CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1986 | III Legislatura | Núm. 45

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión Informativa

celebrada el martes, 9 de diciembre de 1986

ORDEN DEL DIA

Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela) para explicar la actuación de su Ministerio en relación con las inundaciones que han tenido lugar recientemente en el Levante y Sureste español (a solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número expediente 211/000026/0000).

Preguntas del Diputado don Felipe Camisón Asensio, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular:

— **Relativa a ejecución de las obras en las carreteras C-525, C-501, C-512, CC-713, CC-711, CC-214, CC-523, CC-522, y plan de reforma de firmes en Extremadura, para todo lo cual se consignaron partidas en la distribución del Fondo de Compensación Interterritorial de 1984 para Extremadura («B. O. C. G.», D-19, número expediente 181/000059).**

— **Relativa a propósitos del MOPU respecto al acondicionamiento y mejora del P. K. 94,4 (tramo Baños de Montemayor-Aldeanueva del Camino) y del P. K. 117 (tramo Aldeanueva del Camino-Plasencia) y respecto al acondicio-**

namiento general del tramo de la Ruta de la Plata, desde Cáceres hasta el límite de la provincia de Salamanca («B. O. C. G.», D-19, número expediente 181/000062).

— **Relativa a propósito del MOPU respecto a las características del itinerario y fecha de su completa modernización de la carretera Madrid-Extremadura-Lisboa («B. O. C. G.», D-19, número expediente 181/000061).**

— **Relativa a propósitos del MOPU sobre el acondicionamiento de la carretera N-521, concretamente en el tramo Cáceres-Malpartida-Aliseda-Herreruela-Salorino-Membrio-Valencia de Alcántara-Frontera con Portugal, denominado a nivel regional «Carretera de Cenicienta» («B. O. C. G.», D-19, número expediente 181/000067).**

— **Relativa a acondicionamiento del tramo a unos 3 kilómetros inmediatamente anterior al emplazamiento de la estación de ferrocarril en el acceso a la ciudad de Cáceres desde la carretera N-630 (Ruta de la Plata) y previsión respecto de variantes en la citada ciudad («B. O. C. G.», D-19, número expediente 181/000048).**

— **Relativa a ejecución de las obras de acondicionamiento de la carretera C-501 (Madrigal de la Vera-Plasencia) en su tramo P. K. 73-88 y de regadíos adicionales del Arrago, fijadas en la distribución del Fondo de Compensación Interterritorial de 1985 para Extremadura («B. O. C. G.», D-19, número expediente 181/000050).**

— **Relativa a ejecución de las obras en las carreteras C-526, C-501, C-512, CC-713, CC-711, CC-214, CC-523, CC-522, consignadas en la distribución del Fondo de Compensación Interterritorial de 1984 para Extremadura («B. O. C. G.», D-19, número expediente 181/000049).**

Comparecencia del Presidente de Carnes y Conservas Españolas, S. A. (CARCESA), para que informe del futuro de sus instalaciones industriales en la provincia de Badajoz (a solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Popular).

Comparecencia del Presidente de Prerreducidos Integrados del Suroeste de España, S. A. (PRESUR), para que informe del grado de ejecución del proyecto minero-industrial objeto de dicha sociedad (a solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Popular).

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO PARA EXPLICAR LA ACTUACION DE SU MINISTERIO EN RELACION CON LAS INUNDACIONES QUE HAN TENIDO LUGAR RECIENTEMENTE EN EL LEVANTE Y SURESTE ESPAÑOL (A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR)

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días, señoras y señores Diputados. Vamos a iniciar la sesión de esta Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios con la comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo sobre la actuación de su Ministerio en relación con las inundaciones que han tenido lugar recientemente en el Levante y Sureste español, a solicitud del Grupo Parlamentario Popular.

En primer lugar, quiero dar la bienvenida al señor Ministro y agradecer su presencia en esta Comisión para informar sobre una materia que ha sido objeto ya de diversos trámites parlamentarios.

Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, con mucho gusto comparezco ante la Comisión, al objeto de atender la solicitud informativa que se ha formulado en torno a la evolución del Plan general de defensa contra las avenidas del Segura, aunque mi información se va a referir al plan de actuaciones del Ministerio en relación con la cuenca hidrográfica del Segura.

La información que puedo ofrecerles en este momento debe ser entendida como complementaria de la que tuve el honor de exponer recientemente, en una sesión del Pleno de esta Cámara, con ocasión de una interpelación formulada por el Diputado de Coalición Popular, señor Calero, de manera que introduciré, con respecto a aquellas informaciones planteadas a lo largo de una hora y media, las variaciones o los aspectos que puedan ser constitutivos de una evolución del plan que el Gobierno tiene previsto desarrollar para prevenir las inundaciones en la expresada cuenca del Segura.

Recordarán SS. SS. que a fines de octubre, momento en que se produjo la interpelación, estaba en tramitación el llamado Plan general de defensa contra las avenidas del Segura, sometido a información pública. En aquella interpelación ya tuve ocasión de manifestar que la intención del Gobierno era proceder a la aprobación de la información pública del expresado Plan, si bien el contenido literal de ese Plan no se correspondía con exactitud con los planes del Gobierno, debido a varias razones. El Plan de avenidas se formula en un momento en el que no ha entrado en funcionamiento el trasvase Tajo-Segura, en primer lugar. En consecuencia, no hay todavía unas ex-

pectativas claras de qué efecto de explotación hidráulica, combinado en el efecto de laminación de avenidas, podría producir la plena utilización del trasvase del río Tajo al Segura. Por otra parte, en la época en que se elabora ese Plan general de defensa contra las avenidas —estamos hablando de un Plan que inicialmente se plantea en el año 1977— no se ha adoptado por el Gobierno de la nación un Plan de inversiones, como el llamado SAIH, sistema automático de información hidrológica, que permitirá combinar, merced a una importante inversión tecnológica, todas las posibilidades de infraestructura para laminar las avenidas y, a la vez, procurar el mayor aprovechamiento de los recursos hidráulicos. Asimismo, en la época en que se formula este Plan general no existe un Plan de seguridad de presas como el iniciado en la legislatura anterior. El Plan SAIH o sistema automático de información hidrológica supone una inversión de unos 30.000 millones de pesetas en todas las cuencas hidrográficas y, asimismo, el Plan de seguridad requiere una inversión de unos 30.000 millones de pesetas, adaptando y modernizando todas las estructuras de explotación de las presas existentes. Por último, cuando aquel Plan se había iniciado no existía todavía la Ley de Aguas y su correspondiente mandato legislativo de elaborar un Plan hidrológico para la cuenca específica y un Plan hidrológico nacional. Esto hace que el Gobierno, cuando revisa el Plan general de defensa contra las avenidas del Segura, deba tener en cuenta todos estos nuevos elementos y, al tenerlos en cuenta, se produce una valoración en la que no todos los aspectos del Plan de defensa son estimables, si se tiene en cuenta, como digo, la aparición de nuevos hechos, de nuevas circunstancias y de nuevos elementos que pueden permitir un óptimo planeamiento para la defensa de las avenidas, pero es obvio que ese Plan general de defensa contiene elementos importantes que deben ser realizados.

Pues bien, con respecto a esa información pública y al Plan genral de defensa ya manifesté que había algunas ejecuciones realizadas con inversiones importantes, particularmente el acondicionamiento del río Guadalentín, la rambla de Tiata en Lorca con unas inversiones próximas a los 300 millones de pesetas y la presa del Moro, que está en un avanzado estado de ejecuicón con una previsión inversora de 368 millones de pesetas. Asimismo manifesté que había otra serie de obras y de realizaciones previstas en ese Plan general, que para el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo eran prioritarias. En este momento, el Plan general de defensa ha sido aprobado en su tramitación de información pública, de manera que lo que entonces estaba sometido al trámite de información pública hoy constituye ya un documento aprobado formalmente. La información pública se ha aprobado recientemente, en los últimos días del mes de noviembre, de manera que ese documento, con las correspondientes alegaciones y valoraciones de todo tipo que se han incluido en él, ha sido aprobado. Por tanto, disponemos ya de un estudio que, con esa valoración formal, se incorpora al bagaje de estudios y de documentos que deben servir de base para la elaboración del Plan hidrológico de la cuenca del Segura. Es decir, que ya el Plan general de defensa contra las avenidas del Segura constituye uno de los patrimonios que permitirán elaborar el Plan hidrológico de cuencas que, como SS. SS. saben, por mandato de la Ley de Aguas, exige un detallado desarrollo de un plan de actuaciones para prevenir y defender el territorio de las avenidas. Esta es la sustancial variación que ha habido desde el mes de octubre al mes de noviembre en lo relativo a esta cuestión.

Es cierto que ya tuve ocasión de señalar al Diputado interpelante que había unas actuaciones urgentes que el Ministerio consideraba como tales, como son la presa del Judío, la presa de Pliego y el trasvase del Paretón de Totana, ello sin perjuicio de que estimamos conveniente, pero no en ese orden de prioridad o de urgencia, otras actuaciones como la presa del Romeral, la presa de Los Rodeos, la presa del Cárcabo, el recrecimiento de la presa de Puentes y el acondicionamiento del canal del Reguerón.

Dentro de este conjunto de actuaciones señalé también la necesidad de proceder al encauzamiento del río Segura entre la zona de Murcia y la desembocadura. En esta actuación coinciden las competencias de varias administraciones. Como SS. SS. sin duda conocen, las transferencias en materia de obras hidráulicas contemplan una distribución de responsabilidades entre la Administración central y las Administraciones autonómicas en los acondicionamientos de cauces hidráulicos en tramos urbanos, para lo cual, desde el momento de la interpelación hasta la fecha, también se ha producido un avance en el estudio de esta cuestión y en las conversaciones con las Comunidades Autónomas, al objeto de determinar con precisión las actuaciones que cada Administración llevará a cabo. Ello sin perjuicio de que siguen avanzando los estudios técnicos tendentes a encontrar las características del proyecto más apropiado para asegurar que el cauce del río Segura alcance el nivel de seguridad que todos deseamos.

En los próximos tiempos habrá que establecer, en consecuencia, un programa de actuaciones que podríamos denominar de medio y largo plazo, sin perjuicio de las actuaciones urgentes de acondicionamiento del cauce que se están realizando. Ha habido dos declaraciones de obras de emergencia, sin perjuicio de la correspondiente tramitación presupuestaria, al objeto de lograr los más de 2.000 millones de inversión que son necesarios para el acondicionamiento del cauce. Yo confío en que próximamente podremos ver resueltos esos expedientes y, en consecuencia, garantizar definitivamente una perfecta reparación del cauce con esa inversión superior a los 2.000 millones, que puede alcanzar seguramente los 2.500 millones de pesetas. Estas son las actuaciones más urgentes, pero es evidente que a medio y largo plazo se impone ir acometiendo esas actuaciones a las que aludía en un orden de prioridades: las tres primeras ya citadas de la presa del Judío, la presa de Pliego y el trasvase del Paretón de Totana y, en un período posterior, las restantes actuaciones ya mencionadas entre las que he citado algunas de las presas conocidas por la opinión pública de toda esa comarca. Esto supone concordar las actuaciones del Segura con otras actuaciones ya detectadas en el mapa de inundacio-

nes en el resto de Levante, particularmente en la cuenca hidrológica del Júcar y muy relevantemente en Alcoy, de manera que cubramos las garantías técnicas que pueden ser necesarias en esas dos cuencas hidrográficas.

No les oculto, señorías, que en el Ministerio estamos trabajando —incluso por la facilidad de conocimiento y de control de las Cámaras legislativas— para deslindar o independizar presupuestaria y administrativamente las partidas destinadas a la política de seguridad en los cauces y en las presas. De manera que yo confío en que, en la próxima ley de presupuestos, sea posible plantearse un programa específico que contenga todas las inversiones de seguridad, lo cual permitirá un perfecto conocimiento de los señores Diputados y Senadores y una perfecta transparencia de las inversiones que hoy están incluidas en las inversiones globales de la Dirección General de Obras Hidráulicas.

Creo, señorías, que estas precisiones posteriores a las que efectúe en el momento de producirse la interpelación promovida por el Grupo Popular aclaran la evolución de los acontecimientos que, sin duda, irán produciendo nuevos acontecimientos a lo largo de los próximos meses. Ya les he explicado mi propósito firme de que las actuaciones en política de seguridad respondan a una actuación planificada, como lo ha sido el SAIH y la política de seguridad de presas, y que las partidas presupuestarias se independicen, lo cual no solamente va a permitir el conocimiento y la perfecta información de quienes están llamados constitucionalmente a ejercer el control político del Gobierno, sino que permitirá introducir una dinámica de progresivo aumento en la dotación presupuestaria para estos menesteres. La creación de un programa específico sin duda incentivará, como ha ocurrido con todas las actuaciones planificadas, la dotación presupuestaria correspondiente.

Así pues, resumiendo, la información pública ha sido aprobada y, por tanto, la Confederación dispone ya del documento formal para la elaboración del capítulo de seguridad y de prevención de avenidas en el Plan hidrológico de cuenca, que se integrará en el Plan hidrológico nacional. Continúan las inversiones ya anunciadas que están en trámite de ejecución bastante avanzado. Confío en que próximamente se resolverá el expediente tramitado en su día para la dotación presupuestaria de los fondos necesarios para la reparación y recuperación del cauce del Segura, sin perjuicio de las actuaciones de emergencia iniciadas en los días posteriores a las inundaciones del verano y del mes de octubre, por último, he concretado cuáles son las opciones prioritarias del Ministerio en esta actuación global, de singular importancia, de prevención de las inundaciones en la expresada y repetida cuenca del Segura.

Nada más y muchas gracias.

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

Pienso que podemos pasar de inmediato —no hace falta interrumpir la sesión— a la intervención del Grupo Parlamentario Coalición Popular que ha solicitado la comparecencia. Por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor Calero.

El señor **CALERO RODRIGUEZ:** Señor Presidente, el Grupo de Coalición Popular va a dividir su intervención entre el señor Montesinos, en representación de otras cuencas hidrográficas, y este Diputado que les habla.

Señor Ministro, no quisiéramos ser reiterativos sobre este asunto, pero existen ciertas dudas por parte de la representación parlamentaria de los Diputados a los cuales afecta en su territorio la cuenca hidrográfica del Segura sobre las afirmaciones que S. S. realizó en la anterior interpelación y en esta misma comparecencia. Como S. S. sabe, como consecuencia de la interpelación no hubo una moción, sino una enmienda a la sección correspondiente del Ministerio de Obras Públicas, pidiendo que se realizaran inversiones para llevar adelante las obras necesarias para proteger a la población y las propiedades de las inundaciones periódicas del río Segura. En este sentido, la comparecencia sí servirá para aclarar actuaciones futuras de la oposición —y espero que también actuaciones del Gobierno— sobre esta materia. De sus palabras en la interpelación, de sus palabras de hoy y de sus declaraciones públicas, así como de las de los miembros de la Administración de la Comunidad Autónoma de la región de Murcia, se deducen ciertas dudas para la opinión pública que nosotros quisiéramos aclarar hoy.

La primera duda es que S. S. ha dicho hoy lo que ya afirmó en la interpelación, y es que se va a aprobar la información pública. Ahora ha dicho, ya que se ha aprobado la información pública y éste es un dato nuevo a tener en cuenta. Seguramente nuestra ignorancia sobre el Derecho Administrativo nos lleva a desconocer qué significa eso de aprobar una información pública. La información pública, según nuestro corto conocimiento de Derecho Administrativo, no es más que un trámite que prevé la Ley de Procedimiento Administrativo, en el cual, antes de formarse la voluntad administrativa, que se concreta después en una resolución, se ponen de manifiesto los documentos que van a servir de base para la formación de la voluntad administrativa, a efecto de que las personas interesadas o afectadas puedan realizar las alegaciones que estimen oportunas. Pero, señor Ministro, la información pública, según nuestros cortos conocimientos, no se aprueba o se deja de aprobar; la información pública sirve para que el órgano administrativo correspondiente estime o no las alegaciones que se han formulado y sobre esa base dicte su resolucion con respecto no a la información pública, sino al objeto del procedimiento administrativo, en este caso procedimiento para la aprobación de un plan de defensa y prevención de avenidas en la cuenca del río Segura. La pregunta concreta es: en esa fase procedimental de la información pública, ¿cuáles han sido las alegaciones que se han formulado, qué alegaciones se van a tener en cuenta? Si la voluntad del Gobierno es, como dice S. S., aprobar la información pública, desde nuestro punto de vista —y seguramente estando equivocados porque nuestros conocimientos administrativos son parcos— lo que seguramente quiere decir el Gobierno es

que no se aprueba el Plan de Defensa de Avenidas, aunque se tiene en cuenta lo que se dice en la información pública a efectos de tomar decisiones ulteriores sobre un plan de actuaciones que en el futuro se piensa realizar. Desde luego, el Plan de Defensa de Avenidas no se aprueba tal y como estaba formulado en el año 1977. Esa es la impresión que nosotros tenemos, porque si S. S. dice que se aprueba la información pública, señor Ministro, eso no es decir nada; eso no es realizar una afirmación concreta. Su señoría sabe que aprobar un plan de defensa o cualquier otro plan, tomar una resolución administrativa en este sentido implicaría, en primer lugar, una obligatoriedad para el propio Gobierno para llevar a cabo la ejecución de esas obras. En segundo lugar, implicaría la declaración de utilidad pública para llevar a cabo las correspondientes expropiaciones, mientras que aprobar la información —y seguramente se refiere a la cuenca hidrográfica del Segura— S. S. quiere decir un «viva Cartagena» que no significa nada. Aprobar la información pública es un trámite administrativo novedoso que yo, desde luego, ignoro y que no tiene ningún significado. Es muy político afirmarlo, pero no tiene ningún sentido administrativo, desde nuestro punto de vista, pero seguramente estamos equivocados.

