesetas, es decir, de cifras que no son verdaderamente sustantivas para pensar que la incorporación o no puede afectar a la vida presupuestaria del año siguiente, aparte de que esas incorporaciones, concretamente las que he mencionado, se han producido a lo largo de las semanas anteriores.

Por tanto, las incorporaciones no parecen generar expectativas de graves problemas. La Ley de Presupuestos establece una mecánica para estas incorporaciones, desde la autorización del Ministro de Economía, y, por tanto, cuando discutan la ley, SS. SS. sabrán si es razonable ese mecanismo o no, pero, en todo caso, yo, de momento, lo que voy a hacer, como es lógico, es decir que lo que ha decidido el Consejo de Ministros me parece muy bien, porque yo soy solidario de las decisiones globales del Gobierno, aunque todos los Ministros inversores verían con mejores ojos más flexibilidad todavía, lo que pasa es que la flexibilidad hay que contrastarla con la necesidad de que tenga estabilidad ante la Cámara el presupuesto y con la necesidad de que responda a una filosofía global la política económica. Por eso, lo que pudiera parecer defecto a algunos, a mí me lo parece, sino un hecho que hay que asumir con toda convicción.

Las inversiones reales de 1987, señor Ortiz, son muy superiores a las que ha mencionado S. S. Es verdad que hay un problema formal presupuestario que se refiere a las inversiones del Ministerio de Defensa que, teóricamente, podrían catalogarse, desde un punto de vista técnico, no como inversión real, sino como capítulo dos. Este es un problema del Parlamento, que cuando hace la ley plantea la técnica legislativa que considera oportuna. Pero, ciertamente, con independencia de ese problema (yo coincidido en que, por lo menos desde el punto de vista económico, no está claro que sea una inversión real, aunque formalmente sí lo sea, por lo que dispone la Ley de Presupuestos de 1986), lo cierto es que las cifras que usted ha dado no se corresponden, ni con mucho, con el volumen de inversión real de la Administración Central. Yo no puedo memorizar en este momento cuánto se ha invertido por todos los Ministerios en el año 1985 y en el año 1986, en inversión real, prescindiendo de la Defensa, pero, ciertamente, es muy superior a la cantidad de 185.000/187.000 millones de pesetas que ha mencionado su señoría. La verdad es que no estoy en condiciones, en este momento, de echarle la cuenta. Es una cuestión que comprobaré inmediatamente, pero, ya le anticipo, que no estoy de acuerdo con esta cifra, que es notoriamente diferente, aunque no se la puedo concretar.

Sobre conservación, ya le he expresado que son 30.000 millones y que, por tanto, estamos en cifras de gastos de conservación perfectamente armonizadas con el volumen de la infraestructura que hay que conservar y mantener, sin olvidar que estamos hablando de 20.000 kilómetros de red estatal, que es lo que, después de las transferencias, conserva como competencia la Administración central del Estado.

Al señor Sisó le he contestado prácticamente a todo lo que ha mencionado, creo recordar. Si olvido algo, le pido disculpas.

Hay algunas manifestaciones del señor Martínez-Campillo que todavía no he contestado y a las que me gustaría hacer algún comentario. A las manifestaciones del señor Rebollo creo haber contestado. Aunque él ha mencionado que desearía un incremento de 500.000 millones de pesetas (va mucho más lejos que todo el sector económico que pedía 100.000 millones hace unos meses), el señor Rebollo es dueño de plantear objetivos económicos que creo que no son realistas ni razonables, es su libertad, y yo no se lo voy a discutir. Constató lo que ha dicho y nada más. No hay más contestación que ofrecerle.

Sobre el grado de cumplimiento del presupuesto, le anticipo que es bastante alto en el ejercicio de 1985 y en 1986, por las cifras provisionales de que disponemos, y que el problema de las incorporaciones, como ya ha quedado claro, no afecta sustancialmente a nuestras posibilidades inversoras.

Ahora bien, lo que el señor Martínez-Campillo ha mencionado nos lleva a manifestaciones más amplias, aunque algunas de ellas han sido ya aludidas. No ha dicho nada de urbanismo, indicaba el señor Martínez-Campillo y también el señor Ortiz (que mueve la cabeza, y su gesto me recuerda que él también lo ha mencionado). Yo no veo necesidad de plantearnos hoy una modificación de la Ley del Suelo en término de legislación básica, porque ésa es una competencia transferida total y absolutamente a las Comunidades Autónomas, que pueden desarrollar sus propias leyes de disciplina urbanística y que, por tanto, disponen de instrumentos legislativos para adaptarse a sus propios y específicos problemas en materia urbanística. De manera que las competencias de urbanismo, primero, no existen, tenemos solamente la tutela de la legislación básica, y hoy nadie me ha dicho qué problemas, abordables desde la perspectiva de la legislación básica, están pendientes de resolver por parte de la Administración central. La verdad es que no se han mencionado y sería interesante oírlo, porque, a lo mejor, podemos estudiarlo, pero cuando se habla de modificar una legislación básica hay que decir para qué y algo que no sea ya resoluble por las Comunidades Autónomas con su competencia legislativa. Aquí hay que decir una cosa, señor Diputado. Se dice: ¿Las Comunidades Autónomas van a poder abordar este problema y el otro? Se ha dicho tres o cuatro veces a lo largo de la mañana. Las Comunidades Autónomas son soberanas en el ámbito de sus competencias y hay que pensar que tienen capacidad para resolver los problemas, pero un Ministro del Gobierno de la Nación jamás dirá lo que deben hacer o no deben hacer las Comu-

nidades Autónomas en el ámbito de sus competencias.

Es verdad que algún señor Diputado ha suscitado dudas sobre si es suficiente transferir las carreteras comarcales a las Comunidades para que esa red se actualice. Es lo que ha decidido el soberano legislador constituyente; por tanto, ahí no tengo nada que decir. Es una transferencia efectuada con arreglo a los procedimientos determinados en su momento, es verdad que hay algunos desajustes —alguno ya he mencionado— que procuramos resolver por la vía de la cooperación, pero no me pronuncio sobre esa supuesta capacidad o incapacidad de las Comunidades Autónomas, porque sería un asunto en el que no tengo la más mínima competencia para pronunciarme. El electorado de cada Comunidad tiene su propia soberanía para decidir si las cosas se hacen bien o se hacen mal en cada sitio, pero nunca la Administración central deberá pronunciarse sobre ello.

