



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1988

III Legislatura

Núm. 354

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENCIA DE DON ISIDORO GRACIA PLAZA, VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión celebrada el martes, 25 de octubre de 1988

ORDEN DEL DIA

Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela) para informar sobre las modificaciones del Plan General de Carreteras previstas por el Gobierno sobre el calendario de ejecución de sus diferentes programas hasta el 31 de diciembre de 1991 y sobre los medios financieros para su ejecución (a solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación DC) (número de expediente 213/000116).

Contestación por el señor Subsecretario de Obras Públicas y Urbanismo (Mauleón Álvarez de Linera) a las siguientes preguntas:

Del señor Pérez Dobón (Agrupación Democracia Cristiana):

- Sobre fecha en que tiene previsto el Gobierno la inclusión formal en el catálogo de carreteras de la red de interés general del Estado de la Carretera Puerto Lumbreras-Vélez Rubio-Baza («B. O. C. G.» número 212, Serie D) (número de expediente 181/000923).
- Sobre fecha en que tiene previsto el Gobierno la inclusión formal en el programa de autovías del vigente Plan General de Carreteras, programación 1988-91, del tramo Puerto Lumbreras-Vélez Rubio-Baza («B. O. C. G.» número 212, Serie D) (número de expediente 181/000924).
- Sobre fecha en que tiene previsto el Gobierno el comienzo de las obras de la autovía Puerto Lumbreras-Vélez Rubio-Baza y de sus diferentes subtramos («B. O. C. G.» número 212, Serie D) (número de expediente 181/000925).

- Sobre fecha en que tiene previsto el Gobierno la entrada en servicio de la autovía Puerto Lumbreras-Vélez Rubio-Baza y de sus diferentes subtramos («B. O. C. G.» número 212, Serie D) (número de expediente 181/000926).
- Sobre fecha en que tiene previsto el Gobierno la inclusión formal en el programa de autovías del vigente Plan General de Carreteras, Programación 1988-91, del tramo Puerto Lumbreras-Almería-Adra («B. O. C. G.» número 212, Serie D) (número de expediente 181/000927).
- Sobre fecha en que tiene previsto el Gobierno el comienzo de las obras de la autovía Puerto Lumbreras-Almería-Adra y de sus diferentes subtramos («B. O. C. G.» número 212, Serie D) (número de expediente 181/000928).
- Sobre fecha en que tiene previsto el Gobierno la entrada en servicio de la autovía Puerto Lumbreras-Almería-Adra y de sus diferentes tramos («B. O. C. G.» número 212, Serie D) (número de expediente 181/000929).
- Sobre previsiones del Gobierno de incluir en la autovía Puerto Lumbreras-Almería-Adra una variante de circunvalación por el interior que evite el paso de la autovía por la ciudad de Almería («B. O. C. G.» número 212, Serie D) (número de expediente 181/000930).
- Sobre en qué tiene previsto el Gobierno el comienzo de las obras de acondicionamiento de la Carretera N-336, de Puerto Lumbreras a Baza por el Valle de Almanzora («B. O. C. G.» número 212, Serie D) (número de expediente 181/000931).
- Sobre fecha en que tiene previsto el Gobierno la entrada en servicio de la Carretera N-336, de Puerto Lumbreras a Baza por el Valle de Almanzora («B. O. C. G.» número 212, Serie D) (número de expediente 181/000932).

Del señor Álvarez-Cascos Fernández (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) sobre causas y responsabilidad de los hundimientos ocurridos en el firme de la Avenida de la Ilustración de Madrid («B. O. C. G.» número 215, Serie D) (número de expediente 181/000935).

Preguntas del señor Martínez-Campillo García (Grupo Parlamentario del CDS):

- Sobre informe del valor ecológico, con especial referencia a la flora y a la fauna, de la comarca de Anchuras (Ciudad Real) («B. O. C. G.» número 215, Serie D) (número de expediente 181/000936).
- Sobre protección contra incendios en los edificios («B. O. C. G.» número 215, Serie D) (número de expediente 181/000941).

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO PARA INFORMAR SOBRE LAS MODIFICACIONES DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS PREVISTAS POR EL GOBIERNO, SOBRE EL CALENDARIO DE EJECUCIÓN DE SUS DIFERENTES PROGRAMAS HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1991 Y SOBRE LOS MEDIOS FINANCIEROS PARA SU EJECUCIÓN, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (A. DC)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Se abre la sesión. Señorías, el orden del día tiene dos puntos, el primero es la comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo para informar sobre las modificaciones del Plan General de Carreteras previstas por el Gobierno sobre el calendario de ejecución de sus diferentes programas hasta el 31 de diciembre de 1991, y sobre los medios financieros para su ejecución, a solicitud del Grupo Parlamentario Mixto, y luego habrá un turno de preguntas que contestará el señor Subsecretario de Obras Públicas.

Para la exposición correspondiente al primer punto, tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, con sumo gusto comparezco de nuevo ante esta Comisión de Obras Públicas y Servicios para ofrecer la información que me ha sido solicitada sobre las modificaciones del Plan General de Carreteras previstas por el Gobierno sobre el calendario de ejecución de sus diferentes programas hasta el 31 de diciembre de 1991, y sobre los medios financieros para su ejecución.

La cuestión planteada con objeto de esta comparecencia engarza directamente con una actuación gubernamental muy concreta como es la presentación y posterior convalidación por esta Cámara del Real decreto-ley 3/1988. Dicho decreto, como SS. SS. saben, concede un suplemento de crédito al programa 513 D, creación de infraestructura de carreteras, y asimismo modifica el montante de los compromisos de gasto de ejercicios futuros. Es un instrumento adecuado que va a permitir —lo está haciendo ya— un notable impulso en el tiempo a la ejecución del Plan General de Carreteras.

Con motivo de la presentación de este decreto-ley explicaba cuáles eran las razones por las que se veía nota-

blemente incrementada la aportación económica y se fijaba un «timing» distinto a la culminación del Plan General, sobre todo en materia de autovías.

Sin que el Plan General de Carreteras varíe, y dentro de sus previsiones, se fijaba la adaptación del mismo a algunas situaciones concretas nuevas, como la Olimpiada de Barcelona o la Exposición Universal de Sevilla. La situación, después de la aprobación del decreto-ley citado, es la siguiente: en autovías se incrementa la longitud inicialmente prevista desde 3.250 hasta 3.400 kilómetros aproximadamente. Ello se debe a las variaciones de longitud motivadas por la construcción de variantes de trazado y de población. En este programa hay que destacar las siguientes incidencias, algunas de ellas relacionadas con el programa de actuaciones urbanas: el tramo Mataró-Malgrat, incluido en la programación de las Olimpiadas de Barcelona, y la variante de Mataró, que inicialmente estaba dentro del programa de acondicionamiento; la definición del trazado de la autovía Puerto Lumbreras-Baza, que discurre definitivamente por el itinerario de la Nacional 342, es decir, la carretera que recorre la comarca de Los Vélez; el tramo Agra-Almería, inicialmente dentro del programa de acondicionamiento, pasando a proyectarse una autovía por necesidades de tráfico, según previsiones del Plan General de Carreteras; continuación de la autovía del Mediterráneo desde Puerto Lumbreras a Almería. El tramo inicial Puerto Lumbreras hasta el cruce con la comarcal 323, Santa Bárbara, se incluye inicialmente en el programa de autovías continuándose hasta Almería, gracias a la reducción de coste debida a la elección de trazado de la autovía entre Puerto Lumbreras-Baza por la N-342, en lugar de la C-323.

Como SS. SS. saben, inicialmente el Plan de Carreteras establecía el itinerario por la citada carretera N-432 comarca de Los Vélez. Con posterioridad a la aprobación del Plan de Carreteras, las autoridades de la Comunidad Autónoma de Andalucía y las locales de la provincia de Almería plantearon la conveniencia de optar por el itinerario del Valle de Almanzora, cosa que inicialmente fue aceptada por el Ministerio pero sometida a revisión, a la vista de los resultados del análisis del trazado y de coste, se comprobó que la intervención en dicho valle resultaba tan extraordinariamente cara que se planteó una reconsideración sobre ese itinerario, de tal forma que en definitiva se optó por ir por la N-342, es decir, comarca de Los Vélez.

Dentro de los acuerdos sociales buscados con distintos alcaldes y representantes de distintos sectores de opinión dentro de la provincia de Almería, optamos por asignar los recursos que hubieran ido a esa actuación a la comarca de Los Vélez, inicialmente prevista en el Plan para modificar la tipología de las actuaciones desde Murcia a Almería.

Esa es la razón por la que definitivamente se determina en la previsiones presupuestarias —que tendrán su traducción formal en los planes de inversión pública— la construcción de la autovía del Mediterráneo desde Puerto Lumbreras a Almería, además del itinerario hacia Baza por la comarca de Los Vélez.

En el programa de acondicionamientos se incrementa la longitud inicialmente prevista debido a variaciones de longitud motivadas por la construcción de variantes de trazado. Se destaca, además, como incidencia, la inclusión del acondicionamiento de la N-632 entre Gijón y Ribadesella. Se produce asimismo una disminución por las actuaciones que se han citado al hablar del programa de autovía y que se incluye en dicho programa. En el programa de reposición y conservación se incrementa la dotación en conservación ordinaria, debido a nuevas necesidades.

Me refiero, a continuación, al programa de actuaciones en medio urbano. La celebración en 1992 de la Olimpiada de Barcelona y la Exposición Universal, la necesidad de dotación de infraestructuras varias a Madrid, ante la constitución en 1992 del mercado interior único, han llevado a la firma de convenios en las ciudades anteriores, así como en Málaga, Granada, Valladolid y Guadalajara. Ello supone la inclusión de actuaciones inicialmente no previstas, y además se incluye en este programa el acceso a Madrid por la carretera N-VI, la autovía del bajo Llobregat y la autovía Trinidad-Mongat, en Barcelona.

En conjunto, las ampliaciones anteriores suponen un incremento de coste de 205.955,3 millones de pesetas, sobre el billón 146.326 millones de pesetas, de 1988, inicialmente previstos. Esto implica que, si no hubieran existido desviaciones en los costes unitarios inicialmente previstos, el coste del Plan General de Carreteras, una vez incorporadas las ampliaciones al mismo, se elvaría a 1.352.275,3 millones de pesetas, de 1988. Es de destacar que dentro del programa de autovías se ha producido una mejora notable en el diseño de dichas vías; en el caso de la N-I y de la N-II, motivado por las resoluciones 11 y 12 del Congreso de los Diputados, de 20 de marzo de 1986, en cuanto a las características funcionales de las mismas.

En cuanto al calendario de ejecución de los siguientes programas, y para situarnos en la realidad al día de hoy, voy a proporcionarles algunos datos. Autovía: en servicio 312,1 kilómetros, que han tenido un coste de 35.648,1 millones de pesetas; en ejecución, 1.327,7 kilómetros, con un coste previsto de 220.463,4 millones de pesetas; en la fase de contratación se encuentran 205,9 kilómetros, con un coste de 47.436,1 millones de pesetas; y en fase de expropiación, 69,8 kilómetros, con un coste previsto de 17.865,6 millones de pesetas. Total, 1.915,5 kilómetros, con un coste de 321.413.200.000 pesetas. Ello supone un grado de cumplimiento, al 1 de octubre de 1988, del 57 por ciento respecto al total del Plan.