Dice S. S. concretamente que el Ministerio de Obras Públicas no pretende aprobar el Plan de Defensa de Avenidas formulado en 1977, dígalo así de claro, por una serie de razones, porque no se tuvo en cuenta el trasvase Tajo-Segura al formularlo en el año 1977 —lo cual, desde mi punto de vista, sería discutible, porque no tiene nada que ver el trasvase Tajo-Segura, el aprovechamiento conjunto de las dos cuencas, con el problema de la defensa y seguridad de poblaciones y de propiedades—, porque no existía en 1977 el SAIH, Sistema Automático de Información Hidrológica, ese plan de inversiones que piensan hacer, porque tampoco existía un plan de seguridad de presas y porque la Ley de Aguas no existía. Dígan ustedes todas esas cosas y digan ustedes claramente que no se va a aprobar el Plan de Defensa de Avenidas, aunque se haya aprobado la información pública que seguramente es una forma de venderles neveras a los esquimales. Verdaderamente, señor Ministro, desde el punto de vista jurídico-administrativo, y dentro de mis cortos conocimientos, eso es como no decir nada.

En cualquier caso, después de afirmar S. S. que por todas las razones que ya hemos dicho no se va a aprobar el Plan de Defensa de Avenidas, ha dicho, sin embargo, que se van a hacer algunas actuaciones urgentes. Su señoría conoce perfectamente que en ese plan, que tiene 27 tomos y en el cual se señalan una serie de prioridades, se establecen las prioridades por razones de seguridad y se dicen las obras que hay que ir acometiendo por orden prioritario, primero una obra, después otra y otra, y todas ellas van determinando un incremento de seguridad en la cuenca. Su señoría dice que se van a realizar actuaciones urgentes, ya se está con la presa del Judío, con la presa de Pliego, con el trasvase del Paretón que se va a hacer en Totana, a través del Paretón, para llevar el agua al mar. Todo esto lo está afirmando S. S., pero éstas no son las prioridades contenidas en el Plan de Defensa de Avenidas; son otras las prioridades. Incluso las obras que se están realizando ahora, los ciudadanos de la región de Murcia estiman que no son las más urgentes, sino las más baratas y que no son las que verdaderamente determinarían un incremento de la seguridad.

En cualquier caso, señoría, hay otra duda que se plantea la opinión pública y es cómo piensa hacer el Ministerio todas estas obras si S. S. conoce perfectamente que en el Servicio 06 de su Ministerio —según unos documentos que acompañan a los Presupuestos traídos a esta Cámara en los que existe una regionalización de inversiones—, que trata de las obras hidráulicas para la región de Murcia, hay cero pesetas, señoría. Con cero pesetas no se pueden hacer muchas presas. Su señoría ha dicho que va a haber créditos extraordinarios; todavía no ha terminado el ejercicio presupuestario de 1986, aún no se ha aprobado el Presupuesto de 1987 y ya nos han hablado de 2.000 millones de pesetas como crédito extraordinario para realizar obras. Nosotros quisiéramos, señor Ministro, que nos aclarase esta tercera duda que le planteo. ¿Cuál es el volumen de inversiones reales que va a realizar la Administración central? Evidentemente, S. S. dirá que también hay competencias de la Comunidad Autónoma en esta materia, sobre todo en lo que respecta a la travesía de poblaciones por parte del río Segura, pero, en general, a la opinión pública lo que le interesa saber es cuál es el volumen total de inversiones para el año 1987 en estas obras de defensa y prevención de avenidas, bien sean realizadas por el Estado —que, por ahora, nos consta que son cero pesetas—, o bien sean las que vaya a realizar la Comunidad Autónoma, en una labor de necesaria coordinación entre las Administraciones Públicas.

Por tanto, antes de la intervención del señor Montesinos, sintetizo las tres cuestiones que se plantean. Díganos qué significa la aprobación de la exposición pública de un plan porque nosotros lo ignoramos. Queremos que se apruebe el plan a efectos de que se declare de utilidad pública la ejecución de las obras y, por tanto, se lleven a cabo las expropiaciones. Si es un trámite novedoso aprobar un expediente en su fase de exposición pública y aprobar simplemente la exposición pública, qué sentido jurídico-administrativo tiene eso y, sobre todo, qué repercusiones tiene para la ejecución de las obras. Primera duda.

La segunda duda es cuáles son las prioridades que se han trazado para llevar a cabo la ejecución de las obras que se están realizando ahora y las que dicen que se van a realizar después, las que son urgentes. Y tercera duda, cuáles son realmente las inversiones que se van a realizar teniendo en cuenta que los documentos presupuestarios que hemos manejado en el Servicio de Obras Hidráulicas, regionalizado para la región de Murcia, hay cero pesetas por parte del Ministerio de Obras Públicas. Se nos han insinuado unos trámites de crédito extraordinario, al parecer de 2.000 millones de pesetas, y quisiéramos que concretase más esta expresión, aparte de que nos pudiera informar sobre el volumen de inversiones de otras Administraciones Públicas para realizar no sólo obras de seguridad, sino también de acondicionamiento de cauces, que,

en cierto modo, contribuyen también a la seguridad.

Con esto cedo la palabra a mi compañero señor Montesinos.

El señor **PRESIDENTE:** No le ceda la palabra, la palabra se la cederá la Presidencia.

Tiene la palabra el señor Montesinos, advirtiendo que su compañero el señor Calero, ha consumido nueve de los diez minutos.

El señor **MONTESINOS GARCIA:** Muchas gracias, señor Presidente. Espero de su benevolencia una leve o extensa ampliación, según sea el tamaño de esa benevolencia, en el tiempo que me conceda. Voy a ser lo más conciso posible.

Señor Ministro, yo quisiera decirle que no es usted el responsable de que la situación del Segura esté así. Ha habido otros Gobiernos anteriores, ha habido otros Ministros anteriores dentro del Gobierno socialista. Nosotros entramos como Grupo Popular, hoy Grupo de Coalición Popular, en el Congreso en el año 1982. Ustedes están en el Gobierno desde el 1 de diciembre de 1982. Ya en el año 1982 hicimos preguntas escritas, tanto mi compañero Calero como yo, anunciando el problema que existía sobre el río Segura y los que se plantearían una vez hubiera lluvias torrenciales que ocasionaran inundaciones como las que se han producido posteriormente.

Recordará el señor Ministro que en otoño de 1982 la cuenca que corresponde a la zona de Alicante capital, los Barrancos de las Ovejas, de Agua Amarga, etcétera, tuvieron inundaciones que ocasionaron muertes y daños muy importantes en la ciudad de Alicante. Era en plena campaña electoral. Todos los Grupos prometimos soluciones definitivas para todo aquello y solamente el Grupo Socialista, a través de su Gobierno, tenía la opción y la posibilidad de resolver estos problemas.

La realidad es que el río Segura, cuando no inunda las tierras y las ciudades y produce los daños que todos conocemos, contamina constantemente las ciudades por las que pasa.

En ambos sentidos, nosotros, desde el Grupo Popular y desde el Grupo de Coalición Popular, nos hemos dirigido al señor Ministro para pedir soluciones al Gobierno. La realidad es que hoy se nos dice que hay un plan de acondicionamiento de cauces, hay un plan general hidrológico nacional. También se nos dijo en su día, y el señor Ministro lo dijo recién incorporado a su Ministerio, que había un plan nacional de carreteras, plan nacional que ya se nos había anunciado, y que decía, por ejemplo, que la autovía de Alicante-Murcia se haría entre los años 1984 y 1987. Se va a cumplir el año 1986 y entramos en 1987 y estamos en la primera fase de aquel plan. Así está escrito y así lo publicó el propio Ministerio. Estamos ya en 1987 y todavía no hemos empezado nada. Mucho nos tememos que sigamos por el mismo camino.

Pero los problemas planteados principalmente en la provincia de Alicante en lo que afecta al cauce del río Segura, están en las tres poblaciones por las que transcurre: Orihuela, Rojales y el propio Guardamar, que es, como todos los presentes conocen, el punto de la desembocadura.

Cuando no están en situación de producir graves enfermedades por contaminación, mosquitos, ratas, etcétera, están en la situación de producir desgracias personales porque el río sobresale de su cauce y produce los daños que todos sabemos.

Puedo aportarle al señor Ministro la evaluación de los daños hecha por el propio Ayuntamiento de Orihuela, que ascienden a más de novecientos millones de pesetas, la primera estimación; mil millones de pesetas en la ciudad de Orihuela. Puedo aportarle al señor Ministro incluso una serie de fotografías en las que podría ver cómo está el río Segura normalmente, cuando no está inundado. Concretamente, parece el deshielo o tal vez diría que puede ser un glaciar en su última fase, porque los detergentes lo hacen absolutamente blanco.

Pero hemos estado hablando últimamente mucho en Televisión Española, en todos los medios de difusión nacional, de la contaminación del Rin. La contaminación del río Segura es muy superior, y aunque el Rin es mucho más río que el Segura (no vamos a establecer comparaciones), los daños son tan importantes como los que puedan haberse producido en el Rin.

Asimismo, le puedo manifestar fotografías al señor Ministro de peces muertos que, por supuesto, son focos de contaminación también...

El señor **PRESIDENTE:** Señor Montesinos, le ruego vaya terminando, porque ya han transcurrido quince minutos.

El señor **MONTESINOS GARCIA:** Sí, señor Presidente. Pero, insisto: yo quisiera preguntarle, y podría extenderme mucho en este aspecto y decir muchas más cosas: ¿cómo piensa el señor Ministro resolver el problema del río Segura a su paso por Orihuela? Primera cuestión: ¿piensa desviar el cauce o piensa encauzar el río haciendo las obras pertinentes? Segunda cuestión: ¿cuándo piensa el señor Ministro resolver el problema que en la ciudad de Alicante existe con el Barranco de las Ovejas, pregunta que en su día se hizo, y se dijo que se estaba estudiando para resolverlo, y que afecta a toda una barriada, cual es el Barrio de San Grabiel? Y tercera pregunta: ¿cómo va a resolver el problema del río Serpis a su paso por Alcoy, a través del pantano de Beniarrés y en su entrega hacia la ribera del Mediterráneo en Gandía?

Nada más, señor Ministro; muchas gracias.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, la auténtica lógica del Grupo Popular se acaba de plantear en estas alegaciones y voy a tratar de situar adecuadamente las respuestas para que ninguna cortina de humo pueda enturbiar la correcta visión del problema.

Empecemos por decir que un problema histórico, como el de la cuenca del Segura, empieza a abordarse, en tér-

minos de realizaciones, en 1983. El plan elaborado el año 1977, y que tiene una tramitación hasta el año 1983 sumamente compleja, no impide plantear un programa de inversiones de defensa a partir del año 1983, es decir, cuando el Gobierno socialista toma posesión y se encuentra con el problema grave que existe en esa cuenca.

Por tanto, lo dije ya en la interpelación: la suerte administrativa que corre aquel plan general de defensa contra las avenidas no impide, en absoluto, plantearse actuaciones que van encaminadas a resolver globalmente la situación del Segura, aunque, ello sí, progresivamente.

Segunda afirmación: el hecho de que el plan, tal y como se formuló en el año 1977, no sea aprobado, no implica que no haya una actuación encaminada a disponer de una planificación de corrección de la situación del cauce y de las avenidas que se producen en él. Por eso ya manifesté, y reitero hoy, que se ha producido la aprobación de la información pública. ¿A qué objeto? Al objeto de detener ya aquella situación administrativa pendiente que había desde el momento en que se tramita, y ello con unos efectos que luego concretaré, para que ese documento, con las alegaciones formuladas y con los estudios incorporados a él, forme parte del bagaje que es necesario, con la nueva situación y de acuerdo a la Ley de Aguas para establecer definitivamente un plan de seguridad; plan de seguridad que puede perfectamente, si las condiciones lo permiten, adelantarse al plan hidrológico, como un avance a ese plan hidrológico. Pero, insisto, con independencia de la tramitación administrativa, hay actuaciones de inversión en la línea de lo que pretende cualquier plan general de defensa de las avenidas.

Por tanto, va a haber un plan que puede ser un avance y, en todo caso, parte del plan hidrológico nacional y del plan hidrológico de la cuenca del Segura, y mientras tanto se van realizando las actuaciones necesarias para que esos planes de inversión y de estudio no supongan un aplazamiento de las inversiones necesarias. Por eso he mencionado ya que hay una serie de actuaciones prioritarias que se van a acometer.

¿Qué efectividad tiene la aprobación de la información pública? Primero, despejar una incógnita que estaba, cómo digo, en una tramitación prolongada y muy compleja desde el año 1977, tomando, por tanto, las alegaciones oportunas y los estudios planteados.

Pero no es solamente una clarificación administrativa lo que produce la aprobación de la información pública. Permite tener expedita la vía administrativa para poder aprobar definitivamente los proyectos que requieren la previa aprobación de la información pública y el trámite de la información pública. En consecuencia, esta información tiene notorios efectos administrativos. Es el poder aprobar definitivamente, y no sólo provisionalmente, los proyectos, por ejemplo, de la presa de Pliego, de la de El Judío y la del Paretón de Totana.

Por tanto, señor Calero, yo, que entiendo que usted no carece precisamente de conocimientos administrativos por su formación profesional, tengo que decirle que su manifestación puede tener, aparentemente, ciertos contenidos efectistas, pero, con franqueza, debo manifestarle que no da usted en el clavo cuando afirma que no hay prácticamente efectos detrás de la información pública. Claro que ha tenido buen cuidado de no afirmarlo, de darlo a entender. La aprobación de la información pública tiene notorios efectos. Permite aprobar definitivamente proyectos y, por tanto, incorporarlos a los planes de inversión.

Segundo, la aprobación de la información pública permite ya disponer de todos aquellos elementos asumibles del viejo Plan General para redactar el avance en materia de seguridad del Plan Hidrológico del Segura. ¿Por qué no se aprueba literalmente el Plan? Porque ya he dicho que hay aspectos que han quedado superados por los nuevos hechos y circunstancias de haber un plan SAIH, un plan de seguridad de presas, una Ley de Aguas, etcétera, y un trasvase en plena explotación completamente normalizada.

Por tanto, y concretando, la aprobación se refiere a los aspectos de información pública sin que la virtualidad del plan condicione proyectos futuros deseables y no contemplados en el viejo plan, porque hay aspectos que, efectivamente, pueden ser necesario introducir, de los no previstos en ese Plan General del año 77. Creo que esta aclaración era fundamental.

Segundo. En la cuenca del Segura, como en otras cuencas, se han detectado más de 1.400 puntos de peligro. Yo comprendo que se pueda plantear en términos de impaciencia una valoración de estas cuestiones. Pero no se debe perder de vista la globalidad del problema. Son inversiones fabulosas las que hay que realizar en todas las cuencas mediterráneas y en algunas de las cuencas del norte para poder resolver globalmente todos los problemas de seguridad que históricamente han existido prácticamente en todos los ríos españoles y progresivamente se han ido superando.

Por tanto, históricamente hay que valorar si era prioritaria la inversión en la acumulación de recursos o en seguridad. Históricamente, este país, no este Gobierno, respondió que era prioritario acumular recursos.

Son imponentes las inversiones que se han realizado en la cuenca del Segura para asegurar recursos hidráulicos para las explotaciones agrícolas y para los abastecimientos. Se ha normalizado completamente el funcionamiento del trasvase Tajo-Segura, y ésos son aspectos de las inversiones públicas que no se deben minimizar, a pesar de la gravedad del problema de la seguridad. Hay que contemplar globalmente ese conjunto de inversiones. Se han realizado algunas inversiones importantes en materia de seguridad y, reitero, tienen prioridad y se van a realizar las inversiones que yo he determinado.

No se puede decir que no hay partida presupuestaria o que hay cero pesetas para la región murciana o para la cuenca del Segura en estas materias, porque las previsiones presupuestarias no están regionalizadas en esta materia; pero hay una partida global y, por tanto, es posible prever inversiones que pueden ser de 500 millones de pesetas en torno al año 87, sin perjuicio de la corrección del cauce del Segura que va a recurrir, aproximadamente, 2.500 millones de pesetas, e insisto, para ello se han efec-

tuado las tramitaciones oportunas de suplementos de crédito con objeto de reparar el cauce; cauce en el que, por otra parte, hay que introducir otro tipo de acciones administrativas para asegurar que todas las normas de seguridad se cumplen y se llevan adelante.

Tercera precisión, que ya he dado a entender en mis palabras iniciales: es en el año 83 cuando empiezan a realizarse inversiones dentro de un programa de seguridad, aunque no hubiera sido aprobado el Plan General de Defensa contra las avenidas del Segura, y ahí hay que incluir las tres inversiones en ejecución o realizadas que yo ya he mencionado, sin necesidad de haber aprobado el Plan, como va a ser posible continuar estas actuaciones, aunque el Plan, no ya el del 77, sino el que exige la Ley de Aguas, del Plan Hidrológico de la Cuenca, siga tramitándose.

Yo confío en que tendremos deslindado o extraído del Plan Hidrológico de la Cuenca el Plan de Seguridad como un avance para que todos los ciudadanos puedan conocer con claridad qué programa hay para prevenir las inundaciones y las avenidas. Y se seguirá actuando en forma de inversión. Pero, insisto, el auténtico Plan hoy requiere cumplir con lo previsto en la Ley de Aguas, que exige que el Plan Hidrológico de la cuenca del Segura integre un capítulo de seguridad. Hasta que eso llegue, es posible introducir este elemento de juicio que es la información pública aprobada y las actuaciones necesarias para seguir corrigiendo las situaciones.

Desde luego, señorías, no se deben ver estos problemas de seguridad en términos de corto plazo. Y hay actuaciones importantes a corto plazo. España es un país que tiene gravísimos problemas de seguridad en todas las cuencas. Algunas, las más reguladas, fundamentalmente en la meseta y en el sur, han resuelto ya los problemas de inundaciones. No hace tantos decenios que se inundaban incluso las vegas del Tajo, que hoy ya, con la enorme regulación que hay, han superado esa circunstancia. España es un país que en todas sus cuencas ha sufrido históricamente inundaciones. Y estamos en un proceso histórico de lucha contra esas circunstancias.