Vuelvo al tema de la política de vivienda. El alquiler debe formar parte de la política de vivienda, pero el alquiler no es la forma de resolver la política de vivienda. ¿Por qué razón? Porque la sociedad ha asumido una evolución, unos comportamientos y unas tendencias que no se modifican por aprobar una ley. Es verdad que la Ley de Arrendamientos Urbanos, si debe cumplir sus cometidos, debería liberalizar el mercado. Y, ¿para qué? Para que hubiera mercado, porque sin liberalización no hay mercado arrendaticio y, por tanto, no hay oferta y, por tanto, los alquileres son altos, y, por tanto, hay muy pocas viviendas ofrecidas. Pero, a la vez, una liberalización genera un problema social de una envergadura extraordinaria, porque la liberalización supone revisar rentas de un porcentaje de población de rentas bajas que está en alquileres baratos. Cuando se pide la Ley de Arrendamientos Urbanos hay que decir qué se hace en ambas cosas, no basta con decir que hace falta una ley; una ley, ¿con qué mecanismos?, ¿con qué resolución? Es verdad que puede pensarse en la contribución de los arrendamientos, pero sobre la base de que, previamente, diseñemos un buen instrumento de política económica de vivienda en lo que se refiere a la adquisición y en lo que se refiere al destino de las viviendas de promoción pública, que en alguna Comunidad se destinan al alquiler de renta baja, y, a lo mejor, caben más mecanismos de fomento que los legislativos para introducir un porcentaje o una cuota de viviendas arrendadas en el mercado.

Por último, sobre el plan SAIH y el plan de avenidas es verdad que ya en su momento dije lo que se estaba y se sigue haciendo para resolver el problema de las avenidas. Es un programa a medio plazo el de seguridad en las presas; es un programa que pasaba por inversiones, contratación de personal, equipamiento, utillaje, aprobación de nuevas normas tecnológicas, consultas con los comités internacionales; es decir, es un proceso de años, pero que había que empezar, y se ha empezado. Por tanto, cada año estamos haciendo una inversión en torno a una variación, en los últimos dos o tres años, entre 1.000 y 3.000 millones en ese programa. Estamos haciendo una inversión de esa magnitud en la corrección de problemas específicos en cauces; en los últimos tres años se han hecho

inversiones importantes en Cataluña, País Vasco, Levante y en la Comunidad Autónoma de Murcia para reparar desperfectos producidos por inundaciones (aunque en este caso la verdad es que ha habido dos inundaciones casi seguidas) o bien para ir resolviendo algunos de los 1.400 puntos negros que tenemos. Desgraciadamente, señorías, estamos ante un reto de una magnitud que va a llevar varias legislaturas; son 1.400 puntos conflictivos, y cada punto conflictivo requiere una inversión de 50, de 100 o de 200 millones. Por consiguiente, comprendo la impaciencia e, incluso, la desesperación de un ciudadano individual que ve a su alrededor una situación de catástrofe; pero, desde la perspectiva nacional, hay que comprender que ni en un año ni en cuatro se resuelven los 1.400 puntos negros que hay, sin perjuicio del Plan de seguridad de presas y del plan SAIH.

¿Qué pasa con el plan SAIH? Que va a llevar una inversión de 30.000 millones. Ya hemos hecho cinco o seis adjudicaciones; se las he mencionado todas ellas. Esto requiere ahora unas importantes instalaciones de tipo de obra civil, de tipo informatización, de sistemas de telecomunicación y todo eso irá configurando progresivamente una formidable tecnología y, por tanto, una magnífica capacidad de respuesta del Estado frente a los problemas de las avenidas. Algo se ha avanzado. En las últimas inundaciones de Murcia, se anunció con veinticuatro horas el límite y la hora del nivel máximo de las aguas. No es verdad que dos horas antes se haya dicho a los ciudadanos que va a llegar agua y esté llegando ya. En las inundaciones del pasado mes de junio, señorías, con veinticuatro horas de antelación se hicieron advertencias, y se dio la circunstancia de que había gente que no creía en esas informaciones porque veía el cielo azul. Todavía no había empezado a llover, pero los primeros detectores colocados indicaban que efectivamente, al final de la cuenca iba a haber problemas en veinticuatro horas, así fue, y se dieron circunstancias divertidas o, por lo menos, curiosas, pero que, a la vez, llenan de orgullo a una sociedad, porque no se creían ciertas informaciones que se cumplieron matemáticamente. Por tanto, aquí vamos avanzando.

¿Cuándo llegaremos al final? Dentro de cinco o siete años. Antes de 1991 no se termina de poner en marcha todo el plan SAIH, que es un plan del que, además, no existen precedentes en el mundo, salvo algunas técnicas en Japón y en Estados Unidos; un plan integral, como el SAIH, de la complejidad y del alcance de éste, no lo hay en todo el mundo. Hemos empezado por donde había que empezar. No lo hemos hecho por la cuenca del Tajo, por la del Duero, ni por la del Guadalquivir. Hemos empezado por las más urgentes: Norte, Pirineo Oriental, Segura, Júcar. Son zonas donde, por tradición, hay conflictos siempre; son zonas en las que las avenidas forman parte de la tradición histórica, de la conformación geológica, si ustedes me apuran. Por ahí hemos empezado y seguiremos andando.

La inversión conjunta del programa de seguridad de presas y del SAIH es de 60 a 65.000 millones; pero, obviamente, esos 65.000 millones no se ponen en el primer ejercicio presupuestario. Se está haciendo progresivamente y,

de hecho, el plan SAIH ya se ha adjudicado en gran parte y va bastante avanzado.