Programas de acondicionamientos: en servicio se encuentran 2.112,4 kilómetros, que han costado 47.524,4 millones de pesetas; en ejecución 1.690,6 kilómetros, con un coste de 68.057,6 millones de pesetas; en fase de contratación, 383,4 kilómetros, que tienen previsto un coste de 24.418,4 millones de pesetas; en fase de expropiación de terrenos, 634,8 kilómetros, con un coste previsto de 32.308,3 millones de pesetas. Es decir, en esta fase de contratación se encuentra un total de 4.821,5 kilómetros, con un coste de 172.308,7 millones de pesetas. Ello supone un

grado de cumplimiento, al 1 de octubre de 1988, del 63 por ciento respecto al total del Plan.

Programa de mejora del pavimento y de la plataforma: en servicio, 3.074,4 kilómetros, con un coste de 27.914,2 millones de pesetas; en ejecución, 1.646,7 kilómetros, con un coste de 25.434 millones de pesetas; en contratación, 660,8 kilómetros, con un coste de 15.234,6 millones de pesetas; en fase de expropiación, 514,4 kilómetros con un coste de 16.580 millones. Totales: 5.896,3 kilómetros, con un coste de 85.162,8 millones de pesetas. Ello supone un grado de cumplimiento, al 1 de octubre de 1988, del 65 por ciento respecto al total del Plan.

Programa de actuaciones en medio urbano: en servicio, 45 obras, que han costado 17.764,7 millones de pesetas; en ejecución, 63 obras, con un coste de 64.764,8 millones de pesetas; en contratación, 20 obras, con un coste de 13.612 millones de pesetas; en expropiación, 9 obras, con un coste de 12.683,6 millones de pesetas. El total de dicho programa es de 137 obras, con un coste de 108.825,1 millones de pesetas.

Las conclusiones que podemos sacar de estos datos es que, a pesar de las dificultades que plantea la ejecución del Plan, estamos en tiempo y en una fase muy importante para poder garantizar lo siguiente: dentro del programa de autovías se prevé la terminación de todas las obras el 31 de diciembre de 1991, lo que supone un acortamiento de los plazos respecto de lo previsto inicialmente en el Plan, en el que se indicaba que las obras de este programa estarían licitadas el 31 de diciembre de 1992, con terminación de las mismas a lo largo de 1993. En el programa de reposición y conservación se prevé, asimismo, la terminación de las obras al 31 de diciembre de 1991. En el programa de acondicionamientos, las previsiones son las mismas que las realizadas al aprobarse el Plan General de Carreteras en 1985, por el Gobierno, es decir, hacer las últimas adjudicaciones dentro del calendario previsto en el Plan. El programa de actuaciones en medio urbano, todas aquellas obras incluidas en los convenios de Madrid, Barcelona y Sevilla, deben estar en servicio el 31 de diciembre de 1991, salvo las actuaciones convenidas con posterioridad a esta programación o que puedan convertirse. Como saben ustedes, en el caso de Madrid hay previstas unas nuevas actuaciones —previstas intelectualmente pero no definidas en el convenio con Madrid— que ahora se van a incluir mediante la actualización de ese convenio y, por tanto, estas actuaciones, a desarrollar a partir de 1990, no están afectadas por este calendario, como SS. SS. pueden imaginarse. Estoy refiriéndome a algo que todavía el grupo técnico de la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid están definiendo, pero que previsiblemente afectará al definitivo cierre del anillo y actuaciones en la N-VI.

En cuanto a los medios financieros necesarios para el cumplimiento de lo anteriormente expuesto, y sin querer hacer reiteraciones con respecto al debate ya mencionado sobre el Real Decreto-ley 3/1988, simplemente decir que está previsto en dicha norma y que, como ustedes conocen supone, para el presente ejercicio 1988, 175.504,5 millones de pesetas; para el año 1989,

284.543,5 millones de pesetas; para el año 1990, 331.834 millones de pesetas y para el año 1991, 256.119,7 millones de pesetas, lo que garantiza lo anteriormente expuesto.

Naturalmente, hay previsiones de gastos para los años subsiguientes que completan el Plan en los programas de acondicionamientos y actuaciones en medio urbano y que garantizan su cumplimiento, si bien la cuantía no es tan importante, ya que se reduce por la incidencia de las autovías. Por tanto, se han previsto no solamente las adaptaciones del Plan General de Carreteras a las necesidades planteadas dentro del marco de la planificación, sino que se han arbitrado los fondos necesarios y, por tanto, habiendo puesto los medios, esperamos haber avanzado en 1991 de una forma importante, y creo que puedo decir casi espectacular, en eliminar el grave déficit de infraestructuras.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Muchas gracias, señor Ministro.

Por el Grupo solicitante, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: En primer lugar, agradecer la presencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo ante esta Comisión, comparecencia que mi Agrupación solicitó en su día, creo que fue en el mes de mayo, a raíz de las primeras noticias de la ampliación de las previsiones de inversiones del Plan General de Carreteras. Pienso, además, que la comparecencia es especialmente oportuna, puesto que se están debatiendo los Presupuestos Generales del Estado para 1989, que son los primeros, después de las cantidades previstas en el Real Decreto-ley a que se ha hecho referencia de junio del año en curso, en los que se cuantifican, de acuerdo con los nuevos criterios, los incrementos debidos a la aceleración de las obras y a las nuevas inversiones.

Todo lo que sea ampliar las inversiones en materia de carreteras en España es bueno y absolutamente necesario. Sin embargo, observando el propio anexo de inversiones de los Presupuestos de este año, que reproduce prácticamente la exposición de motivos del Real Decreto-ley y las intervenciones que ha tenido el señor Ministro a lo largo de su comparecencias en diversos trámites ante esta Cámara, y si nos remontamos a qué es lo que hace surgir el Plan General de Carreteras en 1984, que es el año inicial, se habla de corredores de transporte y hay una serie de corredores de transporte que están, según declara el propio Gobierno, que al fin y al cabo es el autor del Plan, especialmente infradotados. Me refiero a corredores de transporte en plan genérico, incluyendo transporte por carretera, por ferrocarril y por otros medios. Concretamente eran Levante-Andalucía, Irún-Fuentes de Oñoro, la costa mediterránea, la cornisa cantábrica y la Ruta de la Plata, porque los siete primeros, que son casi todos los radiales, tenían una cobertura insuficiente, pero decorosa, y los siguientes no tenían una red de comunicaciones mínimamente decorosa.

Pues bien, cuando se procede a esta ampliación de las

inversiones del Plan, se puede observar que, salvo en alguna inversión muy concreta, no ha habido una potenciación excesiva de esos corredores, casi todos ellos transversales, a los que se hace referencia en la enumeración de las carencias que están en la génesis del Plan General de Carreteras. Naturalmente eso se echa en falta en los presupuestos de este año, sobre todo en los aumentos de inversiones, puesto que no se dedican excesivas cantidades, y en algunos casos prácticamente ninguna, a estos corredores de tipo transversal, que están especialmente carentes de comunicaciones. Eso, por un lado.

Ahora bien, cuando se analiza ya lo que establece el programa de inversiones públicas para el cuatrienio hasta 1992, se van diseñando una serie de inversiones y se entra en lo que son modificaciones concretas de obras, puesto que hay dos tipos de modificaciones, según tengo entendido. Uno, con motivo de la aceleración. Se dice: el programa de autovías va a estar finalizado. Es decir se va a poder circular por las autovías del Plan General de Carreteras el día 1 de enero de 1992. Esa es la filosofía de este aumento de inversiones. Luego se incorporan nuevos proyectos que se enumeran, y se habla de Mataró-Malgrat, Gijón-Ribadesella, de las actuaciones en medio urbano, que son muy importantes; surge esa cantidad sobre la que el Director General de Carreteras no llegó a contestarme en Comisión el otro día —y me alegro que lo haya dicho el señor ministro— derivada del incremento en kilometraje de las autovías, que por lo visto es como consecuencia de variantes, no de una adición de nuevas autovías, sino del incremento de las variantes o diferencias en el trazado; pero ahí se queda. Una inversión considerable, unos 205.000 millones de pesetas, que corresponde al incremento de nuevas inversiones en las modificaciones establecidas por el Gobierno en pesetas del año 1988.

Analizando este programa de inversiones, sigue faltando, en opinión de mi Agrupación, una decantación de las inversiones hacia esos corredores transversales.

Puesto que luego hay una serie de preguntas relacionadas con Almería, yo las incluiría muy gustoso en este trámite, con objeto de ahorrar tiempo en los trámites subsiguientes. Hay un hecho muy curioso, y es que en este anexo aparece un mapa —si me lo permite la Presidencia y si el señor ministro está en condiciones de contestarlas porque casi son una especie de debate habitual entre el señor Ministro y este humilde Diputado de provincias—...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Señor Pérez Dobón, puede continuar.

El señor **PEREZ DOBON**: En este mapa anexo, aparece un trazado que es el Puerto Lumbreras-Adra, Almería-Adra; adicionalmente ha habido un cambio en las previsiones gubernamentales en relación con el itinerario que iba a seguir la llamada autovía de Almanzora y ahora pasa por Los Vélez, por el norte de la provincia de Almería. Pues bien, ese itinerario que aparece en el mapa, no aparece ni en los presupuestos ni en el preámbulo. Es decir, es una simple raya que se ha puesto en el mapa, no aparece una plasmación concreta en previsión de inver-

siones ni en los objetivos políticos del Plan General de Carreteras.

Como hay un dato añadido y es que, no hace muchos meses, en el Pleno, el Grupo Socialista votó en contra de la inclusión formal en el Plan General de Carreteras, en el programa de autovías, de unas autovías que el propio señor Ministro ha venido anunciando reiteradamente en Almería en sus visitas en los últimos meses a esa ciudad, se plantea una grave duda, puesto que el señor Ministro ha dicho muy claramente que aquellas inversiones del vigente programa de autovías van a estar finalizadas el 31 de diciembre de 1991, pero «a contrario sensu» también podría deducirse que aquellas obras no incluidas formalmente en el correspondiente programa de autovías del Plan General de Carreteras no tienen por qué estar en funcionamiento el día 1 de enero de 1992. Y como en materia de inversiones no solamente son útiles las inversiones, sino que al fin y al cabo —y creo que esto es acorde con la tradición laica de mi partido— hay que ser como Santo Tomás, es decir, hasta que no lo veas y no lo toques no te lo creas, el problema está en que las sospechas de estos anexos se confirma en las inversiones para este año, y es que para unas autovías que en teoría tendrían que estar en funcionamiento el día 1 de enero de año 1992, el presupuesto para el año 1989 es de cero pesetas dentro del programa de autovías y solamente hay inversiones para el programa de acondicionamiento.

Su señoría conoce tan bien como yo la orografía de la provincia de Almería. Sabemos que es dificultosa, pero tampoco consiste en atravesar el Himalaya. Naturalmente, si no se empiezan pronto las obras, si no se incluyen esas autovías en la aceleración que ha dado lugar a este importante incremento de cantidades, el día 1 de enero del año 1992 no van a estar finalizadas.