La cuenca del Segura hoy está en condiciones de hacer prioritaria la inversión de la seguridad. Y en este sentido yo creo haberles ofrecido suficientes garantías o, al menos, compromisos de ir actuando en esta materia. Históricamente se optó por hacer primero la inversión en acopio de recursos hidráulicos; no entro en si fue bueno o malo, no lo valoro, pero históricamente ése es un hecho cierto y comprobado. Puesto en explotación el Tajo-Segura, asegurada la disposición de recursos hidráulicos, por lo menos en cuantías razonables, creo que llegó el momento en el año 83 de plantearse actuaciones de seguridad. Yo me propongo darles un tratamiento formal en un instrumento de planificación. Y no me satisface, ni pienso hacerlo, esperar a disponer de ese instrumento formal para hacer inversiones de seguridad. Así están las cosas, señorías.

Su señorías pueden, naturalmente, utilizar el sentido de la impaciencia, que es lógico, razonable y que yo respeto, pero no es ésa la forma de abordar la solución de situaciones que se arrastran históricamente, que requieren inversiones que me atrevo a calificar de fabulosas. Solamente el encauzamiento del Segura a partir de Murcia puede suponer inversiones de 10 a 15.000 millones de pesetas. Y no me pida S. S. que le diga cuál va a ser la naturaleza o la modalidad del proyecto de encauzamiento, porque está en estudio técnico en este momento y yo no puedo anticipar las conclusiones de esos estudios técnicos. Caben diversas formas; cabe el encauzamiento actual, utilizando, por tanto, el cauce en su actual existencia: llena de meandros y, por consiguiente, en una longitud importante; cabe la posibilidad del encauzamiento urbano, cabe la posibilidad de hacer cortas en ese cauce. Los técnicos son los que deberán determinar cuál es la opción más razonable, estableciendo también un análisis en la relación coste-beneficio, como es lógico. Estamos hablando de utilizar fondos públicos y, lógicamente, habrá que tener en cuenta el mayor o menor costo, siempre en relación con los beneficiarios de esas obras. Tampoco el valor coste puede ser el único elemento de juicio; está en estudio y SS. SS. tendrán pleno conocimiento de la fórmula adoptada, una vez la sometamos a información pública. Podré anticipar a SS. SS. en el momento en que estemos en condiciones de hacerlo, la modalidad por la que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y concretamente la Confederación, se decanta.

Resumiendo, por tanto, va a seguir habiendo inversiones integrables en ese Plan de seguridad que se aprobará.

La aprobación no presupone el aplazamiento de todas las inversiones posibles, dentro de las posibilidades presupuestarias y teniendo en cuenta, también, la circunstancia de que hay más cuencas donde efectuar inversiones. Su señoría se ha referido a Orihuela, al río Serpis, a Alcoy y al Barranco de las Ovejas. Yo podría referirme a muchos más supuestos de tratamiento de cauces, dentro de una política de seguridad.

No menosprecien SS. SS. la virtualidad que ofrece el SAIH. El SAIH es un modernísimo sistema del que disponen pocos países. España es un país con tantos problemas que tenía justificada una inversión de esa importancia; una inversión tecnológica de 30.000 millones de pesetas en las distintas cuencas. Están en ejecución o realizadas prácticamente todas las obras de las cuencas mediterráneas, lo cual permite utilizar con la mayor optimización posible todos los caudales de agua, de manera que usemos todas las infraestructuras que hoy existen para laminar, de la mejor manera posible y con el mayor conocimiento posible, las distintas avenidas.

Tenemos otra obligación: aprovechar esas infraestructuras para retener la mayor cantidad posible de recursos hidráulicos, incluso en esas circunstancias. Esa es la novedad que hay que tener en cuenta con respecto al viejo Plan general de defensa contra las avenidas, que no contemplaba —porque no era posible hacerlo— realidades como la de los embalses derivados de la explotación del trasvase Tajo-Segura o la propia infraestructura del Tajo-Segura.

Así pues, señorías, se ha aprobado la información, lo cual supone un paso más; un paso que permite plantear

formalmente los proyectos de actuación y aprobarlos definitivamente, entre ellos, los prioritarios, los más urgentes, los ya mencionados.

En segundo lugar, permite ya cerrar el capítulo de los estudios del Plan general de defensa contra las avenidas del Segura, para integrarlos en un plan de seguridad del Plan Hidrológico del Segura, del que se puede extraer el capítulo de seguridad como avance y, en todo caso, seguir con las inversiones, en las medidas presupuestarias. Señorías, yo estaría encantado de poder disponer de más recursos. Evidentemente, la necesidad de un país y, en materia hidráulica, la necesidad de las distintas cuencas, exigen una correcta y racional distribución de los fondos, pero aseguro a S. S. que la seguridad en la cuenca del Segura es una cuestión que tengo como programa necesario y conveniente, que no estoy dispuesto a abandonar y que tendrá la progresividad que permitan las circunstancias económicas.

Ya he anticipado que se están tramitando unos suplementos de crédito, que permitirán las obras de corrección y de reparación del cauce, por cuantía de unos 2.500 millones de pesetas, en los que cuento las partidas aprobadas como obras de emergencia en los meses de julio y octubre; que en el año 1987 será posible una inversión en materia de seguridad de unos 500 millones de pesetas, para completar las actuales inversiones en marcha y para obras nuevas, y que, desde luego, habrá una política de seguridad en el cauce del Segura, que es uno de los cauces en los que más problemas hay y, lógicamente, hay que abordar soluciones realistas.

No hagamos un juicio histórico sobre estos hechos, porque es cierto que históricamente se ha optado, seguramente por unos y por otros —yo no entro en valorarlo, lo reitero, pero lo afirmo—, inicialmente se ha optado por acumular recursos hidráulicos.

Sobre el encauzamiento del río Segura a su paso por Orihuela, se está estudiando la fórmula técnica más apropiada. Es un proyecto difícil, es un proyecto muy complejo, porque afecta a zonas de intensa explotación agraria, puede suponer opciones de bastante costo en la expropiación, si se optase por determinadas fórmulas que lo exigieran así, y, en todo caso, creo que los técnicos deben, prioritariamente, seleccionar las opciones más razonables. Luego vendrá la información pública y luego vendrá la responsabilidad de los poderes públicos para optar por la fórmula que parezca más adecuada a los intereses generales.

No tengan SS. SS. la intranquilidad de pensar que no existe una previsión de actuaciones en esta materia. Que no dispongamos hoy de instrumentos formales no impide esas inversiones; pero habrá instrumentos formales. Lo que pasa es que debe haberlos con arreglo a los nuevos elementos de juicio, que no satisfacía el viejo Plan general de defensa, en el que, en cambio, sí había elementos positivos importantes, y ellos van a integrar las previsiones de ese plan de seguridad del Plan Hidrológico del Segura.

Por último, ya que se ha hecho una alusión —aunque evidentemente se salía de la cuestión inicialmente planteada—, no tengo inconveniente en hacer un comentario, puesto que la sugerencia se ha hecho por el señor Montesinos.

El Plan General de Carreteras —es conocido por todos los Diputados que en la legislatura anterior constituían esta Cámara— fue debatido y aprobado en esta Comisión y debatido y aprobado en el Pleno, con muy pocas enmiendas y, desde luego, con poca oposición sustancial, sin perjuicio de que hubo aspectos que los señores Diputados consideraron discutibles y que se debatieron.

Nunca se ha dicho que el año 1987 iba a estar realizada la autovía Alicante-Murcia. Se dice que se inician las inversiones en dos fases: la primera, hasta el año 1987 inclusive; y, la segunda, desde el año 1988. La adjudicación de las obras de todas aquellas autovías incluidas en ese período de la primera fase debe estar realizada dentro de ese período y concretamente, la autovía Alicante-Murcia ha sido adjudicada, prácticamente en su totalidad, dentro del período de la primera fase, y ha sido una de las inversiones, dentro del programa de autovías, que han tenido mayor prioridad y celeridad en la redacción de proyectos, en las expropiaciones y en las adjudicaciones.

Su señoría, aunque seguramente lo conoce, tendrá ocasión de conocer dentro de poco el grado de desarrollo del Plan de Carreteras, porque yo asumí aquí el compromiso de que en el mes de enero tendrían una dación de cuentas de cómo se había realizado el Plan de Carreteras en los años 1984, 1985 y 1986, aunque formalmente no hay plan de carreteras más que desde el año 1986; pero como en los años 1984 y 1985 se trabajó sobre un instrumento de planificación que se ha incorporado a ese Plan aprobado por el Parlamento, SS. SS. tendrán ocasión de comprobar hasta qué punto no hay el más mínimo retraso en la ejecución del Plan General de Carreteras.

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

¿Algún otro Grupo Parlamentario desea intervenir? **(El señor Calero Rodríguez pide la palabra.)** Señor Calero, ¿para qué desea intervenir?

El señor **CALERO RODRIGUEZ:** Deseamos un breve turno de rectificación, réplica o confirmación, como S. S. quiera llamarlo.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Calero, en este trámite no existe turno de rectificación o réplica. Excepcionalmente, según el punto 3 del artículo 203, el Presidente puede conceder una intervención adicional, según la importancia del asunto. Yo le concedo una intervención, excepcionalmente, sin crear precedente en esta Comisión, por tiempo de tres minutos.

El señor **CALERO RODRIGUEZ:** Muchas gracias, señor Presidente, por su capacidad de arbitrar excepciones.

Señor Ministro, nosotros queremos, porque no lo hemos hecho al principio, agradecerle su comparecencia y la información que nos ha suministrado. Evidentemente, estamos de acuerdo con S. S. en algunas de las afirmacio-

nes que ha realizado. No pretendemos, desde el Grupo Popular, realizar juicios históricos sobre la política del Ministerio de Obras Públicas, porque somos conscientes de la realidad de lo que es el río Segura para la región de Murcia y para parte de la Comunidad Autónoma valenciana.

Sabemos que el río Segura es la clave de la vida en esa región; sin el río Segura todo aquello sería un desierto. La lucha por el agua en aquella zona es una lucha secular y muy dura. Desde 1258 al año cincuenta, se han producido 66 inundaciones catastróficas en la cuenca del río Segura, y este problema histórico ha intentado ser abordado por los hombres y las mujeres de aquella región a lo largo de todos estos años. No estoy de acuerdo con su afirmación de que es a partir del año 1982 cuando se afrontan las obras de seguridad, porque, señor Ministro, La Contraparada, que es la primera presa del río Segura —que no es una presa de seguridad sino de distribución de aguas—, data del año 1115, cuando todavía estaban los árabes allí. Los pantanos de Puentes y Valdeinfierno, en la zona alta del Guadalentín, son del siglo XVIII; antes de 1934 se efectúa la construcción de los pantanos de La Cierva, en el río Mula; Alfonso XIII, en el río Argos; de Camarillas, en el río Mundo; de Fuensanta, en el río Segura; de Cenajo, en la época del anterior régimen, en la época de Franco; y el encauzamiento del río Guadalentín, antes del año 1930.

Por tanto, como se comprenderá, señorías, este problema ha sido resuelto antes, incluso, de que se fundara el Partido Socialista; por consiguiente, no habla S. S. de 1982, porque es una afirmación electoral, pero realmente no muy importante.

En cuanto a su afirmación de que se están realizando proyectos y de que la aprobación de la información pública va a permitir realizar proyectos, me alegro muchísimo de que antes de que se apruebe la información pública se estuvieran también ejecutando proyectos, concretamente, como S. S. ha señalado, el acondicionamiento del río Guadalentín, la Rambla de Tiata, en Lorca y la presa del Moro. Es decir, no ha sido necesaria la información pública para que se vayan ejecutando proyectos que estaban incluidos en el Plan de defensa de avenidas. Me alegro de que antes de que se apruebe la información pública se ejecutarán proyectos y que después de la información pública se ejecuten también, como S. S. ha señalado.

Tengo que decir una cosa, ante la escasez de recursos financieros para llevar a cabo ejecución de planes, se ha optado históricamente, dice S. S., por la acumulación de recursos hidráulicos. Si en el Gobierno estuviera el Grupo Popular, se hubiera efectuado la misma opción, porque en el señalamiento de las prioridades los dos problemas de agua que se plantean en la región, el exceso y el defecto, exigen solucionar primero el defecto de agua y en eso le damos por completo la razón, señoría. No tenemos ninguna contradicción con la política del Ministerio, lo que pasa es que la región de Murcia se considera cenicienta en lo que respecta a las inversiones de su Ministerio, Ministerio tan querido, tan deseado y tan añorado en aquella región, no solamente en materia de comunicaciones, sino también en materia de agua.

Por eso, nuestra obligación, como grupo de la oposición y como representantes de aquellos ciudadanos, es pedirle que aun estando bien hecha la opción de acumular recursos para que nunca falte el agua en aquella región, tenemos que insistirle en que se invierta más en las obras de defensa para solucionar el otro problema, que es el exceso de agua que se plantea en la región.

En este sentido nos alegramos mucho de esta comparecencia, porque S. S. al principio ha hablado de 2.000 millones y en la segunda intervención ha hablado de 2.500 millones, si sigue usted subiendo de 500 en 500 millones, iremos pidiendo una comparecencia diaria, porque son muchos los millones que se necesitan en aquella región para llevar a delante el plan de defensa de avenidas.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Consculluela): Señor Presidente, he hablado de más de 2.000 millones y luego he concretado el coste, que exactamente le puedo decir que son 2.441, en nuestras estimaciones. Por eso en la primera intervención he hablado de más de 2.000 millones, por no concretar, porque no me parecía necesario y en la segunda ocasión en que he tomado la palabra, he dicho que eran 2.500 millones, sin perjuicio de las inversiones de obra nueva. Estamos hablando del cauce del Segura y, por tanto, tenga S. S. la seguridad de que no pretendo hacer de las cifras presupuestarias las cifras del Gran Capitán.

En segundo lugar, otra precisión. Yo no he dicho que sólo desde 1983 haya habido inversiones en materia de seguridad, no soy tan ignorante en la historia hidráulica como para no saber todas las cosas que se han hecho históricamente por los habitantes de la comarca y por los poderes públicos para defender el territorio de las inundaciones. No hace mucho tuve ocasión de pronunciar una breve conferencia sobre la historia del Estrecho de Puentes, obra reconstruida tantas veces. Lo que he dicho es que de las obra previstas en ese Plan General, es en 1983, con el Gobierno que preside don Felipe González, cuando se empiezan a ejecutar, sin perjuicio de la evolución administrativa del Plan. No podría yo nunca atribuir sólo al Gobierno la realización de obras de seguridad que centenariamente han sido necesarias e históricamente se han ido produciendo.

Tercera y última precisión sobre la información pública, que sí es necesaria para la expropiación y para aquellas obras que comportan trámites expropiatorios, como son la construcción de las presas de laminación o de acumulación de recursos hidráulicos. Por eso la información pública es muy útil que se apruebe, para poder llevar adelante la aprobación definitiva de los proyectos ya aludidos de la presa del Moro, del Judío y creo que el Paredón, de Totana, perdone que me falle la memoria en este momento.

Por último, expresarles que para mí el problema del

agua en Murcia es prioritario, es importante. Creo que en estos años hemos conseguido algo fundamental y apreciado por la opinión pública de Murcia, que ha sido normalizar totalmente la explotación del trasvase Tajo-Segura. No pretendo, naturalmente, atribuir al Gobierno otros méritos que el de la normalización, no estoy hablando de realización de obras, pero es cierto que la normalización del uso del trasvase Tajo-Segura, se ha logrado plenamente con un grado de acuerdos con las distintas Comunidades Autónomas afectadas en decisiones colaterales, pero significativas, que creo que se puede afirmar que el trasvase Tajo-Segura, va a tener ya una vida normal en su explotación y ello no deja de ser una circunstancia importante y, desde luego, me propongo sostener esas actuaciones, porque soy perfectamente consciente de la importancia que el agua tiene en Murcia, agua siempre escasa en España. Ese es el problema, señor Calero.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Algún otro Grupo Parlamentario quiere intervenir para formular observaciones o tomar posición? **(Pausa.)** en este caso agradecemos al señor Ministro la información que nos ha facilitado.

PREGUNTAS DEL DIPUTADO DON FELIPE CAMISON, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR:

— **RELATIVA A EJECUCION DE LAS OBRAS EN LAS CARRETERAS C-525, C-501, C-512, CC-713, CC-711, CC-214, CC-523, CC-522, Y PLAN DE REFORMA DE FIRMES EN EXTREMADURA, PARA TODO LO CUAL SE CONSIGNARON PARTIDAS EN LA DISTRIBUCION DEL FONDO DE COMPENSACION INTERTERRITORIAL DE 1984 PARA EXTREMADURA**

— **RELATIVA A PROPOSITOS DEL MOPU RESPECTO AL ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DEL P. K. 94,4 (TRAMO BAÑOS DE MONTEMAYOR-ALDEANUEVA DEL CAMINO) Y DEL P. K. 117 (TRAMO ALDEANUEVA DEL CAMINO-PLASENCIA) Y RESPECTO AL ACONDICIONAMIENTO GENERAL DEL TRAMO DE LA RUTA DE LA PLATA, DESDE CACERES HASTA EL LIMITE DE LA PROVINCIA DE SALAMANCA**

— **RELATIVA A PROPOSITO DEL MOPU RESPECTO A LAS CARACTERISTICAS DEL ITINERARIO Y FECHA DE SU COMPLETA MODERNIZACION DE LA CARRETERA MADRID-EXTREMADURA-LISBOA**

— **RELATIVA A PROPOSITOS DEL MOPU SOBRE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-521, CONCRETAMENTE EN EL TRAMO CACERES-MALPARTIDA-ALISEDA-HERRERUELA-SALORINO-MEMBRIO-VALENCIA DE ALCANTARA-FRONTERA CON PORTUGAL, DENOMINADO A NIVEL REGIONAL «CARRETERA DE CENICIENTA»**

— **RELATIVA A ACONDICIONAMIENTO DEL TRAMO DE UNOS 3 KILOMETROS INMEDIATAMENTE ANTERIOR AL EMPLAZAMIENTO DE LA ESTACION DE FERROCARRIL EN EL ACCESO A LA CIUDAD DE CACERES DESDE LA CARRETERA N-630 (RUTA DE LA PLATA) Y PREVISION RESPECTO DE VARIANTES EN LA CITADA CIUDAD**

— **RELATIVA A EJECUCION DE LAS OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA C-501 (MADRIGAL DE LA VERA-PLASENCIA) EN SU TRAMO P.K. 73-88 Y DE REGADIOS ADICIONALES DEL ARRAGO, FIJADAS EN LA DISTRIBUCION DEL FONDO DE COMPENSACION INTERTERRITORIAL DE 1985 PARA EXTREMADURA**

— **RELATIVA A EJECUCION DE LAS OBRAS EN LAS CARRETERAS C-526, C-501, C-512, CC-713, CC-711, CC-214, CC-523 Y CC-522, CONSIGNADAS EN LA DISTRIBUCION DEL FONDO DE COMPENSACION INTERTERRITORIAL DE 1984 PARA EXTREMADURA**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al siguiente punto del orden del día, preguntas. Del señor Camisón... **(El señor Camisón Asensio pide la palabra.)**

Si el señor Camisón quiere intervenir ya, le tengo que dar la palabra y le tengo que explicar. Creí que quería formular alguna observación sobre cuestión de orden.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Le escucho.