Programa de seguridad de presas. Estamos hablando de 900 grandes presas. Por tanto, requiere su tiempo colmar esa previsión programática que, insisto, no neutraliza la necesidad de abordar respuestas concretas y sistemáticas en cada uno de los cauces, porque en cada uno de ellos hay motas que se ha llevado el agua, hay defensas que se han agrietado, han aparecido problemas, hay desbrozamientos que efectuar y eso lo hacemos, en la medida de las posibilidades, con toda la intensidad que permiten los recursos y, en todo caso, siempre, con una enorme sensibilidad por esos problemas.

También en este caso y pese a lo que haya podido decir cualquiera, que puede opinar libremente sobre estas cuestiones, estos problemas de las inundaciones son tan viejos, son tan graves, tienen tanto alcance, y son tan polifacéticas las respuestas que hay que ofrecer, que no es buena la demagogia. Yo no digo que se haya hecho por parte de SS. SS. en estas intervenciones de hoy por la mañana, en absoluto; no me interpreten mal, pero cabe la demagogia en estas cuestiones. Creo que aquí hay que tener la cabeza suficientemente fría para, con constancia, con asiduidad, sin dejarse desmoralizar, seguir haciendo todo lo que hay que hacer, poco a poco. No hay un solo Ministro de Obras Públicas en la historia de este país que no haya querido resolver todos los problemas a la vez. Pero eso es un sueño, una utopía. Como prueba el hecho de que no hace más que ochenta años no había recursos hídricos acumulados, más que cien hectómetros cúbicos en toda España —las presas árabes y romanas—, hoy tenemos 45.000 hectómetros cúbicos, nos parece poco y todas SS. SS. piden más presas, más obras de infraestructura básica, más aguas para regadío. Que se lo pregunten a los ciudadanos de Aragón. Que se lo pregunten a los de Castilla-La Mancha, o a los de Almería. Pues seguiremos acumulando recursos. Seguiremos invirtiendo, pero con arreglo a planes y a proyectos que no pueden ser los de la espontaneidad.

Señoría, Señorías, si alguna cosa he dejado de mencionar... Sí. Se ha mencionado el patrimonio histórico-artístico. Es una competencia del Ministerio de Cultura, lo que pasa es que el Ministerio de Obras Públicas ha tenido la oportunidad presupuestaria, por la vía del 1 por ciento cultural, de contribuir a recuperar cincuenta teatros, en cooperación, pero no es la responsabilidad básica de la Dirección General de Arquitectura preocuparse del patrimonio histórico-artístico, que es, como digo, competencia del Ministerio de Cultura. En todo caso, siempre que nos sea posible, seguiremos cooperando. Ahora mismo hay un esbozo de programa para recuperar mercados municipales de comienzos de siglo, de la etapa modernista. En la medida que podamos haremos programas de este tipo, pero siempre serán programas colaterales con las inversiones básicas, que son la auténtica competencia del Ministerio.

Perdonen por la extremada extensión de mi intervención, pero ha sido más bien por querer ser riguroso con SS. SS., que por el afán de ser pesado.

Vuelvo a repetirles que para mí ha sido un placer po-

der informarles y que estoy siempre a la disposición de esta Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Parece que la extensión, densidad y minuciosidad de la exposición del Ministro haría razonable levantar la sesión en este momento, salvo que algún Diputado, en los términos estrictos que aprobó la Mesa y la Junta de Portavoces, quisiera realizar alguna pregunta escueta. **(Pausa.)**

Tiene la palabra el señor Ramón Izquierdo.

El señor **RAMON IZQUIERDO**: En primer término, agradecer esa oferta de contestación escrita, pero añado la petición de que se me remita por correo a mi domicilio, porque hasta el martes próximo no volveré a estar en Madrid. Muchas gracias por esa atención.

Tengo que decir rápidamente, y ateniéndome a los criterios establecidos por la Mesa, que su contestación respecto del tema hidráulico no me ha dejado muy tranquilo, más bien me ha dejado muy preocupado, porque bien está el que se legisle y se planifique, pero tenemos que atender también al pan nuestro, en este caso al agua nuestra de cada día, y la realidad es que tenemos el riesgo, corremos el riesgo de que, mientras estamos planificando (yo creo que para largo me lo fiáis, porque estamos aún comenzando a estudiar unos planes hidrológicos que serán, posiblemente, de muchos meses y quizás algún año), mientras tanto, el problema está ahí y cuando se nos dice que toda la técnica de trasvases va a quedar supeditada a ese Plan Hidrológico Nacional es tanto como aceptar resignadamente que vamos a tener que convertir el regadío otra vez en secano.

Esta es la situación, la verdadera situación. Ni siquiera la teoría del racionamiento del agua es útil, porque si no hay agua mal se puede racionar.

Estamos en una situación —y creo que es un ejemplo solo y que hay muchos más en la geografía española— en la Comunidad Valenciana (entre paréntesis, no País; el nombre oficial estatutario del histórico Reino de Valencia es Comunidad Valenciana) realmente preocupante, porque yo pienso que si tenemos que esperar a que ese Plan Hidrológico Nacional lo resuelve todo, quizá ese Plan —y con esto termina mi intervención, porque quiero ser muy breve— se convierte en un verdadero epitafio para unas tierras que en su día fueron feraces.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, no voy a hacer una intervención incluso utilizando los términos del acuerdo de la Mesa. Voy, simplemente, a manifestar al señor Ministro que, a medida que ha ido discutiendo el debate, las discrepancias se han ido acentuando. No los aspectos sustanciales o fundamentales, pero sí algunos verdaderamente importantes.

No comparto, en absoluto, el voluntarismo del señor Ministro en materia de política hidráulica. Creo que, realmente, la tozudez de las cifras se impone, y en tanto no

haya una dotación presupuestaria de por lo menos 70, 80 ó 90.000 millones en la Dirección General de Obras Hidráulicas, todo lo demás son declaraciones de buena intención. Pese a todo ese planteamiento repito voluntarista y absolutamente optimista del señor Ministro, la tozudez de las cifras se impone.