Por consiguiente, por no prolongar excesivamente el trámite, la pregunta se resume a lo siguiente: razones, que para mí siguen siendo incomprensibles, de que no se incluyan formalmente en el Plan General de Carreteras, programa de autovías, las anunciadas autovías para la provincia de Almería, y, en segundo lugar, si el Ministro está en condiciones de asegurar que el día 1 de enero del año 1992 se va a poder ir por una autovía desde Puerto Lumbreras a Adra y por la comarca de Los Vélez, porque sería lo coherente con lo manifestado en su visita a la provincia por la que soy Diputado.

El tema no es baladí, puesto que, si se contempla por lo menos lo que aparece en los Presupuestos de este año en los programas de inversiones o el anticipo para los próximos años, tampoco aparece un céntimo para autovías en la provincia de Almería. No nos engañemos, lo que no está en los presupuestos no está en el mundo. De ahí vienen las dudas, creo que absolutamente razonables, que nos acucian a la gran mayoría de los almerienses, no solamente a mí, sobre la efectiva realización de esas autovías.

Insisto, me gustaría conocer la opinión del Ministro o su criterio sobre si el día 1 de enero del año 1992, pese a que no se haya querido incluir formalmente esas carreteras, esas autovías, en el Plan General de Carreteras, pro-

grama de autovías, se va a poder circular en automóvil, autobús o el medio de transporte que sea desde Puerto Lumbreras a Adra y por Los Vélez una por autovía.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): ¿Otros Grupos que quieran intervenir? (**Pausa.**)

Señor Sedó, tiene la palabra por Minoría Catalana.

El señor **SEDO I MARSAL**: Simplemente quisiera entrar en un breve análisis de la información que se facilitó por el MOPU, según la cual el Gobierno decidió, a través del Real Decreto, acelerar de forma significativa la inversión en carreteras, teniendo en cuenta que en esta información se dice que, constatada la capacidad de gestión del MOPU para afrontar aumentos significativos de la inversión en carreteras, el Gobierno decide esta ampliación. En vista de ello, también nos dice que la repercusión en la infraestructura tiene tres puntos importantes. Uno de ellos es la aceleración temporal, de la que nos ha hablado el señor Ministro; otra es el incremento de redes arteriales, accesos de circunvalación en las grandes ciudades como Madrid, Barcelona, Sevilla. A mí me parece que Barcelona, Sevilla, por los acontecimientos de 1992, justifica posibles variaciones de los planes, por cuanto en el momento de su redacción ello podía no estar previsto, pero no así otros incrementos, como podrían ser Valencia, Málaga y el propio Madrid, diciendo que en 1992 también se ve afectado Madrid por el mercado interior único. Ya sabíamos que esto existiría, por tanto podía estar al aire Sevilla-Barcelona, pero no el mercado interior único.

Después nos dice que hay otra repercusión cualitativa respecto a las autovías programadas, que van a experimentar mejoras de diseño y de calidad que a efectos prácticos va a permitir su funcionamiento como autopistas con limitación parcial de riesgos, o sea, básicamente, las autovías programadas van a experimentar mejoras de diseño y de calidad. Incluso en palabras del señor Ministro se ha dicho aquí que se han reconsiderado trazados. A mí todo esto me lleva a la siguiente reflexión: el Plan de Carreteras tiene grandes fallos de programación, bajo mi punto de vista, porque las variaciones son demasiado sensibles respecto a las previsiones iniciales. Si hemos de considerar que no existen tales fallos de programación, sino que en realidad ha funcionado muy bien el Ministerio, entonces el gran fallo está en el Gabinete cuando no consideraba la capacidad del Ministerio suficiente, por cuanto dice que constatada la capacidad de gestión del MOPU... Es decir, una vez iniciado el Plan, se constata que el MOPU puede gestionar muy bien y entonces se decide darle más dinero. Una de dos, o el fallo está en no considerar que el MOPU era capaz en un momento dado, o en que los programas están desfasados, y ya no en costes, que son otro tema en el cual no voy a entrar.

Ahora bien, a mí todo esto me lleva a ver este tipo de programaciones un poco en el aire. Se que van funcionando, que van bien, y yo he podido disfrutar ya de algunas realizaciones, sobre todo en la autovía de Aragón, pero aquí, antes del verano, durante el debate en Comisión del Plan de Transportes Ferroviario —y no me voy de tema—,

se nos decía por parte del entonces señor Ministro que el ancho de vía europeo no podía ser, porque incluso en palabras del Presidente de RENFE se nos había dicho que el ancho europeo era inviable por problemas obvios. Yo estoy derivando todas mis palabras hacia una pregunta a un tema que siempre queda en el aire, que es el tema autovía-autopista. Yo veo que, con el cambio de Gabinete, el Ministro actual de Transportes, posiblemente, si la reconsideración que en estos momentos se está haciendo del ancho de vía europeo llegase a ser positiva, pasaría a ser el Ministro del ancho europeo, quizás dejando una imagen muy positiva. Señor Ministro, yo no quisiera —francamente no lo deseo, ni mucho menos— un cambio de Gabinete en el Ministerio de Obras Públicas, aunque, por algunas pegas, en algunos temas no estoy muy de acuerdo con el señor Ministro, pero me parece que la cosa va funcionando.

¿Puede haber —y voy a la pregunta— por parte del Ministerio, ya sea por análisis de las variaciones que va teniendo el Plan, ya sea por consideraciones desde Europa que nos vayan indicando que el camino quizá no es lo acertado que debería ser, alguna reconsideración respecto al tema de autopistas?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por el CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: En cualquier caso, muchas gracias al señor Ministro por sus explicaciones. Sin embargo, la comparecencia, en cuanto al objeto estricto que figura en el orden del día, parece un poco desfasada, porque creo que su petición por parte de la Democracia Cristiana procede del mes de mayo. En cualquier caso, las palabras del señor Ministro suscitan una serie de interrogantes que yo quisiera hacerle de forma breve.

Una de ellas, que nos preocupa y nos llama la atención, es la capacidad para gestionar estos incrementos. Es decir, hasta ahora mismo lo que ha venido sucediendo en el Ministerio ha sido que no se han podido cumplir los programas sucesivos de carreteras y autovías en función de una incapacidad para gestionar por falta de medios materiales y humanos. Esto ha traído como consecuencia algo muy importante, como ha sido el hecho de tener que revisar constantemente los precios que se habían contratado y también los proyectos adicionales y ya reformados. ¿Qué ha cambiado ahora mismo en el Ministerio que nos pueda garantizar, por parte del señor Ministro, que la ejecución va a seguir el ritmo que él ha anunciado y que dice que lleva del 55 ó 60 por ciento aproximadamente? ¿Qué es lo que ha cambiado en esa gestión, bien en el procedimiento, bien en las personas o en las dotaciones de los recursos materiales y humanos?

En segundo lugar, otra pregunta que nos hacemos desde mi Grupo es sobre las llamadas actuaciones en medio urbano. Ya en las comparecencias de Presupuestos manifestamos al Director General de Carreteras nuestra preocupación por el hecho de que, aun siendo necesarios e importantes los accesos a las grandes ciudades que van a es-

tar significadas por la Expo-92 y por las Olimpiadas, no cabe la menor duda de que aquellas ciudades que estén dispuestas a hacer un esfuerzo de cooperación con el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo se supone que entrarán dentro de un programa en el cual se contemplen las vías de acceso para descongestionar muchas ciudades que también tienen problemas de tráfico, por lo menos en lo que se refiere a vías de carácter semirápido dentro de esas ciudades.

En tercer lugar, los presupuestos del próximo año han puesto de manifiesto que, al tiempo que aumentaban significativamente las inversiones en materia de carreteras, disminuían significativamente en materia de su mantenimiento. Un programa de autovías, un programa tan ambicioso como se nos ha expuesto repetidamente, imagino que implica como contrapartida un programa de mantenimiento también ambicioso. España tiene un problema de ardenes lamentable, lo cual está incidiendo poderosamente en la seguridad del tráfico, y quisiéramos saber si van compaginadas y paralelas ambas actuaciones.

Finalmente, tengo que hacer referencia, como ha hecho antes el Diputado que me ha precedido en el uso de la palabra, al debate autopistas-autovías, que es inevitable. Se han oído afirmaciones, no sabemos si responden a la realidad o no, del propio Ministro en el sentido de que estaría en condiciones de ponerlo en marcha en 1992, incluso la posibilidad de que pudiera hacerlo antes, pero hay aspectos que mi Grupo ha destacado constantemente, es decir, el cambio del cuadro económico en función de la baja del precio del dólar, de la baja del precio de los crudos, de la capacidad de producción de cemento y hormigón por parte de España y con dificultades de exportación, de la capacidad de refinado de petróleo, de la mano de obra que hay en paro y que podría tener acogida dentro de estos programas de choque de inversiones públicas, el déficit de infraestructura que usted ha resaltado anteriormente, el tratamiento distinto que nunca hemos apreciado en el Plan General de Carreteras entre el tráfico lento y el tráfico rápido, el distinto tratamiento que requieren los largos recorridos de los cortos recorridos, y, finalmente, algo tan importante como ese argumento de la diferencia de coste entre autovías y autopistas, en un programa a tan largo plazo. Nuestro cálculo es que los kilómetros de autopistas multiplicados por los kilómetros de autovía a tan largo plazo supondrían un incremento de 300.000 ó 400.000 millones de pesetas. Lo que parece evidente es que un programa de autopistas de esta envergadura condicionaría terminantemente el hecho de no poder gozar, posteriormente, de unas autopistas sin peaje o con peaje político, porque no tendrían esa capacidad de tener a su lado, paralelamente, una carretera en función de que muchas de las autovías son trazados desdoblados de carreteras actuales. Habría que valorar también el coste de las expropiaciones en las autovías que se producen sobre carreteras que transcurren por tramos en los que se ha revalorizado el suelo y el coste adicional que supone el hecho de que multitud de actividades industriales o semiindustriales, comerciales, etcétera, se han instalado en torno a esas carreteras sobre las cuales se van a construir

ahora las autopistas y que en función de ese tipo de autovía que se quiere hacer va a ser muy difícil que cada una de ellas tenga acceso directo a esa autovía. Crearía un grave problema de tráfico y no iría con el espíritu de las autovías. Trasladar todo el entramado industrial que hay en España en torno a las carreteras nacionales sobre las cuales se van a construir las autovías supongo que es un coste adicional muy importante a la hora de plantearse el programa de autovías y autopista.

Estas son las preguntas que desde mi Grupo queríamos hacer al señor Ministro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por Coalición Popular, tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Siento mucho que el señor Ministro no se haya ceñido en su intervención al tema objeto de la comparecencia y que haya desviado sus palabras hacia otros temas, que también son de interés, sin duda, pero que no son los términos justos en los que debiera haberse producido. En todo caso, quiero dejar constancia, una vez más, de mi desacuerdo con afirmaciones tales como la de que el Plan General de Carreteras está cumpliéndose en sus plazos. No se está cumpliendo en el programa de actuaciones en medio urbano; no se está cumpliendo en el programa de acondicionamientos; y ya ha quedado demostrado en esta Cámara y consta en el «Diario de Sesiones» que va muy retrasado el programa de autovías.