El señor **PRESIDENTE:** Puesto que se trata de preguntas relativas a una misma materia, la de carreteras, a una misma zona geográfica y formuladas por un mismo Diputado, la Presidencia, de acuerdo con la Mesa de la Comisión, ha creído conveniente establecer que las preguntas se hagan, como ya le he indicado al propio interpelante, de forma agrupada. Naturalmente, el señor Camisón hará la agrupación por el sistema que él crea conveniente y a continuación contestará el señor Ministro.

Para la formulación de las preguntas, agrupadas de la forma que he indicado, señor Camisón, tiene usted la palabra por un tiempo de veinte minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Señor Ministro, recientemente estuvo S. S. en Cáceres, con motivo de la conferencia de ecología del Partido Socialista y dijo textualmente: Es la primera vez que me pasa y me parece mentira que nadie me pregunte sobre las carreteras de la región. Bien, aquí estamos para preguntarle, para satisfacer ese deseo del señor Ministro y hoy empezamos.

Efectivamente, señor Presidente, voy a intentar, en una economía de tiempo, resumir al máximo mi intención. Creo que por motivos operativos y para entendernos, en la denominación de las preguntas utilizaré solamente los

dos últimos dígitos y así nos entenderemos con más rapidez.

En primer lugar, voy a agrupar, con su venia, señor Presidente, las preguntas 59, 49 y 62 y, en base a esta agrupación, estoy seguro que el señor Presidente va a mostrar su comprensión sobre la integración de tiempos que pudieran corresponderme según el artículo 189.

En la 59 pregunto textualmente de la siguiente forma. ¿Se propone el MOPU ejercitar algún tipo de acción tendente a que se active la ejecución de las obras en las carreteras C-526 (aquí hay un error de mecanografía, en vez de C-525 es C-526) tramo Coria-Moraleja; C-501, tramo Jaraíz límite de la provincia de Cáceres; C-512, tramo Mesa Santa-Pinofranqueado; C-713 Guadalupe-Navalmoral; CC-711, Puertollano a Mérida; CC-214, Moraleja-Zarza la Mayor; CC-523, Piedras Albas-Broza y CC-522, Garrovillas-Navas del Madroño, así como para un plan especial de reforma de firmes en Extremadura, para todas las cuales se consignaron partidas para financiación en el Fondo de Compensación Interterritorial de 1984 para Extremadura?

La 49, que agrupo, prácticamente es la misma, se ha incluido a causa de una duplicidad involuntaria. En definitiva, señor Ministro, ¿se propone el MOPU ejercitar algún tipo de acción tendente a que se active la realización de las obras citadas, todas ellas, las nueve, incluidas en dicho FCI-1984 para Extremadura, con financiación, con dinero y con proyectos consistentes en acondicionamientos, mejoras de trazado o ensanches y que esta semana justamente acabo de recorrer y de comprobar otra vez que están por hacer?

Respecto a la pregunta número 62, concretamente dice así: ¿Qué propósitos tiene el MOPU tanto respecto al acondicionamiento y mejora del punto kilométrico 94,4, tramo Baños de Montemayor-Aldeanueva del Camino y del punto kilométrico 117, tramo de Aldeanueva del Camino-Plasencia, como respecto a la fecha que el MOPU ha proyectado para ejecutar el acondicionamiento general del tramo de la Ruta de la Plata, desde Caceres capital hasta el límite de la provincia de Salamanca?

Pasando a la pregunta número 61, debo recordar al señor Ministro que el Plan General de Carreteras 1984/91 —lo sabemos, por supuesto— incluye, dentro del programa de autovías, la autovía de Extremadura, Madrid-Badajoz, a ejecutar en el período 1988/91, o sea en la segunda fase, pero recientemente, muy recientemente el Jefe de la demarcación de carreteras del MOPU, don Roberto Díaz, afirmó que la autovía Madrid-Extremadura no comenzará a construirse antes de 1990, que se han iniciado ahora unos estudios, que no estarán concluidos antes de 1988, y que estos estudios son los que servirán de base para el concurso de proyectos. Detalla además que empezará en Navalcarnero, que tendrá dos calzadas, y vaticina que en 1992, fecha de la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América, se podrá inaugurar alguna parte de esa autovía. Si esto fuera así, el Plan no se cumpliría, y nos encontraríamos en Extremadura con que, además de haber sido una de las últimas autovías programadas, no solo eso, sino que no se cumpliría y se prorrogaría más allá del tiempo, a pesar, repito, de ser la última.

Por otra parte, hace muy poco, justamente en su comparecencia de fecha 8 de octubre, con motivo de la fijación de ejes prioritarios para la Comunidad Económica Europea, hablando un poco de las decisiones y compromisos que habían adoptado los dos Ministros de Obras Públicas (el peninsular, S. S., y el Ministro de Portugal), S. S. contestó de una forma general respecto a que esa prioridad no existía, ya que afirmó literalmente: No es verdad que la Comunidad Europea haya establecido unos itinerarios de prioridad, y completó su disertación añadiendo que la Comunidad no ha hecho más que denominar los ejes de tráfico a efectos de su catalogación. Entendemos nosotros, señor Ministro, que el hecho de fijar esa catalogación en un eje y no otro ya está dando una prioridad a ese eje.

Completábamos aquél día recordando que los acuerdos de Ginebra de 24 y 26 de junio de 1985, que S. S. seguro que recuerda, contemplaron como principal nivel A el itinerario internacional Oeste-Este citado, desde Lisboa a Palermo, con la denominación E-90, cruzando Extremadura, y también que el Pleno de esta Cámara aprobó en fecha 20 de marzo pasado una resolución que obliga a la planificación de itinerarios, de forma que la ciudad de Madrid quede conectada con el resto de todas las capitales de nación europeas a través de una red de autopistas, y Lisboa, creo yo, señor Ministro que es una capital de la CEE.

Asimismo, creo que es oportuno recordar aquí que varios Diputados españoles y portugueses ya han planteado ante el Parlamento Europeo una propuesta de resolución con el mismo objetivo de declarar tal ruta de interés comunitario, en un sano propósito de no discriminar a Lisboa como capital europea.

Pues bien, de acuerdo con estos antecedentes, formulamos concretamente la pregunta de la siguiente forma: ¿Qué propósitos tiene el MOPU tanto respecto a las características que debe tener el itinerario por carretera Madrid-Extremadura-Lisboa como en relación a la fecha en que estima estará ultimada la completa modernización del itinerario citado?

Pasamos a la pregunta siguiente, en este afán de ir acortando. Es la número 67. Respecto a esta cuestión, en fecha 30 de octubre de 1985 se nos dijo por parte del Ministerio, en relación con el proyecto de la carretera nacional 521, de Trujillo a Portugal, que las obras se realizarían entre 1985 y 1987, y que el Ministerio había distribuido el tramo de Cáceres hasta la frontera con Valencia de Alcántara en cinco partes. La primera Cáceres-Malpartida, con un presupuesto de 288 millones; la segunda Malpartida-Aliseda, también con un montante determinado, que se contrataría dentro del año 1986 (y esto no se ha cumplido); un tercer tramo de Aliseda a Herreruela, en redacción de proyectos, un cuarto de Herreruela a Membrio, también en fase de proyecto, y un quinto de Membrio a la frontera portuguesa, y que éste también se contrataría dentro de 1986, cosa que tampoco ha ocurrido. Posteriormente, ya en octubre de 1986, se nos han preci-

sado más los proyectos y los importes, diciendo que el tramo uno está en ejecución; que en el dos el presupuesto ha subido a 1.125 millones; el del tres, a 509, el del cuatro, a 381, y que se empezará la obra por el tramo quinto, o sea junto a la frontera portuguesa.

Posteriormente, ha surgido una cierta inquietud ciudadana, que el señor Ministro sin duda conoce, respecto a tanta promesa incumplida en relación con esa carretera, que se ha expresado en una serie de manifestaciones en Valencia de Alcántara e incluso en Cáceres capital. A raíz de ello, y después ya de que tuvieran punto álgido tales manifestaciones, se desplazó a Valencia de Alcántara el propio Consejero de Obras Públicas de la Junta de Extremadura, un poco en plan de emisario del señor Ministro, para comunicarles que el señor Ministro en Trujillo les había dicho que trasladaran la noticia de que antes de finalizar este año estarían en marcha todas las etapas.

Ante esto, formulamos sencillamente la pregunta de qué propósitos tiene el MOPU en relación con el acondicionamiento de la carretera N-521 y más concretamente en el tramo Cáceres-Malpartida de Cáceres, Aliseda-Herreruela-Salorino-Membrio-Valencia de Alcántara-Frontera con Portugal, que a nivel regional se le viene denominando como «carretera de cenicienta».

Seguidamente, agrupamos las preguntas 48 y 50. Respecto a la 48, cabe recordar que el Fondo de Compensación Interterritorial de 1986, incluye como competencia del MOPU la partida 309, de la N-630, acceso a Cáceres, tramo estación del ferrocarril, puntos kilométricos 213 y 215,5. Allí —comprobado ayer, señor Ministro—, no hay movimiento de obra alguna.

Sin embargo, es público y notorio y bien conocido en toda Extremadura, que esta obra se subastó hace un año, que fue adjudicada a determinada contrata y que, sin embargo, la obra no está hecha. En consecuencia, formulamos, respecto a esta obra, la pregunta: ¿Qué propósitos tiene el MOPU sobre el acondicionamiento del referido tramo de la Ruta de la Plata? Y, puesto que afecta muy directamente, ¿qué previsión tiene el señor Ministro de Obras Públicas respecto a variantes en la ciudad de Cáceres?

Respecto a la 50, en la didstribución del Fondo de Compensación Interterritorial de 1985 para Extremadura se fijan partidas para financiar la ejecución de las obras de acondicionamiento de la carretera C-501, Madrigal de la Vera-Plasencia, en su tramo PK-73/88, y de regadíos adicionales, obras ambas del máximo interés. Nos consta, señor Ministro, que la C-501 es competencia de la Junta y los regadíos adicionales, de la competencia del MOPU. Concretamente, a este respecto, preguntamos: ¿Tiene el MOPU el propósito de ejercitar algún tipo de acción en favor de que se active la ejecución de alguna de las obras reseñadas, habida cuenta de que tienen una trascendencia importante para la región, por ejemplo, en lo que se refiere a los regadíos adicionales? Quisiera saber, ¿por qué no se ha decretado de interés nacional la transformación de la zona regable del Canal de las Dehesas? ¿Por qué el MOPU ha paralizado —y va ya para cuatro años— la obra de transformación en regadío por aspersión de la primera fase del Ambroz, de 2.700 millones de pesetas? ¿Por qué ha provocado un parón semejante en la zona regable de Valdecañas y lo mismo en la de Fresnedosa? ¿Por qué ha soslayado su obligación, según la Ley 21/1971, de aprovechamiento conjunto Tajo/Segura, de acometer el saneamiento de las aguas residuales de Cáceres que se podrían emplear en regadíos adicionales? ¿Por qué ha paralizado el Plan Trienal 1985-1987, en colaboración con la Diputación de Cáceres, sobre regadíos adicionales e infraestructura? ¿Y el olvido de la margen izquierda del Tajo en cuanto a regadíos, para los que se ha mostrado estéril el cacareado plan maestro, contraviniéndose con todo ello la Ley 21/1971, del trasvase Tajo-Segura, e, incluso, la Ley 52/1980, en cuanto prevé la necesidad del calendario?

Estas son, señor Ministro, muy resumidas —haciendo caso a la sugerencia y a la orden del señor Presidente—, las siete preguntas que he tenido el honor de someter a la consideración del señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Camisón. Agradezco su espíritu colaborador. Esta Presidencia, por supuesto, procura por todos los medios no tener que dar órdenes, sino buscar la colaboración con SS. SS.

Quisiera decir —antes de que intervenga el señor Ministro, en contestación a sus preguntas— que, sobre la pregunta final, que efectivamente está incluida en el orden del día, usted se ha extendido en materias relativas a obras de regadío que estaban en otras preguntas que se verán en otro momento en la Comisión, es decir, que está perfectamente encajado en las preguntas formuladas en el orden del día, aunque esa parte en la que ha insistido al final no es estrictamente de carreteras y, desde luego, S. S. podrá reformularla en el momento en que se vean las preguntas relativas a obras hidráulicas y regadíos.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, efectivamente, las cuestiones relativas a la política hidráulica no va a ser posible abordarlas en este momento, puesto que el trámite para el que inicialmente había sido convocado se refiere a las preguntas relativas a la aplicación del Plan de Carreteras. En todo caso, y puesto que hay previsiones para abordar las preguntas de esta materia, S. S. tendrá ocasión de reformularlas y de obtener cumplida respuesta.

Antes de entrar en el detalle de las preguntas que se han formulado, permítanme dos o tres afirmaciones previas para situar mis respuestas. La primera, que el Plan General de Carreteras, aprobado por este Parlamento, es un instrumento de planificación que obliga al Gobierno con arreglo a las prioridades en él establecidas.

El Plan de Carreteras pretende que, en el período de vigencia de dicho Plan, se acondicionen todas las carreteras que constituyen la red básica del Estado, los 20.108 kilómetros, y se aborde la construcción de 3.300 ó 3.500 kilómetros de autovías. Es el primer Plan que se aprueba después de veinticuatro años. En consecuencia, es el pri-

mer instrumento de tratamiento integral de la carretera, de una red del Estado completamente abandonada, mal conservada, con insuficientes dotaciones.

Su señoría tiene justa razón en muchos de los aspectos de sus preguntas cuando aborda la necesidad de una información sobre la aplicación del Plan, pero me ha parecido entender —y me lo planteo como una pregunta, porque no sé si he captado suficientemente los matices—, me ha parecido entender un tono de abandono de la Administración central con respecto a las carreteras de Extremadura y, particularmente, de la provincia de Cáceres, y debo manifestarle, lisa y llanamente, que no tendría razón si fuera así. El Plan de Carreteras aborda un tratamiento sistemático de la red básica del Estado en Cáceres, con arreglo a las prioridades establecidas en el propio Plan de Carreteras, al término de cuya aplicación, ni un solo kilómetro de la red básica del Estado estará en malas condiciones. Todo lo contrario; estará, salvo en zonas de montaña, particulares y concretas, con una estructura o una plataforma de siete-diez, con una variación de la geometría, del firme y del trazado, incluso. Ahora, es obvio que el Plan General de Carreteras no permite dar una solución a la vez a la deteriorada, abandonada y en malas condiciones red básica del Estado en todo el territorio español. Lamentablemente, el Plan tiene que abordar por etapas la reconstrucción de nuestra red básica que estaba bastante abandonada y, como le digo, en veinticuatro años no hubo un Plan General de Carreteras.

Por tanto, comprendo, y participo de ella, cualquier opinión que valore como negativo el estado de las carreteras; pero no debe traducirse de esa afirmación que no hay la suficiente respuesta en estos momentos, que debe ser —insisto— efectuada con arreglo a las prioridades establecidas y a los calendarios de trabajo, calendarios de trabajo que, a veces, se pueden ver alterados por los procesos de expropiación. El Plan se está cumpliendo globalmente, pero es verdad que hay variaciones en algunos tramos de obras que se compensan con otras obras que han quedado en condiciones de abordarse antes de lo previsto por resultar más fáciles, menos enjundiosos, los trámites de expropiación o por no haber existido determinados problemas técnicos en un proyecto. Globalmente, se está respetando ese cronograma.

Otra afirmación, relacionada con el cronograma: el Plan General de Carreteras exige que, al término del año 1991, estén adjudicadas todas las obras previstas en el Plan. Es obvio que una obra de infraestructura de esta naturaleza conlleva un período de ejecución de entre dieciséis y veinticuatro meses, según los tramos y según las dificultades, y no se puede pedir que en el año 1991 estén terminadas las obras adjudicadas en el mismo año 1991.

El tiempo de vigencia del Plan General de Carreteras termina en 1991 para adjudicar obras. Por tanto, de las incluidas en la primera fase, algunas se terminarán dentro de la primera fase; pero las que se adjudiquen en el último año de la primera fase, se realizarán en los dieciocho o veinticuatro meses subsiguientes. Y las obras adjudicadas en 1991 tendrán un período de ejecución, pero el Plan habrá sido cumplido si se adjudican todas las obras de las carreteras españolas para el 31 de diciembre de 1991.

Hecha esta salvedad, también debo decir a S. S. que es mi propósito adelantar en lo posible el Plan de autovías, de manera que demos prioridad a las obras de las autovías, al objeto de que, a ser posible, estén todas las previstas terminadas en 1992, aunque el Plan permitiría que hubiera obras hasta 1993, en algunos tramos; pero mi proyecto es que estén todas terminadas para entonces, y en esa línea estamos trabajando, sin tener una garantía absoluta en todos los tramos, pero sí al menos una garantía de que, globalmente, las autovías estarán terminadas en 1991, en general, e insisto, con arreglo a la prioridad establecida en los estudios de intensidades de tráfico en las valoraciones que hacen que una obra sea prioritaria sobre otra.