Otro tanto tengo que decir en materia de vivienda. Escuchando al señor Ministro, las discrepancias de fondo en materia de política se han acentuado. Me da la sensación de que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo tira la toalla en materia de vivienda; reconduce todo el acento de la política a la vivienda libre. La vivienda de promoción pública y la de promoción oficial da la sensación de que pasan a un segundo término y realmente este no me parece un planteamiento que sea compartible por nuestra agrupación de Diputados.

Por estas razones y por alguna más —y me referiré simplemente a la conservación de carreteras—, comprendiendo que a estas horas no es posible entrar en un debate de fondo sobre estos temas, sí anuncio que nuestra Agrupación, en unión de algún otro Grupo de la Cámara, pedirá una comparecencia del señor Ministro, monográfica sobre obras hidráulicas, porque nos sigue pareciendo que es la gran cenicienta en el tratamiento presupuestario en estos momentos.

Y, señor Ministro, una brevísima apostilla de pura información.

En este documento que nos acaba de entregar —página 87—, se atribuyen a conservación ordinaria de carreteras 50.000 millones de pesetas en los ocho años. A la conservación ordinaria se asignan 50.000 millones de pesetas, referidos al conjunto de los ocho años. Figuran otras cifras: mejora y pavimentación, 70.000 millones; mejora de la seguridad vial y señalización, 8.000 millones. Estos capítulos no son sólo conservación; pero, en todo caso, dividiendo los 140.000 millones de pesetas entre ocho no llegan a 17 ó 18.000 millones de pesetas las dotaciones para conservación.

Sigo insistiendo en que según todos los ratios internacionales sería necesaria una asignación de, por lo menos, 30 ó 40.000 millones de pesetas anuales.

Siento, señor Ministro, la tozudez de las cifras que he tomado de su propia documentación. No deseo que me conteste ahora, señor Ministro. Creo que vale la pena considerar el tema en una ulterior comparecencia que anuncio que, si hay algún Grupo que nos apoya, pediremos, muy especialmente para el tema de la política hidráulica del departamento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Simplemente, para matizar dos cosas. Una de ellas, transformándola en pregunta. Cuando nos hablaba el señor Ministro, en el apartado de costas, de la posibilidad de creación de suspicacias en lo que hace referencia a los trabajos de recuperación de las playas, yo indicaba que nosotros vemos positivo el esquema que se hace, pero se podía haber salvado esta po-

sibilidad de suspicacia con la prueba tan fácil de decirnos que habrá una repoblación. Yo no pretendía crear más suspicacia, sino que apoyaba el tema, pero ponía una pequeña indicación.

En cuanto a todas las carreteras a las que me he referido, señor Ministro, he hablado siempre de carreteras de la red general del Estado, no entro en ningún tema de posible conflicto o que se le pidan al MOPU otras cosas que no sean de su competencia.

En cuanto al eje pirenaico ya estaba adjudicado. Sé cómo están las obras, algunas veces las estoy sufriendo al pasar por ellas, a la vez disfrutando porque sé lo importante que son, pero en el eje pirenaico se han establecido bajas del 40 por ciento y usted me dice que en estos momentos ya están a 18 y 22. Yo lo que quisiera decirle, señor Ministro, como pregunta es que el 20 por ciento de diferencia (yo soy técnico y a mí me parece que hacer un 40 por ciento de baja en una obra, cuando se realizaron en las primeras adjudicaciones, no sólo es problema del sector, posiblemente sea problema del proyecto), la diferencia del 20 por ciento es que los proyectos últimos han mejorado, son más detallados, y no son simplemente problema del sector. Si fuese problema del sector sería un 20 por ciento que se fundiría.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Gracias, señor Sedó.

Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Muchas gracias. Con la velocidad de una autopista sin peaje quiero hacerle dos preguntas. Una que quedó sin contestar y dejo al señor Ministro la posibilidad de que la conteste ahora o en otro momento y es ¿cómo piensa abordar su Ministerio el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Ley de Aguas, dados los medios, humanos, materiales y técnicos que se poseen? Creo que no me contestó a esa pregunta.

Otra segunda pregunta es que se trata de saber cuál es la política medioambiental para la lucha contra la desertización de zonas áridas, a la que el señor Ministro tampoco hizo referencia y que yo consideraba básica sobre las políticas sectoriales.

Luego dos observaciones. Señor Ministro, sé que debe ser consciente el departamento de que los estudios de impacto ambiental que se incorporan a las obras públicas son unos estudios normalmente poco rigurosos y que vienen a cubrir los expedientes. Sería conveniente que los estudios de impacto ambiental fueran regulados de tal forma que supusieran el soporte básico sobre el que tomar unas decisiones posteriores para cuidar, no sólo el entorno, sino para cuidar la propia obra pública.

Y, por último, señor Ministro, yo no me expliqué o usted no me entendió bien. En ningún caso plantee una injerencia con las competencias de las Comunidades Autónomas, que siempre defendí como todo el mundo, sino, por el contrario, la transferencia no supone una dejación de competencias en virtud de ese límite tan difícil y a veces gris por lo que el Tribunal Constitucional está emi-

tiendo jurisprudencia entre las competencias de la Administración central y las Administraciones autonómicas, pero sí que hay incluso en materia del suelo, materias que podría legislar con carácter básico la Administración del Estado, especialmente en lo que se refiere —lo apunto, nada más— a política del suelo y política de regulación de solares, etcétera, que serviría de soporte a la normativa que luego desarrollaran, en el ejercicio pleno de sus competencias, las Comunidades Autónomas.

Muchas gracias, señor Ministro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El señor representante del Grupo Popular tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Ministro, la ley 21/1971, de aprovechamiento conjunto Tajo-Segura establece una serie de compensaciones a la cuenca del Tajo por el trasvase. En todos los tiempos y para regímenes y sucesivos gobiernos su ejecución ha sido penosamente lenta y los que vivimos allí, en la cuenca del Tajo, sabemos que esa lentitud ha sido más marcada a raíz de los primeros meses del año 1983. Ejemplos: la zona regable...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Llamo la atención del señor Diputado porque está introduciendo un tema nuevo y este turno no había sido concebido para ese tema. Le ruego, de todas formas, sea lo más breve posible.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Estoy intentando, dentro de la brevedad, ir a un tema que es competencia absoluta de los que ha tratado el señor Ministro.