El señor Ministro decía en 1986, y lo recuerdo, que preveía para el 31 de diciembre de 1987 que todas las autovías de la primera fase estuvieran adjudicadas e iniciadas y en el mes de junio, el día 29, confirmó a esta Cámara el señor Ministro que 968 kilómetros de autovía estaban en servicio o iniciadas y 622,6 kilómetros en contratación. Eso le llevaba al señor Ministro a decir que el 97 por ciento del plan se estaba cumpliendo. Yo, por el contrario, creo que, por sus propias palabras, el 40 por ciento de las autovías incumple las previsiones que el propio Ministro hizo en 1986, ante esta Cámara.

Ahora nos habla de que todas estarán finalizadas para el año 1991. No sé si aceptar su afirmación en los mismos términos en los que hizo su previsión en el año 1986, o concederle un margen adicional de confianza a la espera de que esta vez sus palabras sí se hagan realidad, entendiendo que, para que no haya ninguna duda en el futuro, cuando habla de finalizadas, se refiere en servicio, y esta precisión me gustaría que quedara clara para que no haya esos juegos de palabras entre adjudicadas e iniciadas y luego en contratación, como ha tratado de explicarnos un año después.

En todo caso, me hubiera interesado muchísimo que el Ministro se hubiera centrado en las modificaciones introducidas en el Plan General, tanto en aspectos relativos a las obras incluidas en el mismo como a los aspectos financieros que resumió el Real Decreto de mayo pasado. Efectivamente, ese Real Decreto se apoyaba en importantes modificaciones en las previsiones del Plan General, y el propio documento que se hizo público, a través del Con-

sejo de Ministros, de la Oficina del Portavoz del Gobierno y que luego editó el propio Ministerio de Obras Públicas, reconocía, aunque no se quiso hacer mucho hincapié en ello, que las medidas financieras obedecían a un triple motivo: a mejoras cualitativas, es decir, a que el Gobierno en ese momento aceptaba modificaciones en el diseño y en la calidad de las autovías que no había querido aceptar con anterioridad, lo cual era un reconocimiento de que hasta entonces se estaban haciendo las cosas mal; a una aceleración temporal, porque se iba con retraso en realización con el Plan, y a los ya citados incrementos de las redes arteriales. Por eso, ha habido que plantear un suplemento en la financiación del Plan.

De aquí que, con la fórmula elegida por el Gobierno para introducir esa modificación en la financiación, mi Grupo también plantee un notable desacuerdo. Porque si, a corto plazo, la fórmula puede ser indiferente, a medio plazo —y un problema de infraestructuras es siempre un problema de medio plazo—, la fórmula elegida introduce serias complicaciones y demuestra el grado de imprecisión con el que el Gobierno afronta la política de carreteras.

Los cuadros ofrecidos por el Gobierno, como resumen de las modificaciones del programa de inversiones que introdujo ese Real Decreto, ponen de manifiesto que los programas de autovías para los años 1992 y 1993 quedan sin dotación presupuestaria. Lo mismo que los programas de conservación. Es decir, se ha hecho un anticipo de la financiación, no en aras de un programa de mayor inversión sostenida durante, pongamos por caso, ocho o diez años, que es lo que necesita España en estos momentos para homologar su red de carreteras en la red europea, sino para salir al paso de la presión de la opinión pública con carácter inmediato y decir: vamos a hacer frente a un esfuerzo inversor mayor para acelerar nuestro plan.

Yo creo que la rectificación debía haber sido completa, señor Ministro. Debía reconocerse, como ya se reconoce en estos momentos, que el Plan de Carreteras se ha quedado pequeño, es insuficiente en estos momentos, y España tiene que plantearse un objetivo más amplio para desarrollar su red de autopistas homologable con las europeas, su red de carreteras convencionales y también, por qué no, el programa de conservación y mantenimiento de las mismas. Para eso, hay que trazarse unos objetivos más ambiciosos que los que S. S. presentó en el consejo de Ministros el pasado mes de mayo. Y yo creo que en esta Cámara teníamos que estar hablando, y así se incluye puesto que además ese documento figura en la documentación presupuestaria que ahora debatimos, de las inversiones plurianuales de su Ministerio, y no de una simple promesa o compromiso de que en estos momentos el Ministerio está iniciando los estudios para un segundo plan de carreteras que el Gobierno que salga de la próxima legislatura tendrá que aprobar.

Señor Ministro, nos parece que esto es la concesión de la imprevisión y de la improvisación con que ustedes están manejando la política de carreteras, en la que introducen rectificaciones no sólo porque haya grupos políticos que, como el mío, las ha pedido, expresando sus in-

quietudes y denunciando las incoherencias de su programa, sino, también, y eso es lo que más les importa a ustedes, porque ya la opinión pública está de acuerdo en que las cosas en materia de carreteras no se podían llevar como hasta ahora y les han obligado a rectificar a la fuerza sus propios errores.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Morlán Gracia.

El señor **MORLAN GRACIA**: Muchas gracias, señor Ministro, por su exposición, que, unida a la del debate de la convalidación del Real Decreto, porque en realidad se trata de una continuación de lo que se debatió en esa sesión, viene a explicar la razón de ese aumento de financiación para el desarrollo del Plan General de Carreteras.

Cuando oigo las intervenciones de los grupos me encuentro un poco extrañado y a veces lamento que no se tenga en cuenta el esfuerzo tan considerable que ha habido que hacer en este país. Si cogiéramos un mapa de nuestra nación y viéramos el estado de nuestras carreteras en los años 1982-1983, nos daríamos cuenta de la situación tan lamentable en que se encontraban. Ahora, en la completa información que el Ministerio está dando durante el desarrollo del Plan, estamos viendo cuáles son las previsiones del Ministerio sobre su desarrollo y estamos viendo cuál va a ser la situación en que van a quedar nuestras carreteras en 1982. Tengo delante uno de los planos en los que se hace referencia y creo que hay que valorar como muy positivo el esfuerzo que se está y se va a seguir haciendo.

Este Plan General de Carreteras, que está siendo un importante acierto por cuanto ha venido a ordenar, desarrollar y modernizar toda la infraestructura viaria, y que constituye el esfuerzo más importante que se ha hecho en este país en esta materia, tiene que ser un plan con cierta flexibilidad. Lo que no puede ser es que durante ocho años, en los que las condiciones cambian —ha habido mejoras cualitativas, ha habido actuaciones necesarias que hay que hacer y que hay que priorizar debido al cambio que se está produciendo en nuestro país— no exista cierta flexibilidad para que por parte de los organismos públicos se atienda ese tipo de problemas. Si efectivamente se está hablando de que se van a invertir 205.000 millones de pesetas más, porque ha surgido una nueva serie de necesidades, lo que se está haciendo es ser sensible a lo que está sucediendo en el país. Esta flexibilidad en la planificación y su desarrollo va a permitir situar a este país en 1991 con una buena red de carreteras, tanto a nivel de autovías, autopistas, las que hay en este momento construidas, como en acondicionamientos y programas de reposición y conservación.

En cuanto al tema de autovías y autopistas, podemos comprobar, por ejemplo si nos acercamos por la autovía de Aragón, que está constituyendo una prueba evidente por las mejoras técnicas que se están introduciendo en la misma en cuanto a limitación de accesos, intersecciones a distinto nivel, en muchos momentos cerramiento de la propia autovía, podemos comprobar que con estas mejo-

ras es similar a una autopista, con unos costes menores, porque se está aprovechando la antigua carretera Nacional II como uno de los carriles de esa autovía.

Hace unos días (y me imagino que SS. SS. lo habrán podido comprobar cuando circulan en coche por las autopistas) yendo a Logroño, a la Rioja, puede ver que por la autovía íbamos cuatro coches mientras que la carretera nacional que para en la autovía tiene una congestión bastante considerable de tráfico. Es decir, creo que el plan de autopistas de 1964, que después fue de alguna manera avalado por la Ley General de Carreteras de 1972, no ha tenido éxito en absoluto. ¿Por qué? Porque el peaje, el seguro de cambio, lo que tenía que pagar el Estado por este seguro, ha supuesto unas cantidades bastante considerables y con la misma cantidad que se abonaba se podía acometer perfectamente una inversión mejor de la que se hacía hasta ese momento.

En otras comparecencias y en otras sesiones, por parte de algunos compañeros Diputados de la oposición, se nos viene diciendo que han hablado con los ciudadanos de este país sobre distintos temas que afectan a la política general del Gobierno. Este Diputado también lo ha hecho. Este Diputado es un enamorado de las carreteras y de hecho he estado ostentando un cargo de responsabilidad administrativa al frente de una dirección provincial y también he hecho este tipo de comentarios con ciudadanos y alcaldes, concretamente de mi circunscripción, y el hecho de decirles que la carretera que antes estaba en malas condiciones se está arreglando en estos momentos, que tienen que sufrir ahora un deficiente tráfico, pero con la esperanza de que dentro de unos meses o un año va a estar en perfectas condiciones de circulación, les hace ver con muy buenos ojos que el Ministerio y el Gobierno estén gastando dinero en infraestructura, porque ellos mismos están viendo con esperanza e ilusión que se genera desarrollo y riqueza. Están viendo cómo en carreteras que antes tenían unos difíciles trazados, con curvas de muy escaso radio, con unas plataformas de seis o siete metros se están haciendo obras importantes, en las que además de mejorar sus trazados, además de ensanchar sus plataformas, además de establecer pasos e intersecciones que dan una mayor seguridad al tráfico, se está generando riqueza, ganas de circular por las carreteras porque dan mayor sensación de seguridad.

Este Plan —y me imagino que ninguno tenemos la varita mágica no se puede hacer como los magos diciendo: ahora digo que lo apruebo y lo pongo en marcha. Este Plan ha necesitado ocho años para su desarrollo, está anunciado que va haber un segundo plan y, por tanto, no se puede venir a decir aquí que es un Plan que no contempla determinadas actuaciones en puntos concretos de la geografía nacional o que se podría hacer alguna variante en alguna población, porque si antes se hubiera trabajado de otra manera en este país, en estos momentos se podría hacer todo lo que SS. SS. están pidiendo que se haga.

Por eso, en nombre de mi Grupo, señor Ministro, a lo único que le animo es a seguir el desarrollo de este Plan, que sin lugar a dudas está siendo muy bien visto por los

ciudadanos de este país, porque mejora sus comunicaciones, mejora las relaciones entre ellos, mejora las comunicaciones entre ciudades y pueblos y espero que cuando lleguemos a 1992, y así lo deseo y confío en ello, este mapa que tengo ante mis ojos esté cumplido y estén cubiertas las necesidades más importantes y principales que tenemos en este país.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor presidente, señorías, no les voy a ocultar mi agradecimiento a las manifestaciones que ha efectuado el Grupo Parlamentario Socialista. No piensen que es una expresión portocolaria; es que para el gestor del primer Plan General de Carreteras es agradable saber que hay opiniones de estímulo y de apoyo —no ha sido el único portavoz que ha tenido frases corteses con lo que significa el Plan—. Mi opinión es que lo que acabo de oír es lo que piensa la población. Una inmensa mayoría de ciudadanos están convencidos de que el Gobierno se está ocupando intensamente de las carreteras y ven con esperanza esta actividad del Gobierno. Me parece que es bueno ponerlo de manifiesto.