Con estas salvedades que me parecían necesarias, puedo entrar ya a contestar todas sus preguntas. Pero, como S. S. ha aludido a la catalogación de la red europea y a determinadas declaraciones producidas en el seno del Parlamento europeo, debo manifestarle que no existe un sólo mandato que vincule a ninguno de los dos Gobiernos, portugués y español, en materia de carreteras, con respecto a la red europea, por el hecho de la incorporación a la Comunidad. Ni de la Comunidad Europea ni de ningún organismo internacional. Y S. S. no puede deducir de que se han catalogado los grandes itinerarios, no puede deducir el hecho de la catalogación, el establecimiento de un mandato o de unas prioridades.

Sin perjuicio de ello, el Plan de Carreteras contempla los dos grandes itinerarios hacia Portugal, Burgos-Palencia-Valladolid y Madrid-Badajoz, en régimen de autovía. Pero no existe ningún mandato. Y, desde luego, el Gobierno portugués, que ha tenido información puntual del Plan General de Carreteras y una personal explicación por parte del Ministro que les habla, no ha mostrado la más mínima discrepancia con este Plan. Y el Gobierno español tiene conocimiento de cuál es la planificación del Gobierno portugués y no pasa por atender declaraciones de determinados Diputados del Parlamento europeo, que no cuentan con la voluntad política del Gobierno portugués.

Yo creo que no soy quién para hablar en nombre de otra nación, aunque conozca sus planes por la coordinación y cooperación existentes entre ambos Gobiernos, pero es verdad que, a veces, se oyen opiniones relativas a los itinerarios hacia Lisboa que no suscribe el Gobierno portugués. Y, por tanto, yo, en la línea de cooperación de las conexiones transfronterizas, me remito a los planes acordados con el Gobierno portugués, que, desde luego, no van en la dirección de algunas de las manifestaciones que han efectuado determinadas personalidades, que tienen toda la libertad para manifestarse en esos términos, pero cuyas opiniones no son representativas de lo que desean los respectivos Gobiernos. Y, en el caso concreto de España, de lo que ha ratificado el Parlamento español. El Parlamento español tiene un Plan de Carreteras y, desde luego, cualquier manifestación es respetable pero aquella que se aparta de dicho Plan no tiene la representatividad del mandato recibido del Parlamento por el Gobierno español.

No se puede hablar, establecido el Plan de Carreteras, de carreteras «cenicientas». Hay muchos miles de kilómetros en malas condiciones en las carreteras españolas. Y estamos tratando de dar respuesta global a todas y cada una de ellas, con arreglo a lo previsto. Una carretera podría calificarse como «cenicienta», como abonada por los poderes públicos, si no estuviera integrada en estos planes de inversión. Y yo tengo el firme compromiso, asumido ante esta Cámara, de cumplir con el Plan de Carreteras. Y ahí están las previsiones presupuestarias adoptadas para ello. Pero, lógicamente, no se puede hacer en tres años lo previsto para seis o siete. Estamos hablando de una inversión de un billón de pesetas y de corregir sustancialmente los 20.108 kilómetros de la red básica del Estado.

Hechas estas precisiones, señoría, con todo gusto como siempre, voy a procurar ofrecer las respuestas solicitadas a las distintas preguntas.

Como desconozco qué número de tramitación han tenido las preguntas en la Comisión, mencionaré la nomenclatura de las carreteras, para poder entendernos. Las carreteras comarcal 525, 501, 512, 713, 711, 214, 523 y 522 son carreteras transferidas en el año 1984 a la Comunidad Autónoma de Extremadura, por lo que no pertenecen a la red de interés general del Estado, ni tiene competencia sobre ellas el Gobierno de la nación, ni partidas presupuestarias, en consecuencia, ni potestad para ejercer acción inversora alguna en ellas. Son transferencias efectuadas, creo que en el año 1984, como he dicho, y seguramente, a lo largo de la exposición, podré concretarle la fecha exacta de las transferencias, del Real Decreto de transferencias aprobado en su momento, porque ahora la memoria no me permite darle más precisiones, pero, sin duda, como digo, será posible ir haciéndolo en el transcurso de mi contestación.

Me remito, por tanto, a las preguntas sobre las que sí que hay competencia de fondo, por parte del Gobierno de la nación, y, particularmente, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

También debo manifestar que no disponemos de competencias sobre la carretera C-501, tramo Baños de Montemayor-Aldeanueva del Camino-Plasencia, por la razón invocada de haber sido transferida a la Comunidad. Exactamente, en el Real Decreto 945, de 28 de marzo de 1984, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el día 19 de mayo de 1984.

Y, a continuación, contesto las restantes preguntas, procurando la máxima concreción.

Carretera nacional 630, denominada carretera o ruta de la Plata. Su señoría, en una de sus preguntas, formula una demanda de información sobre las obras de ejecución de las travesías de Plasencia y Cañaveral, y asimismo de la superación de los pasos a nivel de la carretera 630, nacional, en Fuentidueñas y en el punto kilométrico 110. Y sobre ello, puedo manifestarle que la variante de Plasencia, al igual que la de Cañaveral, está incluida en la primera fase. El presupuesto es de 718.600.000 pesetas. El proyecto está en fase de expropiación. Y el propósito de este Departamento es contratar las obras en el próximo ejercicio económico de 1987, salvo que los trámites expropiatorios condujeran a dificultades insuperables para adjudicar las obras en el próximo año.

La variante de Cañaveral, que tiene un presupuesto de 148 millones de pesetas, tiene un proyecto que está, en estos momentos, sometido al trámite de información pública. Sobre el trazado, se ha abierto también el trámite de información pública. Por tanto, si el trazado es aprobado, si no hay oposición, el proyecto se aprobará y se iniciarán los trámites de expropiación. Ello permitirá adjudicar las obras a fines de 1987, o comienzos de 1988, una vez concluida la tramitación de la expropiación.

El paso a nivel en Fuentidueñas, en la carretera nacional 630, se encuentra en la siguiente situación: la ejecución de la obra, efectivamente, ha sufrido un retraso. Ello se ha debido a que hay actuaciones de la Comunidad Autónoma iniciadas y con las que hay que coordinar las soluciones, al objeto de reducir los costes públicos y de integrar las soluciones que, para las carreteras de su competencia, tenía la Comunidad Autónoma de Extremadura con las que, para las carreteras de su competencia, tenía el Gobierno de la nación.

Esta planificación conjunta se debe a que es preciso incluir la carretera de Navalmoral de la Mata a Portugal, que no estaba prevista en el proyecto de supresión del paso a nivel. Pero, efectuado el proyecto, surge por demanda de la Comunidad Autónoma la necesidad de buscar una coincidencia con respecto a sus proyectos, cosa que se está realizando, aunque ello haya supuesto el retraso de la obra. La obra, puedo anticiparle ya, va a proseguir en breve plazo, puesto que la solución idónea se ha adoptado ya.

En el paso a nivel del punto kilométrico 110, de esta misma carretera de la Plata, la Nacional 630, está incluido un proyecto de acondicionamiento en el tramo de Baños de Montemayor a Plasencia, que se encuentra en redacción. La contratación se ha previsto para fines de 1987.

En cuanto al acondicionamiento del tramo de tres kilómetros, anterior al emplazamiento de la estación de ferrocarril, y la situación de la variante de Cáceres, que es otra de las preguntas formuladas por S. S., las cosas están como siguen. La penetración a Cáceres desde la Nacional 630, es decir por el sur, el tramo estación de ferrocarril-segundo cinturón, tiene un presupuesto de 124.100.000 pesetas. La ejecución de las obras se encuentra temporalmente paralizada. Ello se debe a que la Compañía Telefónica Nacional de España ha solicitado una modificación del trazado del cable coaxial, sin el cual no es posible realizar dichas obras. La modificación del trazado del cable coaxial ha requerido su correspondiente proyecto y su presupuesto de modificación. En este momento está ya aprobado el presupuesto de modificación. Una vez que se realice la modificación de la situación del cable coaxial, problema que no es la primera vez que nos produce la detención de unas obras, pero que deben armonizarse con los planes de modernización de estos cables que ahora se están reinstalando con fibra óptica, una vez, insisto, se produzca esa modificación, que podrá llevar un período de unos tres meses, podrán iniciarse, de

nuevo, las obras y realizarse dentro del plazo previsto de los dos meses.

La variante de Cáceres. El Plan General de Carreteras y el planeamiento urbanístico de la ciudad contemplan la variante, precisamente, para la carretera nacional 630. En breve empezarán los estudios necesarios para su realización.

Acondicionamiento de la carretera nacional 521, en su tramo Trujillo-frontera portuguesa por Valencia de Alcántara. Su señoría formula una serie de preguntas en torno a cada uno de los tramos en que se subdividió la ejecución del acondicionamiento de esta carretera. El Plan General de Carreteras prevé obras de mejora de la plataforma y de la pavimentación en todo el itinerario. Las actuaciones son las siguientes, con un presupuesto global de 841 millones de pesetas:

El tramo Cáceres-Malpartida: la obra está en ejecución. El presupuesto es de 269 millones y medio y se prevé su terminación en 1987.

Tramo Malpartida-Aliseda. En este momento el proyecto se encuentra ya redactado. Su presupuesto asciende a 1.126 millones de pesetas, y las obras comenzarán en 1987.

Tramo Aliseda-Herreruela. El proyecto, aprobado y en información pública, tiene un presupuesto de 510 millones de pesetas, y las obras está previsto empezarlas en 1987.

El tramo Herreruela-Membrio, tiene un proyecto aprobado definitivamente, con un presupuesto de 381 millones de pesetas. Y, asimismo, en 1987, comenzarán las obras.

Y el Tramo Membrio-frontera portuguesa, tiene, también, el proyecto aprobado definitivamente, con un presupuesto de 555 millones de pesetas.

Antes de fin de año saldrá en el «Boletín Oficial del Estado» la licitación de las obras con la convocatoria pública para que los licitantes puedan tratar de adjudicarse la ejecución de esas obras. Ello quiere decir que en el año 1987 podremos iniciar unas obras que han requerido el estudio de trazado, el proyecto provisional, la información pública, el proyecto definitivo y la fase de expropiación. Son trámites complejos, pero que se abordaran en ejecución dentro del año 1987. Por tanto, dentro de la primera fase, las obras, sin duda, terminarán en 1988, en un tiempo no inferior a los quince-dieciséis meses, a veinticuatro meses en cada uno de los tramos, con lo cual quedará todo este tramo, desde Trujillo a la frontera portuguesa completamente acondicionado, con una plataforma de siete metros más tres de arcenes, y con una revisión profunda del firme.

Y me refiero, por fin, a la pregunta relativa a la autovía sobre la Nacional V, Madrid-Extremadura, aunque algunos han querido llamarla Madrid-Lisboa. Yo prefiero hablar de Madrid-frontera portuguesa, por Badajoz, porque de las previsiones del Gobierno portugués debe responder el portavoz del Gobierno portugués. Yo no puedo definir qué tratamiento debe tener esa ruta desde la frontera hasta Lisboa. Aunque ya anticipo a S. S. que mis informaciones son que esta carretera no tendrá régimen de autovía en el territorio portugués, porque el Gobierno portugués no considera necesario construir una autovía en el itinerario hasta Lisboa, por lo menos en las informaciones de que dispongo hasta el momento. Pero, insisto, ésta es una afirmación oficiosa que hago en confianza a la Comisión, que no me corresponde a mí, sino al Gobierno portugués dar a conocer. Son los datos de que disponemos. Por tanto, el tratamiento en territorio español de este itinerario va a ser mejor, más intenso que el del territorio portugués.

¿Qué características va a tener esta carretera? Una autovía, es decir, funcionalmente una autopista. La autovía tiene una plataforma de dos calzadas para cada uno de los sentidos de la marcha; una separación, o mediana, de cinco metros, en proyecto; los arcenes correspondientes, cruces a distinto nivel y limitación parcial de accesos. Esto quiere decir que estamos hablando, funcionalmente, de una autopista, no formalmente, porque la autopista requeriría limitación total y absoluta de accesos, y eso no es posible porque es una carretera que debe dar servicio, también, a tráficos intermunicipales. Pero, por su desdoblamiento, por la existencia de mediana, por la existencia de cruces a distinto nivel y por la limitación parcial de accesos, tiene las características funcionales de una autopista. Y, por tanto, puede considerarse perfectamente válida la afirmación de que en territorio español la ruta hacia Lisboa tendrá un régimen similar a aquel del que disponen las conexiones entre las ciudades europeas, con independencia de que muchas de esas redes en Europa puedan existir, como en España hasta Burgos, procedente de la frontera de Irún, en régimen de autopista de peaje. Pero S. S. sabe que el Gobierno español ha decidido prescindir y desestimar la opción de las autopistas de peaje.

Entro ya en el detalle de los distintos tramos de la autovía de Madrid a Badajoz, en el territorio de la Comunidad Autónoma de Extremadura. En la Comunidad de Extremadura el anteproyecto distribuye las obras en once tramos, que son los siguientes: Navalmoral este-Almaraz este y variante de Navalmoral; Almaraz este-Jaraicejo sur; Jaraicejo sur-Trujillo sur; Trujillo norte-Puerto de Santa Cruz, variante de Trujillo; Puerto Santa Cruz-Miajadas sur; Miajadas sur-enlace con la Nacional 430; Nacional 430-Mérida este, variante de Mérida; Mérida oeste-Talavera la Real; Talavera la Real desde el oeste a Badajoz, y variante de Badajoz.

Cada uno de estos tramos tiene una longitud de entre 15 y 25 kilómetros, salvo la de Almaraz este-Jaraicejos, que tiene 39 kilómetros; la de Miajadas sur, enlace con la N-430, que tiene 28, y la de Mérida oeste-Talavera la Real, 30 kilómetros.

De estos tramos se encuentran en estudio informativo el de Navalmoral; Almaraz; Trujillo; Puerto Santa Cruz, en la variante Mérida; Mérida-Talavera, y variante de Badajoz. Se encuentran ya en la fase de proyecto de trazado y de construcción los tramos de Jaraicejo sur-Trujillo; Miajadas sur, enlace con la Nacional 430, y Talavera la Real-Bajadoz.

Como he manifestado en los prolegómenos de mi res-

puesta a S. S., es proyecto del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo acelerar al máximo el programa de autovías. Es lo cierto que, aunque formalmente el Plan de Carreteras establece como último año de adjudicación de obras el año 1991, todo lo que sea adelantar el programa de autovías será bueno para la correcta ordenación territorial de las distintas Comunidades españolas, para facilitar los tráficos internacionales y para mejorar las expectativas y posibilidades de los distintos territorios.

El proyecto de autovías tiende a acelerarse. Ello dependerá de las partidas presupuestarias de los próximos años, pero yo puedo anticipar que este año, con la dotación de 105.000 millones que ha dispuesto el Parlamento, salvo en el Senado estime otra cosa, tendremos suficientes posibilidades presupuestarias para seguir con ese ritmo de aceleración de la construcción de autovías.

Termino, señoría, diciéndole que, si bien es cierto —como no tengo el más mínimo inconveniente en reconocer— que hay muchas carreteras españolas en malas condiciones, y particularmente algunas Comunidades que han sufrido un especial abandono, no es menos cierto que el Plan de carreteras va a dar una solución global a todos y cada uno de estos casos. Qué más quisiera el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo que poder hacer en tres años lo que está previsto que se haga en siete. Tiene un volumen de redacción de proyectos, de inversiones, de expropiaciones, control de obras y adjudicaciones realmente impresionante que requiere una graduación en el tiempo. Ello debe permitir a S. S. y a los ciudadanos de la provincia de Cáceres ver con esperanza el futuro, pero tener la suficiente serenidad para verlo sin impaciencia.

Las actuaciones fundamentales se van a adjudicar en 1987, y este Ministerio tiene muy particular interés en cumplir con todas las previsiones, con las salvedades que se puedan producir por causa de los procedimientos expropiatorios, porque cuando se realizan inversiones tan diseminadas en todo el territorio español en las que se incluyen tantas variantes, siempre surge una cuota de problemas con relación a los planes de ordenación y de expropiación. Es verdad que estas expropiaciones hasta la fecha han sido estadísticamente bajas y confío que en Extremadura se mantenga esa tónica.

El señor **PRESIDENTE:** El señor Camisón tiene la palabra para aclaraciones, por un tiempo de cinco minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Voy a intentar otra vez resumir. Voy a agradecer al señor Ministro la exhaustiva información que acaba de proporcionarse, a mí y a toda la Comisión, y por supuesto a toda Extremadura. Deseo asimismo agradecer la serie de compromisos y de promesas que en estos momentos ha contraído con aquel territorio español, tan abandonado siempre.

Retomo sus palabras de que el Plan de carreteras que está en marcha no va a abandonar a Extremadura, y que al final de su vigencia dentro de Extremadura, más concretamente, en la provincia de Cáceres, todo el Plan va a estar cumplimentado. Nosotros señor Ministro, no sólo nos referimos a que haya un plan, sino a que se hagan esas carreteras, porque un plan sin carreteras hechas —no adjudicadas sino hechas— no tendría en absoluto ningún sentido.

Agradezco su información. Ha sido tan exhaustiva que nos ha proporcionado a la Comisión un informe sobre la variante de Plasencia, Cañaveral, los pasos de Fuentidueña y el punto del kilómetro 110 de la ruta de la Plata que efectivamente la Mesa no había incluido en esta sección. Le agradezco su gentileza por adelantar esa información que, desde luego, es bien recibida.