En el plan hidráulico de trasvases que ha citado tenemos que hablar de otros y del que ha consumado de trasvase Tajo-Segura.

Por brevedad de tiempo —soy consciente de la hora que es—, voy a saltarme los detalles de las zonas regables que afectan a la provincia de Cáceres, pero quede constancia de la lentitud a partir de esa fecha. Si es necesario daría datos que se podrían demostrar.

Respecto a este tema me interesaría conocer qué ritmo de ejecución se propone imprimir el Ministerio a estas compensaciones que están pendientes aún en la cuenca del Tajo. Una de ellas es el saneamiento de la ciudad de Cáceres que, de tanto esperar, parece que va a ser abordado por las administraciones locales de la región. Puesto que estaba previsto en la ley a nivel nacional, querría saber si se propone el Ministerio participar, financieramente o de alguna forma, en esta obra.

Respecto al tema de carreteras, siendo también muy rápido, he sabido que la Comisión Europea ha elaborado un programa de potenciación de una serie de infraestructuras (sé que es un tema, señor Presidente, que ha sido preguntado por algún miembro de la Comisión) y no he entendido que haya sido contestado. Me refiero a las vías de penetración de España, dentro de Portugal, en el tema de carreteras.

Hay una serie de prioridades marcadas por la Comisión Europea, una de las cuales es la línea prioritaria Barce-

lona-Madrid-Extremadura-Lisboa; otra es, bajando de Irún a Burgos, se desdobra a Oporto y baja luego a Coimbra, Lisboa, hasta Faro.

Usted tuvo, señor Ministro, unas sesiones de trabajo, que se recuerdan en Extremadura, con su colega portugués en el pasado mes de mayo, y llegaron a una serie de compromisos, los suyos fueron más allá que los de su colega portugués, Joao María Oliveira, anunció que las ocho vías de penetración de la Península Ibérica serían potenciadas y que incluso las que subieran del sur y centro de Portugal se harían con desdoblamiento de calzada.

Un tema que conoce el señor Ministro que es grave es el de la 521, la entrada a Portugal por Valencia de Alcántara, que tiene dos tramos diferenciados, uno es Trujillo-Cáceres, que está ultimado y que han hecho, lo han ultimado administraciones anteriores al Gobierno socialista, y el actual pendiente es el tramo desde Cáceres hasta Valencia de Alcántara. Yo sé que está dividido en cinco tramos, pero estará de acuerdo el señor Ministro en que estamos ante un caso de inflación de proyectos aprobados, pero subastas no hay nada en absoluto.

En estas líneas de interacción...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Me veo obligado nuevamente a rogarle brevedad y a que realice las preguntas.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Un tema parecido es el de la 630, en el tramo preterido desde Cáceres hasta el límite de Salamanca, donde se demuestra que la variante de Plasencia lleva dos años con el proyecto construido, y el paso a nivel de Fuentidueñas está hecho el proyecto y no se ha subastado, etcétera.

Las preguntas concretamente son las siguientes. Respecto a estos cuatro ejes prioritarios que defiende Bruselas, ¿se siente usted, señor Ministro, inclinado a luchar en la búsqueda de financiación?

Respecto a la N-521, allí conocida por «la ceniciencia» por la falta de atención, ¿cuál sería el mejor procedimiento para romper este «impasse» de tanto proyecto acabado y tanta falta de obra subastada?

Y en relación con sus sesiones de trabajo con Joao María Oliveira, ¿cómo cree usted que se hace compatible su compromiso de desdoblar la calzada proveniente de Lisboa con la reciente subasta por el Ministerio del tramo Almaraz-Trujillo en la Nacional V? Finalmente, qué causas han impedido que no se cumpla la promesa del Ministerio de iniciar la variante de Plasencia en 1986.

Muchas gracias. (El señor Del Rey pide la palabra.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Señor del Rey, su Grupo ha sobrepasado absolutamente todos los temas reglamentarios, todos los acuerdos de la Mesa y portavoces. Ninguno de los dos Diputados que están interviniendo, intervinieron antes. En consecuencia, no debía tener lugar este turno. Si es una pregunta escueta le doy la palabra, si no es una pregunta escueta y hay una exposición evidentemente me verá obligado, en beneficio de los

derechos de todos los demás Diputados, a retirarle la palabra.

El señor **DEL REY CASTELLANOS**: Voy a ser rápido en atención al señor Ministro y a mis compañeros. Me ha llamado poderosamente la atención que en la provincia de Ciudad Real, que yo represento, el plan de carreteras está infinitamente minorizado. Sencillamente quiero llamar la atención del Ministro sobre que por Ciudad Real, que es centrocampista por su ubicación y por todo el transporte de Andalucía hacia Levante, Murcia, Albacete, el Norte y Badajoz, pasa la mayoría del tráfico pesado por carretera. Las carreteras están en ínfimo estado. Tan sólo nos queda la esperanza de esa autovía que queda cortada desde Madrideojos hasta Despeñaperros, pero es para el bien nacional y de toda España. Por tanto, yo pediría que se tuvieran en cuenta todas esas carreteras nacionales que cruzan y que muchas veces sirven de desahogo para cuando hay esa plétora de circulación en los finales de semana —ya sé que me estoy haciendo pesado— o finales de vacaciones, que sufrimos en Ciudad Real porque hay muchos accidentes y usted sabe que hay puntos negros.

Otro tema sería el desvío por Ciudad Real de las materias peligrosas. Ya no hay el plan de avenidas o de catástrofes (están todos los días pasando) sencillamente con muy poco dinero se podía haber hecho. Lo sabe el señor Ministro; se lo pasé por pregunta escrita.

Y otro tema es el embalse que se va a hacer en el límite de la provincia de Ciudad Real con Badajoz, que perjudica enormemente a Ciudad Real y en nada se beneficia sobre los regadíos que puedan repercutir allí.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señorías, procuraré contestar a todo lo que se me ha planteado y, por tanto, tendré en cuenta la cuestión suscitada y no respondida antes de las comunicaciones con Portugal.