No sé si en mi comparecencia he atendido escrupulosamente o no el motivo de la misma. Tengo la impresión de que he hablado de aquello que se me ha solicitado, ofreciendo la información complementaria que una correcta explicación requería y no tengo conciencia de haberme desviado del objeto de la comparecencia; más bien tengo la impresión de que por quien así me lo ha reprochado no he sido escuchado en la totalidad de mi intervención y quizá ello haya producido la sensación de que no he atendido el objeto de la comparecencia, que era explicar el alcance de las modificaciones.

En el turno de intervenciones se han manifestado tres tipos de preocupaciones a las que me voy a referir. Una específica ha sido expresada por el Diputado perteneciente al Grupo que ha solicitado mi comparecencia, la Agrupación del Partido Demócrata Popular, que ha insistido en sus preocupaciones sobre la comarca de Almería, a lo que voy a darle cumplida respuesta, aunque ha hecho también reflexiones más amplias.

Ha habido un segundo conjunto de preguntas sobre las líneas básicas del Plan obviamente se ha planteado de nuevo el viejo y debatido tema de las autovías «versus» autopistas y a los tres me voy a referir aun dentro de la limitación de tiempo que tengo, con la mayor amplitud posible, y me excusarán SS. SS. si me remito en algunos extremos o detalles a las preguntas que atenderá el señor Subsecretario de mi Departamento, ya que yo había organizado mi comparecencia para hablar exclusivamente de estos temas globales. Me perdonarán si algún extremo lo dejo como una remisión a las respuestas que ofrezca el Subsecretario, pero procuraré atender la globalidad de las preguntas.

El señor Diputado por Almería podrá circular por autovía en el itinerario Murcia-Almería, Almería-Baza y Al-

mería-Adra el 1.º de enero de 1992. Hay dotación presupuestaria para esas actuaciones y hay actuaciones técnicas conducentes a hacer real esa inversión. ¿Por qué tiene dudas? Porque no ha visto plasmada en el proyecto de ley de Presupuestos de este año una especificación precisa y exacta de estas actuaciones, con nombre y apellidos. Ello se debe a que las actuaciones están contempladas de forma genérica en dicho proyecto de ley de Presupuestos. No olviden S.S. que el Decreto-ley se aprueba poco antes de las vacaciones del verano, cuando los borradores del Presupuesto y todos los programas informáticos de los anexos están ya redactados. En consecuencia, no es posible una mención expresa, pero la dotación de fondos sí está incluida en el ámbito de los superproyectos.

Por tanto, hay dinero para estas actuaciones previstas en el proyecto de ley de Presupuestos, pero contempladas en dotaciones genéricas de carácter de superproyecto. Le puedo asegurar que ya hemos iniciado las actuaciones, como sin duda conoce S. S., las informaciones públicas para debatir, con participación de los ciudadanos, el trazado en el itinerario de la 340 entre Adra y Almería; asimismo hemos encargado ya algunos de los proyectos relativos al itinerario Murcia-Almería. Concretamente en fechas muy recientes, esta semana, hemos hecho adjudicación de dos proyectos correspondientes a ese itinerario que tendrá características de autovía.

Creo que no es conveniente ni necesario plantearse modificaciones formales del Plan General de Carreteras, porque la única justificación vendría determinada por el cambio de modalidad en las actuaciones de Almería y ello tiene cabida con arreglo al Plan, sin necesidad de modificarlo.

Siempre he sostenido que sin perjuicio de que haya un segundo plan, o los que el Parlamento quiera aprobar en el futuro, este primero hay que mantenerlo en sus estrictos términos y cumplirlo. No es bueno estar planteándose, a mitad del período de ejecución, nuevas modificaciones como si el Plan General fuera una cesta o un sombrero mágico del que se pueden extraer kilómetros de autovía, no digo que caprichosamente, pero sí a la demanda. Este Plan es para cumplirlo.

El cambio producido en Almería no afecta a las resoluciones aprobadas por el Congreso. Se aprobó una actuación en la comarca de los Vélez, posteriormente se modifica el itinerario y se consolida una opinión sobre esa actuación, y los estudios demuestran que el coste por un itinerario es extraordinariamente más elevado que por el otro. Lo único que hemos hecho es procurar destinar el dinero de ese itinerario a actuaciones que permitan mejorar la tipología de las carreteras en esa provincia, pero no se modifican las previsiones del Plan. En lugar de hacer el Almanzora, lo que hacemos es la autovía en la comarca de los Vélez y, con el ahorro de coste, incrementar, dentro de esa provincia, las previsiones de actuación en el itinerario Huercal-Overa/Almería. Es un corto recorrido que estaba previsto en acondicionamientos.

Por tanto, señoría, el 1.º de enero de 1992 existirán visiblemente esas autovías, aunque no puede uno actuar con afirmaciones que prescindan siquiera del margen de

relatividad que tiene toda actividad humana, pero el Ministerio va a estar en condiciones de licitar y contruir las autovías previstas en Almería.

Insisto en que la no mención expresa en el Presupuesto no tiene más explicación que la confección de los programas informáticos de los anexos, pero la partida presupuestaria está contemplada en los superproyectos y no tengo la menor duda de que podemos actuar conforme a lo previsto.

S. S. ha hablado de corredores transversales. Debe mencionarse que en este Plan General de Carreteras se actúa absolutamente en todos los corredores transversales que son competencia del MOPU: en la carretera Córdoba-Valencia, en el eje transferido por Andalucía de Sevilla a Murcia, en la 340, en la propia costa mediterránea meridional; en el eje cantábrico, en el eje del Ebro, en la ruta de la Plata, Gijón-Sevilla o Sevilla-Gijón, y asimismo en otros itinerarios, en los que yo creo que en este momento no es preciso entrar en detalle. De ellos, el Plan General de Carreteras da el tratamiento de autovías no a todos, sino a aquellos que en los estudios del Plan General justificaban la conversión en autovía. Es verdad que hay zonas donde se ha planteado con posterioridad la exigencia de una autovía, exigencia que no está todavía contrastada con los estudios que hemos empezado a realizar para elaborar las bases de un segundo Plan de Carreteras, tal y como mandató este Parlamento. En ese momento habrá que abordar las acciones complementarias. No tengo la menor duda de que va a haber un segundo plan y de que, por tanto, no va a haber una solución de continuidad en un ritmo de inversiones que llegue hasta el año 2000. En consecuencia, cualquier planteamiento que supere este Plan de Carreteras tiene su encaje en el debate de un segundo plan. Los itinerarios detectados como los que requerían la conversión en autovía se ha incluido en el Plan General de Carreteras y me remito a los importantes estudios realizados.

No hay que olvidar que el Plan General de Carreteras se realiza mediante un documento de avance que yo quise someter a la consideración de la Comisión delegada, al Consejo de Ministros y al Parlamento. En esos trámites, efectivamente, se producen unas modificaciones, algunas importantes; del documento de avance al Plan de Carreteras hay una serie de diferencias que responden a la reelaboración y a la conversión de ese documento de avance en un plan con todas las consecuencias, y por tanto sometido a una contrastación por la que ha pasado en el debate en esta Cámara, tanto en Comisión como en Pleno.

Hay que señalar no obstante que este Plan General de Carreteras sí tiene una indefinición consciente e inevitable, que es la del programa de actuaciones urbanas. El Plan General de Carreteras no detalla las actuaciones urbanas; prevé unas dotaciones presupuestarias y nada más, y ello por razones que les comentaré casi inmediatamente.

Antes me quiero referir al calendario. El calendario del Plan General de Carreteras prevé que se hagan las últimas adjudicaciones de cada uno de los programas en

1992. Ese era el calendario del Plan General de Carreteras. Se computan, por tanto, los grados de cumplimiento en función de la adjudicación o contratación de las obras. El Plan, por tanto, preveía hacer las últimas adjudicaciones en autovías, en acondicionamientos, en conservación y reposición, dentro del año 1992, lo que suponía la continuación de esas obras, adjudicadas en el año 1992, a lo largo de 1993, e incluso hay que pensar en parte de 1994.

¿Qué hace el Decreto-ley? Modifica ese calendario y, por tanto, a partir de ahora el seguimiento del cumplimiento del Plan habrá que modificarlo también, porque se ha adelantado el calendario de autovías para que no se hagan las últimas adjudicaciones en 1992, sino que se terminen las obras en diciembre de 1991. Esa es una profunda modificación consecuencia de la nueva dotación presupuestaria y, efectivamente, de la capacidad de gestión —y ahora me referiré a ese comentario que tiene una clara explicación—.

Igual ocurre con algunos programas de actuación urbana cuya finalización se prevé adelantar a diciembre de 1991. Hay otros programas del Plan de Carreteras que, a pesar del Decreto-ley, conservan el viejo calendario y, por tanto, las adjudicaciones —las últimas— se harán en 1992, lo que nos lleva a considerar que cada año tenemos que acometer una determinada porción de la red de interés general del Estado.

Dada esta explicación, que no es la primera pero que considero necesario reiterar, afirmo categóricamente que el grado de cumplimiento que he anunciado se corresponde exactamente con ese diseño del Plan. Otra cosa es que a partir de ahora tengamos que revisar el modelo de seguimiento al haber variado el calendario. Y el grado de seguimiento se mide no por obras terminadas sino por obras contratadas. ¿Cómo se puede, señorías, anunciar el año 1986 que la primera fase, es decir el 31 de diciembre de 1987, va a tener terminados y en servicio la mitad de los kilómetros de autovías? Esa incorrección no la he cometido nunca; no sé si he dado lugar a esa interpretación, pero desde luego nunca he manifestado eso.

Entremos en algunos matices importantes. El programa de actuación urbana es un programa que sencillamente se limita a dotar presupuestariamente el Plan General de Carreteras. ¿Por qué? Por que nadie tiene seguridad de qué se va a poder hacer en materia de actuaciones urbanas. No sabemos cuántos ayuntamientos van a disponer de suelo para esas infraestructuras, cuántos planes de ordenación urbana van a tener previstas las actuaciones convenientes; no sabemos cuál va a ser el comportamiento cuando se redacta el plan de las diferentes autoridades locales y autonómicas en esa materia y no sabemos cuál va a ser el comportamiento de los distintos sectores ciudadanos. Les voy a poner muchos ejemplos para corroborar hasta qué punto ese programa necesariamente tenía que ser indeterminado.

Trinidad Mongat (Barcelona). Hay que modificar todavía el plan general de ordenación de cuatro municipios y gestionar las expropiaciones a partir de una entidad diferente a la que existía hace un año, la Corporación Metropolitana de Barcelona; es decir, no hay todavía plan

de ordenación urbana, no hay todavía terrenos y hay negociaciones en el seno del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma Catalana para determinar quiénes y cómo efectúan las expropiaciones. Pongamos más ejemplos: Zaragoza. Recientemente ha resuelto los problemas de ordenación urbana. Municipios como Albacete, Aranjuez, La Roda, Medinaceli, y algunos otros plantean una abierta confrontación con la posibilidad de construir la variante de población, por razones esgrimidas por los núcleos de comerciantes existentes en esas zonas. Medinaceli: movilización y huelga general por oponerse a establecer una conexión en la variante con la carretera que va al Monasterio de Piedra por considerar la ciudad que es perjudicial para sus intereses comerciales sacar el tráfico que va de Zaragoza al Monasterio de Piedra del tráfico urbano. Esto ha pasado hace unos meses nada más, hace semanas.