No estamos de acuerdo con que el objetivo del Plan se consagra cuando ya está adjudicada la obra, por dos razones. El Plan (lo ha dicho usted ya en alguna Comisión) empezó en 1984, y, por tanto, lleva bastante tiempo de vigencia. Por otro lado tenemos la experiencia, y muy concretamente en Extremadura, de que muchas obras que han sido adjudicadas, luego no se han hecho. Bien reciente está el caso que yo he citado antes de la zona del Ambroz, que estaba ejecutándose a principios de 1983, fue paralizada, y a estas alturas, después de cuatro años de paralización, con un presupuesto de 2.700 millones, está aparcado en su Ministerio a pesar de que estaba adjudicada.

Nosotros a nivel de pueblo creemos que el Plan se complementará cuando estén realizadas las obras útiles a la sociedad; no cuando estén adjudicadas, puesto que se puede dar el caso de que se adjudiquen y que no se hagan. Tampoco comparto, señor Ministro, su propósito de que no hablemos en Cáceres de carretera «Cenicienta», sobre todo porque no vamos a tener éxito ninguno. Nosotros no la llamamos «Cenicienta», se lo llama el pueblo. Es muy difícil que nosotros le demos al pueblo órdenes de cómo debe llamar una determinada carretera. Puesto que usted realmente se ha comprometido hoy con la provincia de Cáceres —lo cual yo agradezco—, si se cumplimenta todo lo que usted ha dicho sobre la N-521, yo le prometo intentar que ese pueblo extremeño cambie el nombre a esa carretera, y en vez de llamarla «Cenicienta», la llame «La princesa». Pero tiene que ser después de que se cumplimenten todas las buenas noticias que hoy nos ha dado el señor Ministro.

En relación con las carreteras que ha citado, que no son competencia del MOPU sino de la Junta, yo quisiera recordarle al señor Ministro que las leyes deben cumplirse, como, por ejemplo, ya se lo he dicho varias veces, las leyes de bases. Pero es que hay otra que debe cumplirse, señor Ministro: la Ley 7/1984, de 31 de marzo, del Fondo de Compensación Interterritorial, cuyo artículo 12 dice textualmente lo siguiente —voy a leerlo porque creo que es importante—: Los remanentes de créditos no comprometidos, correspondientes a proyectos de inversión financiados con cargo a la dotación del FCI, asignado a una Comunidad en materia de su competencia, se incorporarán, en el ejercicio inmediato posterior, a los créditos del FCI de esa Comunidad en las mismas materias. Y sigue: Si al finalizar este último ejercicio, persistieran tales remanentes no comprometidos éstos se incorporarán al FCI del siguiente ejercicio, con destino a proyectos de la competencia de la Administración del Estado, a realizar en el ám-

bito de dicha Comunidad. Para ser congruentes con este mandato legal, es evidente que si estas obras por las que yo he preguntado, que eran del FCI de 1984, no se hicieron, la Junta de Extremadura debió realizarlas en 1985. Y si no lo hizo, puesto que están sin hacer, debió ser el Ministerio quien las construyera. De acuerdo con este artículo, el tema es competencia de S. S., y ésta es la razón y la congruencia de la pregunta que yo he hecho.

En relación con las partidas de obras en marcha de su Ministerio en los puntos 117 y 94,4 de la Ruta de la Plata, el señor Ministro, sin duda involuntariamente, no me ha contestado. Realmente no son trascendentes. Creo que el tema se debiera activar desde el Ministerio, porque el hecho de que sean pequeñas no quiere decir que no afecten de una manera importante a toda la ruta de la N-630.

Respecto a toda la Nacional 630, que yo concretamente preguntaba, desde Cáceres hasta el límite con la provincia de Salamanca, también el Ministro ha soslayado contestarme de una manera directa. Yo quisiera recordarle que, según el Plan de carreteras 1984/1991, se incluye, por supuesto, toda esta carretera como red de interés general de Estado, el tramo Río Tajo-Baños, dentro del programa de acondicionamiento, o sea, dentro de la partida AC; y el tramo Cáceres-Río Tajo dentro del programa RECORD. Según ese Plan, estas obras de acondicionamiento, por un lado, y de reposición y conservación, por otro, se deben ejecutar en la primera fase, es decir, en 1984/1987. Vemos que no se está cumpliendo puesto que S. S. conoce que hay escasez de proyectos dentro del Ministerio en este tramo.

Yo no le he preguntado por todos los puntos concretos, a los que usted ha sido tan amable de contestarme, de Plasencia, Cañaveral, Fuentidueña, y punto del kilómetro 110, pero el tramo general está falto de proyectos, según es público y notorio, en la provincia de Cáceres y, por tanto, esta previsión del Plan tampoco se va a cumplir.

Pasando al tema de la autovía o autopista de Madrid-Extremadura, nunca nos pondremos de acuerdo en esta disyuntiva de autopista «versus» autovía. Si construir autovías es una gran solución porque se hacen prácticamente autopistas a precio de autovía, le cambio la oración por pasiva y entonces digamos: Ya que es lo mismo, hagamos autopista. Lo contrario sería la cuadratura del círculo o vender duros a cuatro pesetas.

Creo, no obstante, que su visión del tema está bastante más clara que a nivel de la Junta de Extremadura, que defiende la tesis del Partido Socialista de que debe ser autovía y no autopista, y que Madrid debe estar conectada por autopista con las capitales europeas de allende los Pirineos, pero no con Lisboa, lo cual es una discriminación dentro de la Comunidad propia. Al defender esta teoría dicen que la razón fundamental es que la autovía tiene una ventaja, que yo a usted no se la he oído: que, siendo autovía, el ganado, en una región ganadera, puede pasar de una zona a otra. Creo que eso no es así, y convendría que se aclarara, a nivel de todo el Estado español, la visión sobre este tema.

En cuanto a la N-521, le agradezco los compromisos y promesas. Estoy seguro de que el señor Ministro se va a esforzar en cumplir, pero repito que los extremeños echaremos las campanas al vuelo no antes de las adjudicaciones, sino cuando las obras estén en servicio público.

Respecto al acceso de Cáceres y a las buenas noticias sobre la variante de la capital de la provincia, nos da como pretexto que está en eje coaxial de Telefónica. Hace mucho tiempo que está ese tema ahí. Si hubiera habido una más eficaz gestión del Ministerio sobre Telefónica estaría ya resuelto. Yo en este momento lo que le pido es que esa gestión se intensifique.

En cuanto a la variante de Cáceres, yo agradezco la información de que los estudios ya están hechos, pero conviene recordar que el Plan General de Carreteras incluye la previsión de esa variante y que, por tanto, la demora no debe tenerse en cuenta.

En definitiva, haciendo caso de lo acordado por la Mesa, no en cuanto a las órdenes del Presidente de la Comisión respecto a brevedad, creo que lo he cumplido y con esto termino con las preguntas que hoy traía, deseando que, en cuanto a las que quedan pendientes, pronto Extremadura, concretamente la provincia de Cáceres, puedan tener conocimiento de los temas en cuanto a regadíos, que si yo, señor Presidente, los saqué a colación antes, fue porque la última pregunta que yo debiera plantear hablaba de regadíos adicionales, y por esa razón los incluí en mi pregunta. No obstante, señor Ministro, por el momento me considero satisfecho de sus contestaciones respecto a los compromisos que ha adquirido hoy en esta Comisión con la provincia de Cáceres.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señorías, he omitido algunas respuestas por prescindir excesivamente de mis apuntes y de la ordenación de las preguntas, pero voy a procurar subsanar ese defecto a continuación.

Su señoría me preguntaba por la Nacional 630. He hablado de algunos tramos, tan sólo los próximos a Cáceres, pero no he mencionado todo el tratamiento que tiene la N-630 en su recorrido por la provincia de Cáceres. Paso a cumplimentar sus preguntas en este momento.

Toda la N-630, excepto algunos tramos, está dentro del programa de acondicionamiento, aunque hay algunos tramos en conservación que no excluyen obras importantes, pero que en proyectos se denominan acondicionamientos. Se ha acometido una importantísima inversión en la provincia de Huelva, se ha comenzado por el extremo sur de esta carretera nacional 630, pero insisto en que todo el recorrido está dentro del programa.

Concretamente en la provincia de Cáceres, tenemos ya bastantes proyectos en marcha. La variante de Baños de Montemayor, con un presupuesto de 500 millones, tiene el proyecto en redacción, lo cual hace que podamos prever para fines de 1987 o primeros de 1988 la adjudicación. No me atrevo a precisar, porque, como usted sabe, las variantes conllevan una compleja tramitación con respecto a los planes de ordenación y a la disposición de

terrenos, y, además, surgen numerosos conflictos en cuanto a la explotación de la carretera que hacen muy enojosos estos trámites: resistencia de gasolineras, restaurantes, zonas de servicio, etcétera.

La zona de Baños de Montemayor, al límite de la provincia de Salamanca-Plasencia, tiene el proyecto en redacción. Su coste será de 700 millones inicialmente y sus obras se adjudicarán en 1987. A la variante de Plasencia ya he aludido. Plasencia-Cañaveral tiene el proyecto en redacción y previsto, para 1987, el programa de adjudicación y de inicio de las obras. A la variante de Cañaveral también he aludido. Cañaveral-Río Tajo tiene el proyecto en redacción, y asimismo, dentro de 1987, será posible adjudicar las obras. El tramo Río Tajo-Cáceres está ya acondicionado, y Cáceres-límite de la provincia de Badajoz está en ejecución, con una adjudicación de 531 millones de pesetas.

En cuanto a los regadíos, la presa de Baños, para los riegos del Ambroz, está adjudicada hace dos meses. Se ha adjudicado la terminación de la presa de Baños, y ello va a posibilitar la ultimación de los riegos del Ambroz. Es verdad que esas obras se paralizaron y se procedió a la rescisión del contrato. De acuerdo con la ley de Contratos, antes de la modificación presupuestaria que el año pasado y éste se ha realizado para permitir a la Administración una rápida rescisión, ésta comportaba unos larguísimos trámites, a veces superiores a los dos años. Esa situación de la ley de Contratos ha quedado subsanada en virtud de una disposición adicional en la ley de Presupuestos para 1986, y se ha reproducido esa disposición en el proyecto de ley presupuestaria para 1987. Pero en todo caso, superada aquella situación, se han adjudicado hace dos meses las obras de terminación de la presa de Baños. Con esto creo que he respondido a todas las preguntas formuladas.

Debo reconocer a S. S. que a una población que está soportando una mala condición de una determinada carretera, no le basta con adjudicar las obras, quiere verlas realizadas. La adjudicación puede conllevar situaciones, como las que hemos visto en la presa de Baños, de rescisión de contratos, que son casi siempre imputables a la parte contratante. Esto cada vez es menos frecuente porque la crisis del sector se ha superado, pero ha habido muchas incidencias de este tipo entre los años 1980 y 1984. En 1985 ha empezado ha remontarse la situación en el sector, y la verdad es que en 1986 empieza a ser ya boyante, afortunadamente para todos.

Confío en que casi todas las obras iniciadas (aunque puede haber un porcentaje, sin duda pequeño, que pueda tener incidencias), una vez adjudicadas, se realizan. Coincido con S. S. en que el ciudadano lo que quiere es poder circular por la obra acondicionada, ello pasa por la adjudicación de las obras.

El Plan de Carreteras prevé ocho ejercicios económicos con dotación presupuestaria. Por eso hay que computar las adjudicaciones anuales, que es la disposición presupuestaria; pero luego las obras llevan un determinado tiempo.

Las incorporaciones no las decide el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sino el Ministerio de Economía y Hacienda. Yo desconozco en este momento qué proceso siguieron las incorporaciones aludidas sobre el Fondo de Compensación Interterritorial, aplicable a la Comunidad Autónoma de Extremadura; pero, en todo caso, esas incorporaciones han sufrido un proceso en el seno del Ministerio de Economía y Hacienda, no del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Carezco de suficiente información, sobre todo la relativa al año 1984.

Con la Compañía Telefónica Nacional de España que, como saben, tiene instalados sus cables coaxiales a lo largo de las carreteras del Estado, surgen muchos problemas de este tipo. Cuando se modifica el trazado a veces hay que modificar también el trazado de los cables coaxiales, lo cual supone la correspondiente información pública: proyecto, adjudicación y realización de las obras de traslado de ese cable coaxial. Ello introduce, a veces, variaciones en nuestra previsión de obras.

Estamos manteniendo conversaciones y una clara cooperación para plasmar en convenio nuevas modalidades de realización de estos traslados de cables coaxiales o de la instalación de coaxiales de fibra óptica. Seguramente en las próximas semanas podremos firmar un acuerdo con la Compañía Telefónica que nos permita acelerar al máximo estos puntos de confrontación que son inevitables porque modificar el trazado de un cable coaxial es bastante complejo, teniendo en cuenta los servicios que prestan las instalaciones telefónicas, y que no es fácil alterar o interrumpir.

Por último, permítame un comentario, sobre la autovía y la autopista. No es cierto que la autovía se diseñe de esa manera por servidumbres de paso de ganado o por otro tipo de servidumbres. La autovía es una autopista funcional que no tiene limitación total de accesos. ¿Por qué no queremos realizar la autopista? Por dos razones. La primera, porque la autopista supone un trazado diferenciado de las carreteras nacionales. Porque, al tener limitación total de accesos, la autopista exige por ley un itinerario alternativo por carretera nacional, lo que quiere decir, que si nos lanzamos a construir autopistas en toda la red que hemos diseñado en el Plan General de Carreteras, tendríamos que hacerlo sin perjuicio de mantener las correspondientes inversiones en los itinerarios que unen los municipios. ¿Eso qué quiere decir? Que estaríamos haciendo una inversión de autopistas de las que no se beneficiaría más allá del 5 ó 10 por ciento de los tráficos existentes en esos corredores. Porque los tráficos de esos corredores, en su mayor parte —y me atrevo a hablar, incluso, del 95 por ciento—, son tráficos intermunicipales. Es decir, que la opción autopista beneficiaría tan sólo a aquellos usuarios que hacen el recorrido en su integridad o en largos tramos y no resolvería funcionalmente, en régimen de circulación desdoblada, el problema de la gran mayoría de usuarios que van por esos itinerarios que hoy cubren las carreteras nacionales.

Esta es una razón fundamental que no excluye que en el futuro pueda haber autopistas. En el año 1988 habrá que empezar a diseñar el segundo plan de carreteras. Sería un gravísimo error plantearse hoy autopistas cuando

lo que hay que dar es funcionalidad a ese 95 por ciento de usuarios que hace recorridos más cortos y que necesita hacerlos en condiciones de seguridad. Esto lo ofrece la autovía porque es, insisto, un modelo funcional que se basa en la limitación parcial de accesos y en los cruces a distinto nivel.

Desde el punto de vista de la seguridad, para reducir el grave número de accidentes de tráfico que se producen en España, la autovía es mejor solución que la autopista. Aunque es verdad que la autopista estructuralmente parece llamada a no permitir la existencia de accidentes, habida cuenta de que sólo absorbe el 5 por ciento de los tráficos existentes en los grandes itinerarios, esa estructura no ofrecería seguridad más que a un corto número de usuarios y el resto, la inmensa mayoría, seguirían circulando por carrêteras donde los cruces se dan en el mismo nivel y en régimen de dirección que comparte la misma calzada.

Desde el punto de vista de la seguridad la opción autovía es claramente superior a la de la autopista. Y es claramente superior a la de la autopista en lo que se refiere a dar respuesta a los tráficos existentes que están estudiados, como S. S. puede imaginarse, hasta la saciedad.

¿Esta fórmula de las autovías excluye que en España puedan plantearse en el futuro un programa diferente una vez construidas las autovías? Yo no lo prejuzgo. Seguramente, a partir de 1988 empezaremos a tener elementos de juicio para abordar estas cuestiones. No tengo la menor duda de que es singularmente mejor la opción de la autovía a la de la autopista para dar las atenciones que piden los usuarios con relación a los tipos de tráfico que hay en todo el territorio español. Ello sobre la base, insisto, de la limitación parcial, la mediana de cinco metros, el desdoblamiento y los cruces a distinto nivel.

Si a eso añadimos que tenemos que renovar toda la red básica del Estado y que, con los costes de la autovía, asciende al programa a un billón de pesetas, la última respuesta está cumplida, porque la autovía tiene la ventaja de que entre un 50 y un cien por cien utilizan la primitiva carretera para uno de los dos sentidos de la marcha, insisto en que en un porcentaje variable. En la carretera Madrid-Zaragoza el aprovechamiento de la actual carretera será de un 40 por ciento. ¿Por qué razón? porque el trazado exige prescindir, en un 60 por ciento, de la actual infraestructura existente. Habrá otros tramos donde será posible el mayor aprovechamiento. Depende de las concentraciones urbanas, de las densidades, de las afectaciones, de las explotaciones que haya.

Cuando a veces, sin suficiente profundización en el análisis de estas cuestiones, se preconiza la autopista sobre la autovía, quienes así se manifiestan se equivocan (lo digo con todo respeto, pero creo que se equivocan), aunque lo digan en el Parlamento Europeo.

Quienes manifiestan esta tesis no dicen con claridad si debemos optar por un régimen de autopistas de peaje o no. Toda la red de autopistas existente en España, es decir, de limitación total de accesos, se ha basado en el régimen de peaje, al igual que gran parte del territorio comunitario. La experiencia en España demuestra que la gran mayoría de los usuarios no quieren peaje, ni lo usan. Y que nadie me diga que es porque las carreteras ofrecen algunas posibilidades.

En el Pleno del Senado se debatió hace un año el desdoblamiento de la carretera nacional de Jerez al Puerto de Santa María, que tiene una densidad de 22.000 vehículos por día y donde el trayecto de los 20 kilómetros cuesta a veces hasta dos horas y media. En ese mismo itinerario existe una autopista de peaje. Parecería razonable pensar que el usuario, al disponer de una autopista de peaje, ya no iría por la carretera nacional, donde sufre tantas demoras, e iría por la autopista de peaje. Falso, señoría, van 4.000 vehículos por la autopista de peaje. ¿Qué quiere ello decir? Que el usuario español demanda ante todo y sobre todo grandes carreteras nacionales sin peaje en régimen de desdoblamiento, con suficiente control de accesos y con garantía de que los cruces no se produzcan en el mismo nivel sino a distinta altura. Esa es la solución por la que hemos optado en la ruta hacia Lisboa, que para los españoles termina en la frontera, donde asumen su responsabilidad los poderes públicos portugueses, y ellos sabrán qué es lo conveniente para el territorio portugués y cuáles son sus oportunidades.