Podemos empezar por la última intervención para ir resolviendo incógnitas. Plantea el señor Diputado el tema del embalse de Ciudad Real en la confluencia con la provincia de Badajoz. No es prioritario ni urgente, ni está en el más corto lontananza. Por tanto, habrá tiempo de hablar de ello cuando surja la ocasión.

El Diputado por Cáceres —perdone, no he entendido el nombre en el altavoz y por eso no me dirijo a usted por su nombre...

El señor **CAMISON ASENSIO**: Felipe Camisón Asensio.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Pues, el Diputado señor Camisón ha planteado una serie de preguntas en unos términos en los que es muy difícil contestarle.

¿Cuántas adjudicaciones va a haber? Si cada uno de los que tienen obras en perspectiva en las dos fases del Plan

de carreteras hace la pregunta en esos términos, hay que decir este año a muchos que no, y el año que viene a otros menos pero también que no. Va a haber las siguientes adjudicaciones: las correspondientes a los 104.000 millones de pesetas que hoy por hoy atribuyen los presupuestos con respecto a las programaciones y con arreglo a las fases previstas, de manera que lograremos que al final del Plan de carreteras todas las adjudicaciones previsibles se hayan hecho. Pero no puedo admitir un desgaste político por no adjudicar aquí cuando en la programación está previsto adjudicar antes allá, por las razones que sean, técnicas, de proyecto, etcétera. Es verdad que hay algunas cosas que están ya en marcha. La presa de Baños para la zona regable de Lambroz, 1.200 millones, está adjudicada aunque sea provisionalmente; la presa de Rivera de Gata también está en adjudicación provisional. Lamentablemente no puede hacer el Estado, porque no es su competencia corresponde a la Comunidad Autónoma y así se ha entendido— las instalaciones hidráulicas referentes al municipio de Cáceres, porque corresponde, insisto, a la Comunidad Autónoma.

La carretera 521 está en trámite de expropiación en este momento, pero no se preocupe S. S. que todas las carreteras de Extremadura de la competencia del Estado se van a acondicionar o reponer; absolutamente todas. Ahí está el Plan y poco a poco iremos cumpliéndolo, pero no puede plantearse por qué en esta provincia este año y en otra provincia antes. El Plan se ha hecho con arreglo a las programaciones técnicas, a la capacidad del proyecto, a las prioridades, a la densidad de tráfico, a las dificultades geológicas, a la capacidad de las propias empresas del sector español. No podrían hacerse todas las obras a la vez, aunque tuviéramos dinero. No hay capacidad en la sociedad española para hacer un plan de carreteras en un año; es obvio. Comprendan ustedes que las prioridades son las que los propios técnicos han hecho. Nadie podrá reprochar cualquier tipo de argumento que no sea el de la valoración técnica, incluso en el establecimiento de las prioridades. Yo me remito a ellas, con todo lo que tengan de bueno y de malo, incluso con los defectos que puedan tener, pero es una programación técnica y la vamos cumpliendo. Habrá, por tanto, tantas adjudicaciones como dinero de los presupuestos, exactamente, hoy por hoy, 104.000 millones de pesetas. Eso es lo que da de sí el Plan de carreteras de 1987, salvo que S. S. se dignen hacer un regalo muy espléndido al Ministro de Obras Públicas para hacer más adjudicaciones, pero no lo creo probable porque hay que arbitrar muchas necesidades en el Estado, hay que equilibrarlas todas ellas, y no sería razonable que todo el dinero fuera para carreteras, aunque a mí me gustaría mucho, como es lógico.

Respecto a Portugal, es verdad que estuve con el Ministro, aunque no en la frontera sino en Lisboa. En realidad la reunión fue para establecer un repaso de nuestro programa de carreteras, que a Portugal le interesaba conocer por razones obvias. Es un territorio comunitario al que no se puede llegar más que a través de España desde los demás territorios comunitarios. Entonces, ¿qué hice?: Explicar el plan de carreteras, que fue de la absoluta con-

formidad del Gobierno portugués, exactamente en los términos en que está. La verdad es que satisface al Gobierno portugués la previsión del Plan de carreteras, pero no es verdad que la Comunidad haya establecido unos itinerarios de prioridad. La Comunidad no ha hecho más que denominar los grandes ejes de tráfico a efectos de su catalogación. La Comunidad no ha entrado jamás en el programa de carreteras del Gobierno español, ni ha establecido nunca prioridades, ni ha dicho qué modalidades de respuesta hay a esos itinerarios. No ha hecho más que catalogarlos, con unas denominaciones internacionales para armonizar la denominación de toda la malla de itinerarios europeos. Detrás del itinerario E-40 o E-35 no hay más que una denominación técnica a los efectos de determinar la denominación de la malla comunitaria.

Es verdad que el territorio portugués va a tener unos contactos privilegiados con el centro de la meseta por una infraestructura amplia, como es la de las autovías, por varios caminos. Primero, a través del puente internacional sobre el río Miño, sobre el que sí hubo un acuerdo con el Gobierno portugués de visitar prontamente esa obra y, a partir de ahí, la autopista del Atlántico o bien las salidas hacia la autovía que desde Tordesillas enlazará con Francia y con Madrid, a través de la autovía Madrid-Badajoz, que es otra de las salidas convencionales desde la nación portuguesa, y la autovía Cádiz-Huelva-Sevilla-Madrid, a través del nuevo puente internacional sobre el río Guadiana, respecto al que también hemos adoptado un acuerdo con el Gobierno portugués. Concretamente se ha sacado ya la licitación de ese puente en el «Boletín Oficial de las Comunidades» el día 11 de julio, creo recordar, y nos pusimos de acuerdo para que la licitación se produjera a iniciativa de los dos Gobiernos a la vez. Por tanto, las comunicaciones con Portugal, salvo esos tramos de autovía, van a tener la característica de una carretera de 7-10 —es decir, siete metros de plataforma, tres de arcén—, con el tratamiento geométrico propio de la política de acondicionamiento o de reposición que se establece.