Sigamos. Conocen ustedes la confrontación sobre la construcción de la variante en numerosos municipios. Es más, muchos de los grupos políticos aquí representados gestionan intereses locales en virtud de los cuales se oponen a trazados de variantes de población. ¿Cómo era posible hacer un programa definido de actuaciones urbanas en esta materia? Lo que hizo el plan —y nadie puso reparos en su día— es establecer unos objetivos, diseñar unas características de actuación y sacar adelante el mayor número posible de actuaciones urbanas.

Les aseguro, señorías, que es el programa de más difícil gestión, no por los costes de expropiación, sino por el diseño urbanístico inherente a esas actuaciones, pero, a pesar de todo, ahí están las actuaciones. Luego hablaremos de este conflicto, de las áreas de servicio y de la supuesta contradicción de intereses entre los usuarios de una carretera y aquellos que gestionan pequeños locales de negocio vinculados a la carretera o al paso por una determinada ciudad; no tendré ningún inconveniente en referirme a ello. Pero ésta es la única indefinición del Plan General de Carreteras, obligada. Señorías, el cinturón litoral en Barcelona acaba de ser resuelto muy recientemente y está todavía en fase de expropiación de terrenos e incluso de retoque del diseño urbanístico de la Ciudad Condal para dar lugar a esta actuación. Y así podría citar prácticamente a todas las capitales de España.

El convenio con Málaga y con Sevilla ha supuesto modificaciones del plan general de ordenación urbana. No se les oculta a SS. las enormes dificultades que hay detrás de estas modificaciones. Y, a veces, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo tiene que defender con notoria fuerza la existencia de dos o tres carriles en esa circunvalación frente a tesis municipales que sostienen la necesidad de una carretera de menos embargadura. ¿Quieren que les recuerde el conflicto de Granada o el conflicto que hace poco se ha planteado en Pontevedra o las enormes dificultades en Gandía, en Jeresa o en Ondara? Por tanto, situemos las cosas en su sitio en lo que se refiere al programa de actuaciones urbanas, que va demasiado bien para las dificultades que tenemos. Piensen ustedes que en Madrid, por ejemplo, el plan general de ordenación urbana dispuso unas dotaciones o una califica-

ción de terrenos que parcialmente han sido incompatibles con los planes de convenios que está desarrollando el MOPU y que quiere ampliar el MOPU de acuerdo con la Comunidad y con el Ayuntamiento. Afortunadamente, ya hemos resuelto estas dificultades y podremos afirmar pronto la ampliación de ese convenio, es decir, la concreción de las previsiones de estudio que contenía el primer convenio.

Naturalmente, las dotaciones presupuestarias del plan de actuación urbana se han visto disparadas, no solamente por el incremento del coste de las expropiaciones, sino porque las actuaciones, imposibles hace unos años, se han resuelto ya. El convenio con Barcelona, con Málaga, con Sevilla y con Madrid absorbe una cantidad enorme de recursos.

Por otra parte, me refiero a las variaciones de la financiación. Señorías, la variación de costes ha sido exactamente del 11,1 por ciento, una variación bastante menor que cualquier media ponderada aplicada a costes urbanísticos o a otras infraestructuras. Esa es la desviación, el 11,1 por ciento si yo no recuerdo mal. El resto de la diferencia con los 800.000 millones previstos es, por una parte, el coste de la inflación, es decir, la actualización de aquellos 800.000 millones, y las ampliaciones en las cuales incluyo fundamentalmente las actuaciones derivadas de Madrid, Sevilla y Barcelona. Hay otras pero las más importantes son éstas, de enorme envergadura.

No había un problema de desconocimiento de la capacidad de gestión del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, pero es verdad que cuando el Plan se diseña hay actuaciones todavía no consolidadas y cuyo alcance era en ese momento imprevisible, que era el de las actuaciones urbanas, y no cabe duda de que en la fase inicial del Plan concurría una circunstancia económica, a tener en cuenta, que era una fuerte lucha económica por lograr un ajuste en la economía española, y las dotaciones presupuestarias eran bajas y no existían proyectos, señorías. Este Plan General de Carreteras se está llevando adelante partiendo casi de cero. Sus señorías saben lo que es diseñar trazados, realizar proyectos, hacer informaciones públicas, expropiar y todo ello para realizar unas obras en un corto período de tiempo. Yo tengo cuadros de cómo ha evolucionado el plan de carreteras en Francia, por ejemplo, o en otros países de la Comunidad, y desde luego el ritmo comparativo por parte de España es enormemente superior. Esa no deja de ser una circunstancia a tener en cuenta. Durante veinte años España ha sufrido un abandono de sus carreteras y los franceses han podido mantener un ritmo pausado, pero constante, durante veinte o veinticinco años para hacer carreteras. Nosotros teníamos que superar esa circunstancia, pero no es fácil lograr esa capacidad de proyectos y de expropiaciones. Tenemos 100.000 expropiados al año sólo en la Dirección General de Carreteras. Creo que son datos que ilustran sobre las dificultades de gestión, y me remito, particularmente en el programa de actuaciones urbanas, a la enorme conflictividad que desarrollan muchas de estas actuaciones que parece razonable llevar adelante. Creo que es justo ofrecer a los usuarios un paso marginal por Aranjuez. Lo que

no puede hacer un grupo político es estar en la procesión y tocando a campana, estar exigiendo la autovía y el paso por una variante en Aranjuez y, a la vez, estar exigiendo que no se perjudiquen, supuestamente, los intereses de los comerciantes que hay dentro de Aranjuez. Este comportamiento yo no sé si tiene utilidad electoral o no, yo no me pronuncio; lo que digo es que es incompatible en términos funcionales para llevar adelante el Plan General de Carreteras.

Aquí, señorías, hay Diputados que tienen un conocimiento directo de estas dificultades. Me refiero a la Nacional II entre Lérida y Barcelona, en donde lograr sacar adelante el proyecto de la autovía ha sido una lucha contra los elementos, porque había una auténtica oposición a la construcción de la autovía y todo han sido dificultades urbanísticas y de movilización social. Y se puede decir lo mismo en cuanto a las proximidades de Santander y en lo que se refiere a multitud de núcleos urbanos. Y a veces nos encontramos solos en este tipo de conflictos. Nos gustaría oír de vez en cuando de los grupos de la oposición que están con la autovía y sólo con la autovía, y no ese mensaje contradictorio que hace difíciles las cosas. En Pontevedra hay una polémica sobre los enlaces. La petición municipal y de algún grupo llevada al Parlamento gallego es que se reduzca el radio de acción de los accesos del trébol de conexión con la red urbana de Pontevedra, y el Ministerio exige, aunque yo realice el sacrificio urbanístico correspondiente para Pontevedra, que los radios de acción sean los propios de un enlace de una autopista del Atlántico, y también en esa cuestión el Grupo parlamentario, en este caso del Parlamento gallego, se ha encontrado con una votación contraria. Les podría poner todos los ejemplos que deseen sus señorías, me los sé todos, y les aseguro que no tenemos muchas ayudas en este tipo de debates. Cuando se discute qué hacer con el Plan General de Carreteras creo que es bueno que desde el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo o desde el Gobierno se digan dónde están los problemas.

Continúo con lo relativo a la conservación. La dotación de conservación es suficiente según las previsiones del plan de inversiones públicas previsto para los años siguientes, pero, además, en estos costes de conservación hay que considerar otro factor no desdeñable, que la propia actuación del Plan General de Carreteras en acondicionamiento y en autovías supone también una labor de conservación; la construcción del tramo de La Almunia de Doña Godina a Zaragoza no se cataloga en el capítulo de conservación, pero introduce una situación en esa carretera que hace que la necesidad de conservación se aplase durante una serie de años, porque hemos hecho la carretera nueva, como ocurre en la Nacional II, con la antigua calzada que se acondiciona y se deja en las debidas condiciones para construir parte de la autovía. Por tanto, hay gastos directos de conservación y hay gastos que pueden considerarse como una labor de conservación, aunque presupuestariamente no tengan ese tratamiento.

Sobre la financiación señalaré, por tanto, a sus señorías que la variación de costes ha sido bastante reducida, en torno a un 11 y pico por ciento, y que las mayores am-

placiones de 205.000 millones de pesetas vienen determinadas por los grandes programas no previstos cuando se aprueba el Plan General de Carreteras, señoría, porque no sólo se aprueba la convocatoria de la Exposición Universal y de las Olimpiadas; es que el Acta Unica Europea no existe cuando se aprueba el Plan General de Carreteras. Acabábamos de incorporarnos a la Comunidad Económica Europea, me parece que fue el 1.º de enero de 1986, y el Acta Unica se aprueba con posterioridad, bastante más tarde. Por tanto, la consideración del mercado único no era posible cuando se redacta el Plan. Pero, en todo caso, es cierto que las actuaciones urbanas requieren una permanente revisión, porque son actuaciones que no pueden ser incluidas en una programación rígida y estricta. Ahí es donde debe de producirse el margen de flexibilidad, casi siempre al alza.

Paso a referirme al programa de autovías-autopistas. Señorías, he de manifestarles con franqueza que sobre esta polémica he oído dos versiones: la versión del sector privado de la construcción, que se queja del carácter de autopista que tienen nuestras autovías, y las consideraciones que oigo en los medios políticos de oposición, en los que se sigue hablando de la autovía como un instrumento de menor rango que el que es habitual en los países de la Comunidad. Para no vencer la tentación no he querido traer un documento del sector privado en el que paladinamente manifiestan que incluso consideran competitivo con la autopista de peaje el diseño de las autovías en España. Y no lo he traído porque prefiero seguir conservando en el ámbito de la discreción ciertos mensajes que llegan del sector privado, que valora de una manera muy diferente ese supuesto dilema de autovías-autopistas. Pero, en fin, puesto que se ha suscitado el tema, les voy a dar una breve explicación, con una previa afirmación: nunca me habrán oído decir sus señorías que el Gobierno no quiere saber nada de la participación del sector privado en la construcción de infraestructuras; jamás habrán oído algo contradictorio con la posibilidad de que el sector privado participe en la construcción de infraestructuras; nunca me lo han podido oír. Más bien habrán oído lo contrario: que el Gobierno cree que es posible integrar al sector privado en la construcción de infraestructuras.

Hecha esta afirmación, volvamos al hilo lógico del debate. Para ello voy a ponerles un ejemplo: la autopista Alicante-Valencia. En su día, un Gobierno consideró que la construcción de la autopista iba a suponer una descongestión de los tráficos en esa comarca tan densa urbanísticamente, tan poblada y con tanta tasa de actividad. Por tanto, el remedio fue construir una autopista. Pues bien, hablo de memoria y no con precisión, por la autopista de Alicante-Valencia pueden circular en este momento un promedio diario de siete u ocho mil vehículos; la autopista existe y funciona. En ese corredor se da una de las mayores densidades de tráfico y de congestión. Por la carretera nacional que corre paralela a la autopista circulan 30.000 vehículos al día, el 40 por ciento son camiones pesados y de ellos muchos con mercancías peligrosas. ¿Que significa esto? Que la autopista no ha resuelto los proble-

mas de ese corredor, la autopista de peaje. ¿Por qué razón? Porque los usuarios españoles no utilizan la autopista de peaje en un porcentaje alto, sino en un porcentaje pequeño y, por tanto, cuando se dice que la autopista resuelve mejor que una autovía los problemas de congestión de un corredor se está diciendo algo que contraría la realidad. No es cierto. La autopista de peaje no resuelve la congestión. Lo que va a resolver la congestión es la autovía Almansa-Valencia, que va a dar carácter de autovía a todas esas poblaciones por donde hoy discurre la carretera nacional con ese tráfico de 30.000 vehículos. Y voy a decir más. Cada vez que hacemos el proyecto de una variante de población en un itinerario que compite con la autopista, en las informaciones públicas —y lo digo con rigor— se producen alegaciones en contra de la construcción de la variante por parte de los concesionarios de la autopista de peaje colindante, y puedo decir lo mismo de otros muchos itinerarios.