Este programa de carreteras, explicado suficientemente y presentado formalmente, ha merecido el apoyo, el pláceme y la satisfacción de casi todos los responsables de distintos países del área comunitaria en materia de carreteras, porque es un ambicioso programa que funcionalmente resuelve los problemas de la red española. Los resuelve en los períodos en que cabe planificar. Yo no prejuzgo si el día de mañana, además de este programa de autovías, será necesario un programa de autopistas. Tan no lo prejuzgo, que como representante del Gobierno di mi conformidad plena o, por lo menos, expresé mi satisfacción a la enmienda de SS. SS. cuando plantearon, al debatir el Plan de Carreteras, que en el año 1988 empiece a estudiarse ya el segundo Plan de Carreteras para, con tiempo, prefigurar nuevas soluciones a la infraestructura española en materia de tráfico o en materia viaria. Por tanto, en el futuro SS. SS. dirán, pero ciertamente no tengo la menor duda de que entre la autovía y la autopista la opción clara y categórica del Gobierno no puede ser más que la de la autovía, y así lo ratificó este Parlamento.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias al señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo por su comparecencia y por la información que ha facilitado a esta Comisión, que servirá para nuestros trabajos posteriores.

Se suspende la sesión durante cinco minutos.

Se reanuda la sesión.

COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE CARNES Y CONSERVAS ESPAÑOLAS, S. A. (CARCESA), PARA QUE INFORME DEL FUTURO DE SUS INSTALACIONES INDUSTRIALES EN LA PROVINCIA DE BADAJOZ, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, se reanuda la sesión, vamos a sustanciar el punto siguiente del orden del día, la comparecencia del Presidente de Carnes y Conservas Españolas, S. A. (CARCESA), para que informe del futuro de sus instalaciones industriales en la provincia de Badajoz, a solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Popular. Para este trámite, como SS. SS. conocen, se sigue el procedimiento establecido para las comparecencias de las autoridades de los Ministerios. En consecuencia, cedo la palabra al Presidente de CARCESA, para que desarrolle su intervención sobre la información a que se refiere la solicitud de comparecencia, agradeciendo su presencia en esta Comisión. Tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE CARNES Y CONSERVAS ESPAÑOLAS, S. A. (CARCESA)** (Solano Rodríguez-Posada): Muchas gracias, buenos días, voy a hacer un breve resumen de cómo están compuestas las instalaciones industriales de CARCESA en Extremadura.

Inicialmente, el origen de toda la actividad industrial en la zona fue la factoría de Mérida, que surgió como matadero. Posteriormente, fue incrementándose su actividad y se añadieron a sus líneas de fabricación conservas cárnicas fundamentalmente, que comercializa bajo la marca «Apis».

Posteriormente, una instalación que el propio Instituto Nacional de Industria tenía en Montijo, dedicada a la fabricación y elaboración del tomate bajo la firma INMECOSA, se unió al bloque de producción de CARCESA en Extremadura y, finalmente, se unió la instalación de Don Benito, que también estaba destinada a conservas vegetales. En este momento, la situación de la fabricación en Extremadura se distribuye: en Mérida, donde están las conservas de magro, callos y foie-gras; después hay una línea de comercialización de despiece de cerdo ibérico curado, y hay una actividad de matadero, en donde se trabajan carnes frescas. En Don Benito se fabrican todos los zumos «Fruco», se fabrica tomate concentrado, tomate triturado y tomate frito, unos guisantes deshidratados y una parte de alimentos para pájaros fundamentalmente. En Montijo se vuelve a fabricar tomate concentrado, tomate frito y tomate triturado.

En definitiva, situado el tema como estoy haciéndolo, el plan que CARCESA tiene para sus fábricas en la zona es: en Montijo y Don Benito, en donde se están repitiendo el mismo tipo de producciones, lo que se está intentando, y así está el plan para el año 1987, es dedicar Montijo a la fabricación de todo el tomate concentrado y de todo el tomate triturado y dejar de fabricar tomate frito. Por el contrario, en Don Benito acumular el tomate frito que ya están realizando al tomate que dejaría de fabricar Montijo, dejar de fabricar concentrado y triturado, que pasaría todo a Montijo, y continuar con el resto de las fabricaciones que ya se viene haciendo, fundamentalmente zumos.

Entre Don Benito y Montijo lo único que se está intentando hacer es acumular fabricaciones del mismo tipo para buscar unas inercias lógicas dentro del proceso de fabricación.

En cuanto a Mérida se refiere, las dos líneas de fabricación fundamentales, conservas y carnes frescas, tienen una situación en el mercado radicalmente distintas, y nuestras posibilidades de industrialización del producto están claramente diferenciadas.

Así como en conservas cárnicas somos número uno en el mercado, fundamentalmente en toneladas, no así en pesetas, en donde algún competidor está por encima nuestro —en cualquier caso estamos en una situación óptima para poder competir y potenciar la fábrica—, en la parte correspondiente al matadero la situación es totalmente diferente. El Plan que pretendemos desarrollar consistiría en mantener el trabajo con el cerdo ibérico, con jamones, paletas, lomo y cualquier tipo de productos derivados del cerdo ibérico, que consideramos que, al ser un producto de la zona y con unas características perfectamente diferenciadas, nos puede permitir continuar de una manera clara en el mercado de la charcutería curada, podríamos decir. Por el contrario, en los productos donde realmente nuestra capacidad operativa es muy inferior por las propias características del producto, porque la compra de carne de animales vivos y la venta de carne fresca se escapa mucho a la forma de funcionar de una empresa grande y un poco pesada como suele ocurrir en este tipo de industrias, el plan concreto con Mérida sería buscar la manera de desgajar el matadero del resto de los productos y que lógicamente la empresa o las personas que continúen con esa actividad den a la zona el servicio que en este momento nosotros estamos dando.

En síntesis, ese es el plan que pretendemos desarrollar, donde queda muy claro que todas las fábricas siguen adelante y que lo único que estamos intentando es racionalizar las producciones.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias al Presidente de CARCESA por su información.

Por el Grupo solicitante de la comparecencia, tiene la palabra el señor Ramallo por un tiempo máximo de diez minutos.

El señor **RAMALLO GARCIA:** Con su permiso, señor Presidente, y pidiéndole también por anticipado poder dividir este tiempo con mi compañero de Grupo, el señor Camisón. Procuraré no doblarlo, como decía antes el señor Presidente. Quiero también agradecer al Presidente de CARCESA su presencia y la información que nos ha dado. Permítame contar la anécdota de que siendo Senador en el año 1981 fui designado consejero, después de dejar la Junta de Extremadura, y de cuyo cargo no tomé posesión, porque entiendo que esos premios en política no se deben de aceptar, pero es únicamente una anécdota que consta en los archivos de CARCESA.

Traigo aquí la preocupación de una región —y es lógica—, en la que no sólo participa mi Grupo, sino también el Grupo Socialista, así como la UGT y otros Sindicatos, y ello por una razón: en Extremadura, donde la inversión del INI ha sido escasa, ahora que se está reprivatizando, temíamos que lo que se vaya a reprivatizar sea lo poco que allí hay. Las palabras del señor Presidente de CAR-

CESA nos tranquilizan. De lo que se trata no es de lograr una victoria política, sino de que la victoria sea para todos los extremeños, en el sentido de que todas estas inversiones permanezcan allí.

En contra de lo que se ha dicho, nosotros hemos pedido que se baje la inversión del INI, pero no que precisamente se empiece por Extremadura, por eso nos satisface que no sea así. De ahí que cuando el Gobierno extremeño quiere hacer el INI extremeño, nosotros queramos también que el INI no abandone sus instalaciones allí.

Como bien ha dicho el señor Presidente, las tres instalaciones tienen en el devenir histórico su historia, por varias razones: por el fracaso de las industrias vegetales de corchero; por el matadero de Mérida, una iniciativa de los ganaderos extremeños que fracasó; porque con Siver pasó exactamente igual, pero así es como por desgracia se ha formado el INI. La realidad es que hoy pensamos que después de haberse desgajado una serie de empresas de lo que era CARCESA en este tiempo anterior, las tres industrias extremeñas, que dicho sea de paso forman el tercer grupo de mi provincia —allí por desgracia hay poca industria y forman el tercer grupo—, han contribuido a que esos beneficios estuvieron ahí, o a que la pérdida fuera menor. Por eso, esos 340 puestos fijos de trabajo que hay, si nuestras notas no son incorrectas, que están distribuidos entre las tres empresas, es decir, 300 en Mérida, 100 en Don Benito y 40 en Montijo, pedimos que se mantengan y, además, todo el trabajo de temporada que, como sabe, en la industria del tomate tiene un valor añadido en mano de obra importante, tanto por el cultivo en sí, que es muy social, y ésa fue la razón de que se llevara a las vegas el Plan Badajoz, como por todo lo demás.

Señor Presidente, nosotros tenemos una preocupación, de la que usted no tiene culpa, y es que desde 1983 se ha cambiado tres veces la Presidencia de esta sociedad, y si usted establece un Plan, Plan que debe ser viable —no ignoramos que el problema fundamental está en lo que es el matadero de Mérida, y habrá que buscar una solución que procure no crear paro, pero que a la vez sea rentable para la empresa—, y se está cambiando de Presidente de la Sociedad todos los días, la continuidad se va a dar difícilmente.

Por otro lado, existe también una vieja pretensión. Si en CARCESA están ya sólo tres empresas, radicadas en Extremadura, ¿por qué la dirección y el grueso de todo lo que es la gestión no se lleva en Extremadura? Nosotros tenemos noticias, no sé si son ciertas o no, pero parece que sí, de que toda o casi toda la plantilla que había en el antiguo «holding» alimentario de muchas empresas del INI que se han reprivatizado, y sobre todo están fuera de CARCESA, sigue estando viva, con lo cual la cuenta de gastos generales subirá bastante, aunque también puede subir por otro concepto. No en vano se dice en Mérida que los dirigentes de CARCESA —y lo digo sin ánimo de herir, porque quizá para ellos o para ustedes también es molesto— se pasan el día en el tren en el coche y que son los mejores clientes del Parador de Turismo de Mérida. A nosotros en Extremadura nos gustaría, señor Presidente, que se hiciera lo posible —y en eso coincidimos con el Grupo Socialista extremeño— para que la dirección de la empresa y todo lo que es el estado directivo se lleve en Extremadura. No estamos tan sobrados de puestos de trabajo importantes allí, y querríamos que se desempeñaran por extremeños.

Por eso son tres las preguntas que yo le haría. A la primera, relativa a si estas empresas van a quedar en el sector público, ya me ha contestado usted. Por su contestación, que yo agradezco, es así. La segunda, que se conserven los puestos de trabajo fijos. Parece que también es cierto. Y ya me queda una tercera: si realmente hay propósito de llevar la dirección y la gestión de esta empresa a Extremadura. La otra que yo hacía no corresponde indudablemente a usted, sino al Gobierno, y nosotros desearíamos, para que usted continúe mucho tiempo y ese plan se pueda llevar a efecto, que no se cambie tanto de Presidente, porque no es bueno que en tres años haya habido tres presidentes, uno por año.

Nada más, señor Presidente, y paso la palabra al señor Camisón.

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

Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Muchas gracias, señor Presidente. En la misma línea que el Diputado por Badajoz, señor Ramallo.

Efectivamente, yo también veo que la primera preocupación que teníamos, en cuanto a la permanencia dentro del sector público, ya está aclarada. Nos tranquiliza la contestación del señor Presidente de CARCESA, lo mismo que en cuanto a la conservación de los puestos de trabajo. Sin embargo, a nivel de Región, hay otra inquietud que nos gustaría que el señor Presidente nos aclarara si es posible. Se refiere a una cierta aspiración a nivel de zona: si en un momento dado sería conveniente la separación de CARCESA de todo el grupo haciendo una empresa aparte, y que esa empresa siguiera también siendo de titularidad pública. Si esto, que se ha venido discutiendo incluso en la Asamblea de Extremadura, es un proyecto que el Presidente de CARCESA cree como viable y posible.

En cuanto al mismo tema —y ha sido una moción que se ha aprobado por la Asamblea de Extremadura—, insistir, vía los organismos territoriales, para que CARCESA se oriente todavía más dentro de un sector agroalimentario extremeño que en estos momentos está falto de atención.

Como todo esto va ligado también con otro proyecto en el territorio, que es, según palabras de las propias autoridades actuales, crear un INI extremeño, ¿cree el señor Presidente de CARCESA que todo ello es compatible? ¿Seguir adelante con todo esto y, además, crear allí un INI extremeño compitiendo estos dos organismos, uno a nivel nacional y otro a nivel territorial?

Para terminar, se ha hablado también de que esta sociedad se separara y fuera exclusivamente lo del matadero de Mérida; en el supuesto de que esté pensado un pro-

yecto, ¿qué instituciones serían, según el criterio del Presidente de CARCESA, las que formarían parte de esa nueva entidad pública? ¿Con aportaciones bien de la Junta de Extremadura, bien del Ayuntamiento de Mérida?, o ¿quién cree el señor Presidente que formarían esa sociedad?

El señor **PRESIDENTE:** Para responder a las formulaciones realizadas por los señores Diputados, tiene la palabra el Presidente de CARCESA, advirtiendo que no está obligado a responder a aquellas cuestiones que puedan quedar fuera del ámbito de sus competencias. Es libre usted de responder, pero no está obligado a hacerlo en aquellas cuestiones que puedan quedar fuera del ámbito de sus competencias.

El señor **PRESIDENTE DE CARNES Y CONSERVAS ESPAÑOLAS, S. A.** (Solano Rodríguez-Losada): Respecto a la primera pregunta sobre el posible matadero de nueva creación que se pudiera realizar, nosotros estamos en este momento abiertos a cualquier solución que tenga viabilidad de futuro. Lógicamente hay que estudiarlo a fondo y el Instituto Nacional de Industria en este momento no se ha manifestado, porque lo tiene sometido a estudio. Ligando con la última pregunta esta misma respuesta, yo creo que lo que hay que buscar es que el montaje nuevo que se organice, por su propia forma de organizarse, tenga viabilidad de futuro; no pensar únicamente en hacer algo muy bonito, guiados por el cariño que todos tenemos a Extremadura, y encontrarnos con que lo que hemos hecho dentro de cuatro años no vale. De ahí la importancia de cualquier agrupación, y no entro en determinar quién debe participar o no, primero, porque no lo sé en este momento y, segundo, porque lo que hay que buscar es que, efectivamente, sea operativo el agrupamiento que se haga.

Respecto a las posibilidades de trasladar a Mérida la dirección de la compañía, yo, desde que me he incorporado a CARCESA, a finales de julio pasado, lógicamente he cuestionado todo tipo de establecimiento hecho, y una de las preguntas que me ha hecho, buscando una mayor operatividad en la compañía, es si efectivamente todos los servicios deberían estar en Mérida. La conclusión a la que he llegado es que algunas áreas, como la de expropiación; la comercial, en donde nos encontramos con que en Madrid se concentra el 80 por ciento del volumen de venta de estos productos en España a través de las centrales de compra de las cadenas nacionales, de las cuales en Madrid hay 14; la financiera, en donde de alguna manera los volúmenes en los que nos movemos y las relaciones con los bancos, desgraciadamente, tenemos que discutirlas a nivel de centrales o de oficina de alto rango —sin desmerecer, en absoluto, de las posibles instalaciones u oficinas que cualquier entidad bancaria tenga en la zona—; y, en cuarto lugar, las propias funciones de la Presidencia en cuanto que la Presidencia de CARCESA depende de ENDIASA y ésta está en Madrid y nuestro contacto con ENDIASA o con el INI es permanente. Esas cuatro áreas, de alguna manera es mucho más operativo tenerlas en Madrid que en Mérida. En Mérida queda la Dirección Técnica; queda una persona responsable de todas las operaciones y, lógicamente, todos los departamentos de investigación y de desarrollo están en Mérida.

La última pregunta que me hacía sobre la posibilidad de un INI extremeño, la verdad es que esto supera mis posibilidades y mis atribuciones, por tanto prefiero no entrar en el tema.

Gracias.

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

¿Algún Grupo Parlamentario quiere hacer alguna intervención u observación o toma de posición? **(Pausa.)** En este caso, muchas gracias por su presencia y su información a esta Comisión, que será muy útil en el futuro. **(Pausa.)**

COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE PRERREDUCIDOS INTEGRADOS DEL SUROESTE DE ESPAÑA, S. A., PRESUR, PARA QUE INFORME DEL GRADO DE EJECUCION DEL PROYECTO MINERO-INDUSTRIAL OBJETO DE DICHA SOCIEDAD, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR

El señor **PRESIDENTE:** Continuamos la sesión, señorías, con la comparecencia del Presidente de la Sociedad de Prerreducidos Integrados del Suroeste de España, Sociedad Anónima, PRESUR, para que informe del grado de ejecución del proyecto minero-industrial objeto de dicha sociedad, a solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

Al igual que en la comparecencia anterior, damos la palabra, en primer lugar, al Presidente de PRESUR, agradeciéndole su presencia en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE DE PRERREDUCIDOS INTEGRADOS DEL SUROESTE DE ESPAÑA, S. A.** (Montero Lebrero): Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, me van a permitir, antes del inicio de mi exposición, hacer una muy breve referencia pidiendo, primeramente, disculpas por los fallos que pueda cometer en esta breve exposición, teniendo en cuenta, como ustedes muy bien conocen, que hace justamente cinco días que soy Presidente de la Compañía. De cualquier manera voy a intentar hacer, como muy bien decía el Presidente, una muy breve exposición del objeto de la misma.