Y en la valoración de los gastos de reposición, señor Ortiz, hay que tener en cuenta que hay 8.500 ó 9.000 kilómetros en el programa de carreteras que se acondicionan totalmente, es decir, se hacen nuevos. Es legítimo plantear que los gastos de nueva creación han absorbido la cuota de conservación en la creación de la nueva carretera. O sea, que hagamos las cuentas bien, no vaya a ser que me diga que no conoce una carretera estrenada y hecha nueva este año, por ejemplo. Así que la contabilidad de la conservación hay que verla en los términos del Plan, que es que modifica sustancialmente la estructura de las carreteras españolas, por lo menos en gran parte de su recorrido. Pasa igual con el trazado de las autovías, pero tenga la seguridad el señor Ortiz de que los temas de conservación de las carreteras se siguen muy de cerca, y además sería suicida no seguirlos, porque de esos males vienen los males mayores de la pérdida de capacidad de las redes de carreteras.

Lamentablemente, por circunstancias muy complejas, han pasado muchos años sin poder disponer de un plan global, pero yo creo que este Plan afortunadamente se va

a poder llevar adelante, es un plan de todos, es un plan para todos y creo que ya estamos tocando suficientemente las expectativas del mismo.

Yo no hablaría de compensaciones, señor Diputado. Eso nos retrotrae a la vieja polémica de la Ley del trasvase. Es verdad que esa Ley habla de compensaciones, pero no es menos cierto que después de esa Ley se han aprobado muchas cosas, entre ellas la Constitución Española —porque la ley de Tarifas sí es posterior a la Constitución pero la redacción del trasvase no—, se ha aprobado la Ley de Aguas, se hace un debate presupuestario anual en el Parlamento español y, por tanto, el término compensaciones hay que interpretarlo de manera diferente a como se pudo interpretar en una época autoritaria en la que ningún territorio tenía voz, en la que había muchos desequilibrios territoriales, y en la que hubo que plantear quizá una dialéctica un poco engañosa para que hubiera una cuenca cedente y una cuenca que recibía aguas. Pero esa dialéctica ha sido superada. No vamos a cambiar la terminología de las leyes, pero ya las compensaciones se traducen en una nueva terminología que yo sí uso, que es la inversión que trata de equilibrar los déficit de inversión que en determinados territorios se han producido históricamente. Por eso hay más dinero en el Plan de carreteras de Andalucía y Galicia, porque allá no han visto la inversión pública que sí han visto otras regiones. Por eso hay contactos con la Comunidad Extremeña —permítanme la expresión, no sé si en el Estatuto es Comunidad de Extremadura o Comunidad Extremeña, pero creo que para entendernos es suficiente— y con la Comunidad Castellano-Manchega, para tratar de establecer mecanismos que resuelvan los déficit de inversión que se produjeron en la época en que hubo esa gran inversión de cesión de recursos hidráulicos a otra región. Porque no solamente es que hubiera un trasvase establecido en los términos políticos que he dicho, es que para poder construir el trasvase dejó de invertirse en Castilla-La Mancha, que es la región con menos riesgo y con menos ingeniería sanitaria. Pero más que de compensaciones —lo mismo que en el caso de Extremadura— hay que hablar del esfuerzo por equilibrar las inversiones territoriales, aunque no en ese término tan rígido de compensación del «do ut des», porque creo que los acontecimientos han modificado esa forma de leer la ley del trasvase.

Yo sigo diciendo, señor Martínez-Campillo, que cuando me digan qué problemas específicos hay pendientes, y solamente podemos resolver modificando como ley básica la Ley del Suelo, podremos discutir si merece la pena hacer una nueva ley del suelo. Porque hoy por hoy la impresión que tengo es que todas las comunidades tienen sus competencias completamente asumidas y con esa Ley del Suelo pueden abordar perfectamente los problemas urbanísticos. Ahí tenemos la Comunidad asturiana, que ha hecho su ley de disciplina urbanística, por ejemplo. ¿Qué otra comunidad no lo ha hecho? Porque no lo habrá considerado conveniente y prefiere aplicar subsidiariamente la Ley del Suelo y el Reglamento de disciplina urbanística. Pero no me parece un planteamiento correcto el crear problemas allá donde no están suficientemente

detectados y planteados. Yo creo que en materia de urbanismo las comunidades tienen suficientes recursos. Buena prueba de ello es que nadie ha echado de menos una legislación básica hasta la fecha, con toda la antigüedad que tienen estas transferencias, que son de las primeras que se efectúan a las comunidades autónomas, concretamente, en el País Vasco y Cataluña, y nunca se ha echado de menos disponer de un instrumento de carácter básico. En todo caso, le vuelvo a decir lo de antes, en política no es bueno ser dogmático. Si aparece la necesidad, se aborda. Hoy por hoy no está clara.

Es verdad, como decía el señor Ramón Izquierdo, que en cuanto a problemas de agua no hace falta elucubrar mucho para ver la dimensión del problema de cada día, pero no va a poder poner el epitafio el señor Ramón Izquierdo a su región, porque su región, a pesar de los problemas, tiene una buena infraestructura, tiene todavía recursos y tiene capacidad para ir racionalizando las decisiones. Me decía: «Mientras haya estos problemas, no conviene hablar solamente de la planificación». Estamos hablando de una planificación que se realiza en esta legislación. Estamos ya prácticamente abordando las informaciones del Plan hidrológico. No estoy retrasando «ad calendae graecas» el plan hidrológico; todo lo contrario. Estamos hablando de algo concreto, pero ¿qué exige la Ley de aguas que se resuelva mediante una ley? El trasvase, por ejemplo, Júcar Vinalopó o el teórico trasvase del Ebro no sé si se harán o no, pero la Ley de Aguas dice que hay que decidirlo en ley del Plan hidrológico nacional y es el mandato del Parlamento. Por tanto, no entro en si fue bueno o malo. Solamente puedo afirmar que no es posible abordar esa decisión fuera del Plan hidrológico nacional.