Por tanto ¿a qué conclusión llegó el Gobierno? Llegó a la conclusión de que la primera infraestructura necesaria, allá donde no había habido actuaciones históricas de esta envergadura, era construir la autovía, para hacer una gran infraestructura para la gran mayoría de los usuarios que aun teniendo autopista no la usan. Les he citado una autopista con una gran densidad de tráfico. Si quieren hablamos de la de Miranda-Burgos; 4.200 vehículos de intensidad media diaria, y recoge el tráfico que viene de Francia, del País Vasco, de la Rioja y de alguna otra zona. Por la carretera nacional van cinco veces más número de vehículos. ¿Dónde está la autopista como solución a los problemas de congestión de tráfico? Ahí hay que añadir una última reflexión. Las autopistas por tener limitación total y absoluta de accesos, salvo en unos pocos puntos, constituyen una infraestructura aislada del territorio que recorren y, por tanto, tiene poca incidencia en la permeabilidad y accesibilidad de ese territorio. Sólo se puede entrar por determinados sitios. La autovía es más permeable, tiene limitación parcial de accesos, es decir de fincas, pero no de carreteras. Ello se produce a través de un cruce a distinto nivel. Por tanto, la autovía incide mucho más eficazmente en la flexibilidad de los territorios por los que discurre, porque da accesibilidad a todos los municipios del recorrido.

Como ven, señorías, he dado ya algunos elementos de juicio importantes, pero les voy a dar alguno más. Las autopistas de peaje están costando unos 550 millones de pesetas el kilómetro; las que se están haciendo ahora o las que no llegaron a hacerse pero se calculó su coste, el programa de autovías está suponiendo de promedio unos 200 millones de pesetas por kilómetros. Es verdad que entre Oviedo y León está costando mil millones de pesetas el kilómetro y en otros tramos bastante menos. El promedio es de 200 millones de pesetas por kilómetro, porque aprovechamos parte de la calzada antigua, en el caso de Madrid-Zaragoza sólo la mitad, pero en otros itinerarios mucho más intensamente. Es decir, que con billón y medio de pesetas vamos a poder hacer 3.500 kilómetros de autovía, hacer una magnífica red redia en los otros 17.000 kilómetros y dar accesibilidad a muchos territorios y re-

solver los problemas de congestión de los grandes itinerarios o de los itinerarios saturados.

Olvido darles el último dato. Encima, las autopistas de peaje, 1.600 kilómetros, y con tan poca efectividad para resolver los problemas de congestión nos han costado casi lo que invertía el Estado en carreteras por la vía del seguro de cambio, y por la vía del aval, es decir por la vía de tener que hacerse cargo de una empresa quebrada, otras cifras importantísimas, ENAUSA tiene unas pérdidas de 11.000 millones todavía. Creo que son muchos elementos de juicio para justificar una decisión. Primero, las autovías, porque sirven a más público, seguramente al 80 por ciento de los usuarios de un corredor; porque nos permiten remozar toda la red española, modernizarla y darle unas características extraordinariamente altas de calidad en poco tiempo y a la vez en toda la red del Estado, sin poner en riesgo la política de inversiones en la red general del Estado; porque además favorecen la tasa de actividad de los territorios; y porque además atendemos la demanda del público que, obviamente, no ya porque lo digan las encuestas, sino porque lo dice el resultado de análisis de tráfico en las autopistas concesionarias, prefiere ir por una autovía.

Por tanto, la opción del Gobierno es, en este primer Plan, hacer las autovías. ¿Esto quiere decir que no sea posible plantearse otro modelo de infraestructura? No quiere decir eso. Lo he dicho al principio de mi intervención. El gobierno no tiene rechazo alguno, ni yo personalmente, a la participación del sector privado en la construcción de infraestructuras. Ahora, esa participación debería darse con unas condiciones: la primera, la desaparición del seguro de cambio, cosa que ya se ha operado en la Ley de Carreteras; segunda, deben plantearse estas infraestructuras allá donde se haya resuelto el problema de la mayoría de los usuarios, porque no parece justo hacer una autopista para 4.000 y que 25.000 sigan por una carretera en malas condiciones. Algún ejemplo más: Jerez-Puerto de Santa María, por la autopista van 4.000 vehículos; por la carretera nacional que ahora tenemos que convertir en autovía van 25 ó 27.000 vehículos de intensidad media diaria. Creo, Señorías, que tiene un gran fundamento la opción del Gobierno.

Hay quien manifestará que de todas las maneras prefieren las autopistas. Lo que hay que decir es que si se habla de autopistas de peaje hay que añadir esa palabra, para saber qué opinamos cada cual. Hablar de autopistas no sirve. Hay que hablar de autopistas de peaje. Si se habla de infraestructura sin peaje, estamos haciendo las autovías, y encima no estamos prejuzgando la posibilidad de la participación del sector privado. Y voy a añadir más, nuestra red va a quedar con 6.000 kilómetros con doble calzada y con limitación parcial o total de accesos y con cruces a distinto nivel, y vamos a tener una red de 16.000 kilómetros con arcenes, con una plataforma de diez metros. Yo invito a SS. SS. a que visiten las carreteras que no son autopista en un país de nuestro entorno, como Francia, porque los arcenes no existen, ni en Italia; hay autopistas o carreteras sin arcén. La red del Estado va a quedar con 6.000 kilómetros con características de auto-

pista o autopista formalmente dicha, y no olviden que mil y pico kilómetros de variante de población son propiamente autopistas porque las vallamos —vayan a Aranjuez y comprueben que es autopista porque hay limitación total de accesos—, y una red de unos 16.000 kilómetros con una plataforma de diez metros con arcenes y sacando el tráfico de las poblaciones, porque en Italia las carreteras no salen fuera de las poblaciones cuando no son autopistas, y aquí estamos haciendo un programa intenso de variantes para sacar fuera del tráfico urbano el tráfico de paso en las carreteras nacionales.

La red, por tanto, va a quedar magníficamente, muy capaz para nuestras necesidades, y en todo caso este Plan no perjudica el futuro. Ya mandaron los señores parlamentarios en su momento, en su debate correspondiente, que se prepararan las bases de un segundo plan y, por tanto, podremos seguir completando itinerarios los españoles, completando infraestructura y diseñando aquellas nuevas acciones de futuro sobre las que haya acuerdo.

Si no tenemos esa visión de que este primer Plan hay que cumplirlo sin ponerlo en riesgo y sin modificar, sabiendo que va a haber un segundo plan y que podremos, por tanto, plantearnos nuevas iniciativas y sabiendo que seguramente habrá un sitio para el sector privado, pero que ese sitio no podía ser el preferente en los planes de Gobierno, creo que podremos concluir que estamos en un camino bastante acertado. Yo, como comprenderán, señorías, no voy a hacer causa de la capacidad de gestión del Ministerio. La obligación del Ministro es hacerlo lo mejor que pueda y lo mejor que sepa y procurando movilizar al máximo los recursos. Creo que hay por primera vez un plan. Creo que por primera vez tenemos dotaciones económicas desconocidas en la historia. Creo que por primera vez hay un cierto grado de consenso en la importancia de esta actuación y en la coordinación de actuaciones entre los poderes públicos. A más abundamiento hay muchas Comunidades que están haciendo su propio plan de carreteras, cosa que celebro, porque hay otra red autonómica muy importante de unos 60.000 kilómetros. Creo que son datos suficientes para plantearnos en términos optimistas el futuro. Yo desde luego no rechazo ninguna crítica justificada, pero también es cierto que me he visto obligado a hacer estas precisiones porque no todas las críticas me han parecido suficientemente ajustadas a la envergadura de este Plan.

En todo caso, señorías, si hay algún aspecto que haya omitido en mi comentario planteado por SS. SS., quizá tenga la oportunidad de volver sobre ello. Hay, es verdad, algún detalle, por ejemplo, me ha parecido entender una cierta alusión a las situaciones urbanas en Alicante, y yo he hablado del programa de actuaciones urbanas convenidas, pero hay otras actuaciones en zona urbana que no están sometidas a convenio, pero no por eso hay actuaciones en medio urbano. En fin, si he entendido mal la alusión, aprovecho el malentendido para dar esa información. Es decir, que las hay sujetas a convenio porque sin convenio no es posible plantearse las actuaciones en medio urbano, pero hay otras actuaciones en la que sin necesidad de convenio, basta con una mera coordinación

con los ayuntamientos, podemos seguir adelante. Es el caso de muchos municipios pequeños o de una serie de capitales de provincia, pongamos por ejemplo Ciudad Real, donde sin necesidad de un convenio se está haciendo la variante de la población, o en tantos otros.

Creo también haber contestado que esa supuesta detracción de fondos de inversión posteriores a 1991 en beneficio de esta fase del Plan no tiene suficiente fundamento. No es que hayamos adelantado la financiación del Plan de los años siguientes a este período dejando sin posibilidad de invertir los años posteriores a la terminación del programa de autovías, no. Lo que se ha hecho es incrementar y prever en el PIB las inversiones hasta 1991. Creo que la previsión del segundo Plan de Carreteras hace inviable una consideración crítica sobre las dificultades de inversión posteriores a la vigencia del Plan. Sencillamente, lo que se ha hecho es incrementar con el calendario previsto en el Decreto-ley, pero insisto en que la política de infraestructuras hay que planteársela, no solamente en términos de este Plan, sino con la meta de llegar al año 2000 habiendo logrado todos los objetivos posibles para la sociedad española. Digo posibles para la sociedad española, no los deseables teóricamente, porque hay que tener también en cuenta la situación económica y las posibilidades de actuación en esta materia. Creo que el salto que se ha dado en la dotación de fondos de inversión para carreteras, y sin que ello haya supuesto una detracción de la política hidráulica, es para verlo con optimismo. Yo, al menos, señorías, veo con optimismo el futuro del Plan General de Carreteras.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Gracias, señor Ministro, por la amplísima información dada.

Como saben SS. SS., el debate se rige por los artículos 202 y 203 y está previsto, en casos excepcionales, abrir un turno para que los Diputados puedan escuetamente formular preguntas o pedir aclaraciones sobre la información facilitada.

Con todas estas limitaciones, si alguna de SS. SS. pide la palabra, por un plazo lo más breve posible —dos o tres minutos— para formular preguntas o pedir aclaraciones, lo puede hacer. (Pausa.)