Como ustedes saben el objeto de PRESUR es el aprovechamiento integral de los minerales de hierro del suroeste de España, yacimientos de magnetita de las provincias de Huelva y de Badajoz. Tal aprovechamiento integral se diseñó, en un principio, en el año 1980 en la producción de esponja de hierro, que fue abandonado posteriormente. En abril de 1983 el INI toma la mayoría de capital de la sociedad, pasando prácticamente del 14 al ciento por ciento en el capital de la misma, con un programa de actuación cuya idea fundamental es el mantenimiento

del empleo en la zona y el aprovechamiento, como decíamos, de los minerales y yacimientos de magnetita en la misma.

El programa fundamentalmente a conseguir por la empresa es la producción de un concentrado de hierro del 60 por ciento como mínimo para su venta como «pellet», el estudio y la explotación de los yacimientos de dicho mineral en la zona de su competencia, llevando a cabo un amplio y extenso programa de exploración de minerales de hierro, cromo, plata y oro en la zona, y emprender como punto fundamental un plan de investigación y desarrollo para la aplicación de un sistema de plasma térmico en la producción de esponja de hierro o lingote para moldería, a partir de los concentrados de hierro y de carbón de baja calidad, a llevar a cabo en una planta experimental en Fregenal de la Sierra.

En estas actuaciones, como digo, a partir de 1983 se ha modificado el proceso y, mediante un protocolo firmado entre el Instituto Nacional de Industria, la Junta de Extremadura y las representaciones de la Unión General de Trabajadores, se llega al compromiso que se materializa en el objeto básico de la empresa.

En estos momentos están en funcionamiento, puesto que se han recuperado, las antiguas explotaciones de Minera de Andévalo, situadas en Cala, provincia de Huelva, y un amplísimo programa de investigación de yacimientos minerales en una extensión de 700.000 hectáreas que comprende parte de la provincia de Huelva y la mayoría de la provincia de Badajoz.

Igualmente, y situada en Fregenal de la Sierra, existe la denominada PEAM, Planta Experimental de Aprovechamiento Metalúrgico, que hará posible —esperamos que en un futuro inmediato— la aplicación de esta nueva técnica al desarrollo de los concentrados de los minerales ubicados en la zona y que era, como decía al principio, el objeto de la propia empresa.

Para hacer posible también la realización de todos estos trabajos ha sido necesaria —y está en estos momentos en construcción— la realización de un embalse entre las localidades de Fregenal de la Sierra y Jerez de los Caballeros, que en este momento se encuentra en plena fase de construcción, así como la instalación de canalizaciones de agua para el suministro de la planta desde el citado embalse hasta las instalaciones de Fregenal de la Sierra que, como digo, están en estos momentos en fase de construcción.

En cuanto a la investigación de minerales de la zona, a través de la cooperación o colaboración con la Empresa Nacional Adaro, se está investigando y utilizando también el personal de las antiguas instalaciones de Minera de Andévalo en la zona de Extremadura, se está realizando un amplísimo programa de investigación de recursos minerales en la zona, cumpliendo así uno de los objetivos de la propia empresa.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, al señor Presidente de PRESUR.

Por el Grupo solicitante de la comparecencia, tiene la palabra el señor Ramallo, en una única intervención.

El señor **RAMALLO GARCIA:** Gracias, señor Presidente, y mi agradecimiento también al nuevo señor Presidente de PRESUR. Nos pasa un poco como con la comparecencia anterior —puesto que estaba usted ahí y lo ha oído—, y es que tantos cambios de presidentes no son buenos, porque es lógico que usted hoy sepa bastante poco de esta materia, porque sería muy difícil que lo supiera. Yo le anuncio que dentro de un tiempo volveré a pedir su presencia, y estoy seguro que, amablemente, acudirá a contarnos algunas cosas más.

Lo cierto y verdad es que este proyecto ha hecho correr ríos de tinta en Extremadura, y no sólo en Extremadura, sino también en España. Es un proyecto viejo sobre una vieja aspiración de la deprimida —y no por lagrimear, sino porque es verdad— Extremadura, en el que me tocó a mí, cuando fui Presidente de la Junta, recoger una iniciativa ya de 1974, cuando escasea la chatarra y se piensa en Extremadura para hacer un proyecto de «pelletización» porque el mineral de allí es sobradamente rico en álcali, parece que hay que depurarlo y hay que conseguir que ese mineral luego se pueda vender haciendo una prerreducción. La historia de prerreducidos empieza allí. En 1980, el Gobierno encarga al Ministerio de Industria la constitución de una promotora que ponga en marcha el proyecto de prerreducción y dicha promotora adoptará el nombre de PRESUR.

Fui testigo de excepción, precisamente porque en esta fecha se creó, en el seno del Ministerio de Industria, una comisión coordinadora de actuaciones administrativas en Extremadura. Se trataba, ni más ni menos, de canalizar las compensaciones que como causa y motivo de la construcción en Extremadura de centrales nucleares se dieran. El nacimiento de este proyecto, indudablemente caro, es una compensación por tener que soportar en Extremadura, Almaraz, y por tener que soportar, luego, Valdecaballeros. Porque yo también soy de los que digo que hay que soportarlo, pero hay que sacarle el jugo. Cuando yo estaba como Presidente de la Junta Preautonómica de Extremadura, se empezó a trabajar en este proyecto; se nombró su primer presidente, que fue el señor Becerril, y así, en 1981, PRESUR presenta a la Administración un estudio definitivo del proyecto que se valora en 20.904 millones de pesetas.

Dicho esto, después ya ha venido todo lo que vino, que era una lucha concreta en Extremadura por ese proyecto; desde el Partido entonces en la oposición —creo que es buena la historia porque es la historia viva de lo que ha ocurrido— se acució al entonces Gobierno de Extremadura, en el que yo ya no estaba —era la época del señor Bermejo—, y así, después, en 1981, el Consejo de Ministros aprueba la planta de «pellets» y prerreducidos, con una inversión de 26.000 millones y 1.476 puestos de trabajo, entre directos e inducidos. En 1982, se actualiza la inversión a 31.025 millones. En 1982 hay unas movilizaciones importantes en Extremadura, hay unos encierros de mineros, y el actual Presidente del Gobierno, don Felipe González, visitó en dos ocasiones a los mineros encerrados, siendo así que hay una nota oficial —y lo digo en cuanto vincula a lo que se tenía que haber hecho y no se

está haciendo, que no es lo que se le entrega a usted como Presidente de esta sociedad en estos momentos— en la que se garantiza, en septiembre de 1982, que se va a construir esa planta de «pelletización», pero no lo de la esponja, que luego es lo que se nos dice, y se cambia el proyecto.

En efecto, después de una serie de preguntas formuladas por mí mismo al Ministro de Industria, el señor Solchaga va a Fregenal de la Sierra el 21 de febrero de 1983 y manifiesta, en un cine de aquella localidad, que el proyecto que se iba a realizar era el mismo al que se había comprometido el Partido Socialista, es decir, el de los 30.000 millones de inversión, todo aquello que luego ha quedado en nada. Dijo que en marzo de 1983 comenzaban las obras y que, en agosto de 1985, se harían las primeras pruebas de fabricación de la producción en Fregenal.

Todo esto, señor Presidente de la Comisión y señor Presidente de PRESUR, no lo decimos a título de historia sólo, es que realmente ya es muy difícil que allí nos creamos algo cuando se nos han dado calendarios cerrados y, a continuación del calendario que se nos da, en el mes de octubre de 1983, se sustituye el proyecto. Porque, claro, una cosa era predicar y otra era dar trigo por un llamado esponja de hierro, con una inversión en dinero y en puestos de trabajo muy inferior a la que se había prometido y la que desde Extremadura —que es desde donde se había luchado por este proyecto— estábamos demandando.

Se nos ha hablado ahora de un protocolo firmado en 1983 entre la UGT, la Junta de Extremadura y el Gobierno, en el que ninguno pudimos participar. Yo, a través de la Presidencia de la Comisión, interesaría, si es posible, que se nos facilite a los señores Diputados ese protocolo, porque sería importante que lo conociéramos. Yo he oído siempre hablar de él, pero no le conozco, y creo que es muy importante que lo conozcamos para saber si aquel protocolo, que ya es la vuelta del calcetín de lo que era el proyecto, se está cumpliendo.

Por tanto, perdóneme, señor Presidente de la empresa PRESUR, usted acaba de llegar, la herencia que recibe no es buena; desde la Asamblea de Extremadura se ha intentado que compareciera allí el Presidente anterior, no lo hizo —quizá el criterio era razonable— aduciendo que era una empresa nacional, pero lo cierto es que cuando éramos presidentes de esa institución y se pedía la comparecencia de alguien, nosotros accedíamos. Esa es la diferencia. Pero realmente lo que interesa es que usted se concience, en lo que de interés tiene para Extremadura, de que es muy difícil que allí nadie ya se crea nada. Por tanto, se nos está hablando ahora de inversiones contradictorias. El señor Ministro dice una cosa, el Alcalde de Fregenal dice otra, el Consejero de Industria de la Junta de Extremadura dice otra, y lo que yo quiero es que se me concreten —y si usted no está en condiciones de concretarlo ahora, yo lo comprendo— posteriormente por escrito una serie de cuestiones.

En primer lugar, quisiéramos saber en qué consiste de verdad el actual proyecto PRESUR. Quizá en el protocolo lo diga. Nosotros hoy no lo sabemos. También queremos saber si es viable ese procedimiento experimental, que es lo único que se va a hacer en Fregenal, porque si no es viable, me temo que nos vamos a quedar absolutamente sin nada. Se nos habla de una tecnología punta, pero a lo mejor es tan punta que no nos sirve, y entonces nos hemos quedado sin nada.

En segundo lugar, querríamos saber la inversión prevista y la distribución geográfica entre Extremadura y Andalucía. La pregunta hecha desde mi tierra es lógica desde mi tierra, Extremadura, porque ésta fue una lucha extremeña en la que nos empeñamos absolutamente todos, en la que estuvimos encerrados los políticos sin distinción de credo y religión —como se dice—, y ahora me da la sensación de que el grueso de la inversión se va a realizar en Cala, que da la casualidad que está en Huelva, que es de la Comunidad andaluza —con esto pasa como con los ferrocarriles, aunque no sea esta la cuestión—, y en Extremadura queda poco.

En tercer lugar, quisiéramos saber la inversión que se ha realizado hasta ahora y dónde se ha realizado. Porque cuando se habla de que se han invertido 5.000 ó 6.000 millones, yo voy a Fregenal de la Sierra y, aunque lo que se haya hecho allí tenga paredes maestras de oro, es muy difícil que allí haya 6.000 millones de pesetas.

Se nos está hablando de puestos de trabajo, y yo pregunto qué es lo que ha pasado en Fregenal de la Sierra y en Jerez de los Caballeros —lo de Andalucía que lo pregunten los parlamentarios andaluces— y me encuentro con que sólo se están contratando guardas y que la obra que se va a hacer —quizá estemos empezando al revés— son chalets para los futuros técnicos que vayan allí, que, por supuesto, no son de Extremadura.

Me interesaría saber, aparte de los puestos de trabajo, desde cuándo está funcionando la planta experimental, porque se dice que está funcionando y yo voy allí y no lo veo, quizá no tenga que echar humo; yo entiendo muy poco de eso, pero me da la sensación de que allí no está funcionando nada y se nos dice que está funcionando.

Por último, cuál es la producción futura de esa planta experimental y si, luego, cuando se haya remontado la experiencia, va a ser una planta en serio, no experimental, porque para este experimento yo creo que Extremadura luchó demasiado, tanto que motivó el viaje del entonces Jefe de la oposición y hoy Presidente del Gobierno dos veces, para ver a los mineros encerrados. La verdad es que allí ya no nos creemos nada.

Esa es la razón de mis preguntas. Yo termino por donde empecé, que sería bueno que usted durara mucho en la Presidencia de esta empresa, porque daría la sensación de que, al menos, hay continuidad y que lo haría usted bien en beneficio de todos. Por supuesto, entiendo que usted pueda no estar en situación de contestar a las preguntas que hago por el poco tiempo que lleva; puede contestarlas por escrito o como usted lo estime más oportuno.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Presidente de PRESUR, tiene usted la palabra para contestar a las preguntas del señor Diputado, advirtiéndole de que aquellas cuestiones que excedan de su competencia no está usted obligado a contestarlas.

El señor **PRESIDENTE DE PRERREDUCIDOS INTEGRADOS DEL SUROESTE DE ESPAÑA, S. A.** (Montero Lebrero): Señor Presidente, señorías, evidentemente, no podré contestar en este momento a toda la serie de preguntas que me ha hecho S. S., pero muy gustosamente se lo haré llegar por escrito. De cualquier manera, voy a intentar responder a la mayoría de las mismas.

En qué consiste el proyecto PRESUR. Vuelvo a repetir las palabras anteriores, que el proyecto PRESUR es aquel que da origen, por decirlo de alguna manera, al planteamiento de la empresa desde 1983 hasta estos momentos. El objetivo básico, como decía, es el aprovechamiento integral de los minerales de hierro del suroeste de España, yacimientos fundamentalmente situados en la Comunidad andaluza y en la Comunidad extremeña. En ese sentido, el cambio, muy bien señalado por S. S., de los distintos proyectos hasta el día de la fecha, las vicisitudes de lo que hoy en día es la empresa PRESUR, que lo ha señalado muy bien S. S., con una cronología exacta además, han venido a transformar la primitiva idea de lo que en estos momentos podríamos denominar ya no proyecto PRESUR sino realidad PRESUR.

Ciñéndonos a las realizaciones en la zona que comprende la Comunidad Autónoma extremeña, concretamente las obras en Fregenal de la Sierra, quiero ratificar lo que S. S. decía, que la planta experimental está en funcionamiento, pero en funcionamiento como planta experimental. Sus señorías comprenderán fácilmente que el hecho de ser una planta experimental no significa que sea una planta industrial que esté dando un proceso final de elaboración, sino que se están haciendo los ensayos necesarios para comprobar el funcionamiento de todas las instalaciones. Por tanto, puedo confirmar a S. S. que es una planta donde en estos momentos se están llevando a cabo los procesos previstos en su diseño primitivo.

Su señoría me hace una pregunta tremendamente difícil e importante. Decía S. S. si será viable el proyecto de la planta experimental en Fregenal de la Sierra. Yo, desde aquí y en este momento, puedo tranquilizar a S. S. diciéndole que nuestra idea es que será absolutamente viable. De ahí que las inversiones que se están realizando precisamente en esa planta experimental corroboren el interés, no solamente por la aplicación de esta nueva técnica, el tratamiento o aprovechamiento de los minerales de hierro en la zona, sino por la posibilidad incluso de ampliar esa experimentación a otro tipo de minerales distintos del hierro, también de la misma zona de producción, concretamente de la Comunidad Autónoma extremeña.

La inversión prevista y la realizada. Su señoría sabe, y también ha hecho alusión a distintas cifras a lo largo del tiempo, que la inversión prevista en todo el ámbito de la actividad de la empresa PRESUR, no solamente en Extremadura sino también en Andalucía, es próxima a los 9.500 millones de pesetas. El reparto de la inversión está fundamentalmente en las obras ya realizadas, por lo tanto, inversión materializada, en las instalaciones de Cala, que alcanzan aproximadamente 5.300 millones; el resto, son obras realizadas en la zona de Jerez de los Caballeros. Tenga en cuenta S. S. que son obras de preparación del diseño y construcción de una planta experimental, como digo, y únicamente en estos momentos estamos en esta situación, además de todo el proceso de investigación de la hoy denominada Monaguera, que es, fundamental y básicamente, territorio que ocupa la Comunidad Autónoma extremeña, en la que también se ha invertido una cantidad próxima a los 200 millones al día 1 de diciembre del presente año.

Es igualmente objeto de inversión en la Comunidad Autónoma extremeña el embalse que se está construyendo entre las localidades de Fregenal de la Sierra y Jerez de los Caballeros, que en estos momentos lleva una inversión de prácticamente 150 millones de pesetas, no totalmente terminada, como decía a SS. SS., puesto que está en proceso de construcción.

Hacía S. S. también una alusión a obras que se estaban realizando como viviendas en el ámbito territorial de Fregenal de la Sierra. Evidentemente, está en fase de construcción una serie de viviendas que serán utilizadas por el personal de la propia empresa. Yo quisiera recordar ahora un tema fundamental, y es que el no haber realizado hasta este momento nada más que las inversiones a las que he hecho alusión anteriormente se debe, fundamental y básicamente, a que en el ámbito de la Comunidad Autónoma extremeña se está en una fase de investigación y de planta piloto. En la fase siguiente, es decir, la puesta en explotación de los resultados de la planta piloto, se empezará el diseño y la construcción de una planta semiindustrial, con una capacidad teórica de 40.000 toneladas-año, que esperamos, a la vista de los resultados obtenidos en la planta experimental, haga absolutamente rentables y aprovechables las riquezas de la zona extremeña.

Como S. S. ha sugerido, yo podría hacer llegar a la Comisión, a través de la propia Presidencia, el resto de los datos que me ha solicitado en su intervención.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Presidente de PRESUR por su amable intervención y la información que ha facilitado.

Tiene la palabra el señor Ramallo.

El señor **RAMALLO GARCIA:** El señor Presidente de PRESUR me dio las cifras de Cala, pero no las de Jerez de los Caballeros y Fregenal de la Sierra. Yo quisiera que me las diese, por si se las hubiera olvidado, con la venia de la Presidencia.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Presidente de PRESUR.

El señor **PRESIDENTE DE PRERREDUCIDOS INTEGRADOS DEL SUROESTE DE ESPAÑA, S. A.** (Montero Lebrero): La cifra de Cala que le había dado es de 5.300 millones de pesetas; la diferencia global, hasta 6.036 millones, son las inversiones realizadas.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Algún Grupo Parlamentario quiere hacer observaciones o tomar posición? **(Pausa.)** En ese caso, señorías, damos por terminada esta parte de la sesión.

Se suspende la sesión hasta esta tarde a las cinco en punto, con la comparecencia del Ministro de transportes.

Era la una y media 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