Vamos a hacer pronto el Plan Hidrológico. No tenga usted el temor de que estos problemas se vayan a enervar, porque afortunadamente este Gobierno tiene una presencia política en todos los territorios, los conoce bien todos, en todos tiene responsabilidades incluso de Gobierno, y es difícil que haya una sola comunidad que en esta dramática cuestión quede marginada. Pero la verdad es que un poquito de paciencia hay que tener para abordar estas grandes decisiones que vienen de muy atrás, y no será malo, aunque nos cueste todavía uno o dos años más, poder abordarlas en ese clima al que yo aludía. Si de este Parlamento sale un Plan hidrológico que resuelva y no agrave los conflictos regionales, los equilibrios y satisfaga las necesidades básicas que puedan objetivamente estudiarse, este país habrá resuelto un problema de una envergadura extraordinaria y para mucho tiempo. Por tanto, no es perder el tiempo tomarse un poquito de serenidad para hacer el Plan hidrológico, porque es la gran decisión que va a pesar sobre la sociedad española durante veinte, treinta o cuarenta años, como ha operado sobre la sociedad española el Plan de obras públicas del año 1932 y como operaron antes todos los planes de obras hidráulicas que se establecieron por el conde de Guadalhorce, porque, en el agua, los ciclos de donde venimos son muy pocos y cada uno de ellos ha durado mucho tiempo.

Por tanto, tengamos este margen, aunque yo comprendo la premura que puede haber en el País valenciano, pero

la hay en todas partes. ¿Y en Almería, señor Diputado, donde hay los problemas de abastecimiento que hay? ¿Y en Castilla-La Mancha, donde no hay riego ni ingeniería sanitaria? ¿Y en tantos sitios, en Aragón, que lleva cien años pidiendo agua, que todavía grita «costa»? ¡Qué le vamos a hacer! Nos ha tocado resolver este problema con serenidad. A mí me hubiera gustado ver este problema resuelto, pero las sociedades van resolviendo sus problemas poco a poco.

Y nada más, porque, como ha anunciado el señor Ortiz que va a pedir una comparecencia, ya hablaremos más de la vivienda. Pero le anticipo que no es cierto que la política a diseñar vaya a estar destinada al sector libre de vivienda. Lo que pasa es que hay que contemplarlo en sus justas dimensiones. Ya he dicho yo que va a haber plan cuatrienal de vivienda en el año 1987, que era una de las posibilidades. Es decir, ya desde este próximo ejercicio cambiamos la política de vivienda. Pero el sector con fundamento ha dicho: No hagan ustedes cambios rápidos, porque este es un sector que tiene una velocidad de adaptación lenta. Estamos hablando de obras de dos años, de compras de terreno, de proyectos y de normas urbanísticas. De acuerdo. Pues vamos a tomar el año 1987 para discutir la política de vivienda.

Yo no he tratado de decir cómo va a ser, porque todavía no lo sé. Si he dicho que hay unos criterios básicos, que tiene que haber más rehabilitación, que tiene que ser más redistributivo y que tiene que tener en cuenta la evolución del mercado, que hoy es infinitamente mejor que hace cuatro o cinco años. Eso se habrá de tener en cuenta, pero no tenga temores el señor Ortiz de que no vaya a haber un plan de vivienda, porque ya he anticipado, que en mi opinión —y es compartida por los miembros del equipo económico del Gobierno—, tiene que haber un instrumento de política de vivienda. Es un sector que no puede quedar al libre albedrío del funcionamiento del mercado. Tiene que haber una función tuitiva del Estado sobre el sector vivienda y lo va a seguir habiendo. Ojalá ese instrumento lo diseñemos con acierto, pero tendrán ocasión de discutirlo; no cabe duda.

Las confederaciones, por último, tienen un gran trabajo por delante. Estamos tratando de repasar la plantilla de las confederaciones para que tengan más capacidad de adaptación. En todo caso, con lo que tengamos procuraremos solucionar y cubrir todas las obligaciones lo mejor posible. Los funcionarios son muy presionados para trabajar, pero es su obligación, como es nuestra obligación impulsar el cumplimiento de esos trabajos y, si vemos que no llegamos con las actuales confederaciones, procuraremos ir introduciendo retoques, pero lo normal es que por lo menos sustancialmente cubramos todos los objetivos.

Señorías, una última aclaración para que nadie pueda decir que esta vez me he olvidado de alguna cosa. Respecto a la ley de impacto ambiental, su señoría dice que estos estudios pueden ser una mera formalidad. No hemos hecho más que aprobarlos y ya los está usted juzgando. Yo, señoría, tengo que recordarle que en Europa ese es el instrumento que se ha arbitrado para dar respuesta a los problemas medioambientales de nuevas construc-

ciones y ha dado resultado. Lo normal es que aquí hagamos lo propio, con una desventaja, y es que en Europa el Decreto de impacto ambiental se ha hecho después de construidas todas las infraestructuras y aquí coincide con muchos programas infraestructurales. No será una mera formalidad, porque si lo fuera no lo hubiéramos aprobado en los términos en que se ha hecho. Si usted lee el anexo de ese Decreto legislativo, comprobará que todos los grandes proyectos están sometidos a la normativa de impacto ambiental, que yo confío en que se hará adecuadamente y que estarán sometidos a la información pública. Por tanto, no son conclusiones técnico-secretas que estén fuera del alcance del control de los ciudadanos, y no digamos ya de los señores parlamentarios.

Por consiguiente, por lo menos dé tiempo al tiempo y espere a ver si efectivamente la aplicación del Decreto de impacto ambiental es tan floja como usted ya de antemano presume, llevado sin duda de impulsos medioambien-

tales, que nos van a ser muy útiles para no perdernos en la hojarasca del debate de la política medioambiental.

Créanme que entre la discusión de normas símbolo y la aplicación pragmática y constante en cada uno de los problemas existentes, a mí me tendrán en esa materia siempre al pie del cañón, porque soy un convencido de que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo tiene como una obligación más, y por tanto muy importante, el cumplimiento de lo previsto en el artículo 45 de la Constitución.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Agradecemos al señor Ministro el esfuerzo realizado para contestar a todas las preguntas que le han sido formuladas, que han sido muchas y extensas.

Se levanta la sesión.

Eran las tres y veinticinco minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961