El señor Alvarez-Cascos tiene la palabra.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, para exponer dos cuestiones. Primera, el señor Ministro en su intervención ha abierto un debate distinto del que había en la Comisión —se lo planteo a la Presidencia para que sea la Presidencia la que decida—; ha abierto el debate sobre su peculiar concepción de autopista de peaje, autopista sin peaje y autovía. Ese tema por supuesto es lo suficientemente trascendente como para que esta Comisión se ocupara del asunto; pero lo dejo al criterio de la Presidencia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El debate no en esta ocasión, señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: En segun-

do lugar, señor Presidente, para que no haya posible tergiversación de mis palabras, quiero acogerme al artículo 72.2, para que en este momento de la discusión la Presencia de lectura a dos párrafos de los «Diarios de Sesiones», cuyo texto le ofrezco, de forma que en lo sucesivo no se ponga en duda la pertinencia de las citadas utilizadas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Señor Alvarez-Cascos, como S. S. sabe, su formulación no es pertinente, habida cuenta de que una de las condiciones que indica el apartado del artículo que usted cita es que existan votaciones, y no estamos en el caso: «Cualquier diputado podrá también pedir, durante la discusión o antes de votar...». Perdón, sí, dice antes de votar.

En todo caso, creo innecesario leer párrafo alguno. Puede leerlo usted en su intervención, ya que el Presidente desde el principio ha dicho que para formular aclaraciones o hacer preguntas tendrían la palabra SS. SS. durante un plazo limitado. Así pues, si piden la palabra, pídanla ahora, ya que es el momento oportuno.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Gracias, señor Presidente. Daré lectura...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Perdón, en el orden adecuado, el señor Pérez Dobón tiene la palabra por un plazo máximo de tres minutos.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor presidente intentaré no pasar ni un segundo del tiempo.

Con respecto a la exposición global del Plan, a la visión general que ha dado el señor Ministro, mi Agrupación tiene que manifestar que no está en contra de este Plan General de Carreteras. Nos parecen insuficientes algunas de sus previsiones y, sobre todo, hay divergencias en cuanto al calendario y prioridades en materia de inversiones, puesto que en un Plan a ocho años, no solamente es cuestión de lo que se invierta o se vaya a invertir; no es lo mismo invertir el año 1984 que el año 1991, porque eso tiene fortísimas repercusiones en cuanto al desarrollo económico o en cuanto al acceso de vías de comunicación de amplias zonas del territorio. Esto es lo que tradicionalmente hemos venido criticando, creemos que con plena razón.

En relación a la provincia de Almería, no tengo motivo alguno para desconfiar de la palabra del señor Ministro, pero la simple palabra del señor Ministro no es un fuente jurídico-presupuestaria. Espero que estén las autovías el 1.º de enero de 1992, pero tengo que rectificarle un dato. Usted ha dicho que hay partidas sin especificar en los presupuestos vigentes. A mí no me salen las cuentas, porque la única partida posible es una para Alicante-Baza, genérica, de 4.695 millones de pesetas, sin especificar. Pretender que con esta partida se van a atender todas las necesidades del año 1989 para el tramo comprendido, creo que es salvo la variante de Lorca, entre Murcia y Baza, por un lado, y el tramo Puerto Lumbreras-Almería-Adra es prácticamente imposible, es una inversión rigurosamente insignificante. En lo demás, no hay fondo alguno ni su-

perproyecto que dé cabida a esa inversión. Por consiguiente, lo que espero es, incluso, llegar, a través de una negociación con el Grupo Socialista, a una enmienda de ampliación del superproyecto en estos Presupuestos Generales del Estado, con lo cual quedaría rectificado este Programa en forma coherente con las afirmaciones de S. S.

Espero que tengamos la ocasión —y ojalá que sea así— el día 1.º de enero de 1992, —espero que entonces usted esté en la oposición—, de ir juntos por la autovía de Almería, porque además es buena tierra para visitar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Gracias especialmente por la brevedad, señor Pérez Dobón.

El señor Martínez-Campillo tiene la palabra.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Podemos acompañarle en el viaje.

También con brevedad, señor Presidente. Señor Ministro, permítame que le haga una consideración que viene al caso. Da la impresión por su intervención que usted establece una dialéctica entre incrementos importantes en materia de carreteras —estos bárbaros se oponen a todo—. Y no es así, perdone que se lo diga. Por lo que respecta a mi Grupo, siempre hemos discutido, las seguiremos discutiendo y estamos en ocasión de discutir las cuando S. S. desee, las bases teóricas del Plan General de Carreteras, pero los incrementos de inversión de carreteras son bien recibidos. Ahora, las bases teóricas, no nos parecen de recibo, alguna de ellas; otras sí. Primer punto.

En segundo lugar, cuando usted dice: falta de ayuda de otros grupos, tampoco es de recibo que usted lo diga, porque ¿cómo dice que existe falta de ayuda de otros grupos para gestiones como actuaciones en medio urbano si usted, como Ministro de Obras Públicas, y otros responsables del Ministerio de Obras Públicas, no ha tenido la deferencia ni han sentido la necesidad de someterlos a discusión previa el Plan General de Carreteras; si no nos ha llamado en modo alguno —como en otras actuaciones dijo que haría— a convenir, a escuchar nuestra opinión previa a la elaboración del Plan General de Carreteras? ¿Cómo dice posteriormente; ahora les transfiero a ustedes la responsabilidad cuando hay alguna actuación en medio urbano de contestación? Contestación que, además, señor Ministro, se produce en todos los grupos, incluido el suyo.

Sin embargo, trascendamos del ámbito local, porque ahí se viven los problemas de otro modo. Le recuerdo que en problemas graves, como el de Riaño, este Grupo le ha mostrado su apoyo; es decir, cuando ha habido circunstancias previas que han permitido una discusión teórica y que nos ha permitido llegar a la conclusión de que se estaba haciendo algo bien hecho, ha tenido usted el apoyo de los demás grupos. Ahora no es de recibo que nos venga aquí a decir usted a nosotros que somos los que entorpecemos actuaciones en medio urbano. No es de recibo, señor Ministro, ni mucho menos. Cuando usted nos traiga los planes y los discutamos previamente, nos podrá hacer ese achaque, ahora, no, no es de recibo.

En segundo lugar, finalmente, la discusión de autovías o autopistas creo que merece un tema monográfico, señor Presidente de la Comisión, señor Ministro. Este Diputado ha hablado de autopistas sin peaje o con precio político, pero podemos desarrollar durante horas la cuestión. Solamente le digo, señor Ministro, que un plan de autovías como el previsto, entre otras cosas, condiciona poderosamente —en eso estamos de acuerdo— la realización de un próximo plan de autovías, y que el marco económico español ha cambiado, después del segundo choque de la subida de los precios del crudo de tal manera que a nuestro Grupo nos apetecería equivocarnos con los europeos. Ya que somos tan listos y hacemos autovías tan maravillosas, a mí me gustaría equivocarme con los europeos y seguir haciendo autopistas, porque la utilización de la autopista del Mediterráneo, efectivamente, es escasa para la congestión inmensa de la carretera alternativa que tiene, pero es por el precio. Si la autopista no fuera de peaje, evidentemente no sería así. Y no me diga que eso lo soluciona —y con esto acabo— la autovía por Almansa, porque comunicar toda la zona centro de España, más la gran conurbación que supone Madrid, con todo el arco que va desde la bahía de Almería hasta Vinaroz, aproximadamente, por una sola autovía, es limitar las posibilidades de que haya una vía fluida en España de forma importantísima, y además, si hay efectos añadidos, como la instalación de la General Electric en Cartagena, pues a mayor abundamiento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El señor Álvarez-Cascos tiene la palabra.

El señor **ÁLVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Intervengo para apostillar mi discrepancia sobre las definiciones u homologaciones establecidas por el señor Ministro en esta su segunda intervención, por cuanto justamente es mi grupo político el que viene sosteniendo que las autovías deberían ser homologadas en su ejecución y diseño con autopistas sin peaje. Desgraciadamente, lo que está haciendo el Ministerio de Obras Públicas con el nombre de autovía son simples desdoblamientos de calzada. Desde ese punto de vista, es inaceptable que se diga que la autopista, sin peaje o con peaje, dificulta los accesos de las poblaciones, es rigurosamente falso. En una autopista pueden hacerse tantos accesos de poblaciones como el proyectista desee en ese momento. Eso sí, cuando se plantea como ventaja de las autovías el acceso de las fincas colindantes, lo que el señor Ministro está ocultando es que eso introduce un elemento de inseguridad gravísimo a añadir a otros elementos de inseguridad fruto de las carreteras desdobladas, como son el no actuar suficientemente sobre las rasantes de las carreteras existentes o no corregir suficientemente o con la suficiente amplitud los problemas de radios de curva y transiciones en las mismas. Todo eso se traduce en seguridad, y por eso estamos defendiendo la concepción de autopistas sin peaje como solución para los problemas de las carreteras de España y como solución para homologar la red viaria de España con la del resto de los países de la Comunidad Económi-

ca Europea, exceptuando Portugal y Grecia, que, como es sabido de todos, están por detrás de nosotros en esta materia.

En segundo lugar, señor Presidente, puesto que me pide que sea yo quien haga esas citas, doy lectura lo más fielmente posible a párrafos de intervenciones del señor Sáenz Cosculluela, en primer lugar el día 8 de octubre de 1986 ante esta Comisión, «Diario de Sesiones» del Congreso número 12, sesión presidida por don Julián Campo. Dice el señor Sáenz Cosculluela: «Jamás he defendido yo en esta Cámara que en el año 1987 iban a estar terminadas las autovías aludidas en el programa de 1987, sino adjudicadas e iniciadas las obras.»

El día 29 de junio de 1988, «Diario de Sesiones» del Congreso de los Diputados número 128, bajo la presidencia del excelentísimo señor don Félix Pons, el señor Sáenz Cosculluela, refiriéndose a una intervención anterior del día 14 de junio, decía en el Pleno: «Por lo que se refiere al grado de cumplimiento del Plan General de Carreteras, fundamentalmente del programas de autovías, como ya dije en aquel momento, es el 97 por ciento a 31 de diciembre de 1987, señorías. Se han puesto en servicio 201,3 kilómetros, con una inversión de 23.896,6 millones de pesetas de cada año, 767,7 en ejecución con un presupuesto de 109.330,4 millones de pesetas de cada año, 622,6 kilómetros en contratación con un presupuesto vigente de 132.000 millones de pesetas, lo que supone un total de 1.591,6, frente a los 1.640 programados.»

Señor Presidente, de kilómetros en contratación a kilómetros cuyas obras están adjudicadas e iniciadas hay un enorme abismo, como sabe todo el mundo, menos el señor Ministro, por lo que parece.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Gracias, señor Alvarez-Cascos. Como ha visto, el turno que tenía previsto la Presidencia llegaba sobradamente para que S. S. realizara las observaciones que estimara pertinentes.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, en primer lugar, sobre las dotaciones presupuestarias genéricas y no específicas, me remito a la explicación anterior. Estamos hablando de una autovía que está todavía en fase de proyecto, la opción por la comarca de Los Vélez, y la dotación presupuestaria, insisto, cubre perfectamente todas las actuaciones posibles dentro del año 1988 con la dotación que usted ha mencionado y otros aspectos de la financiación que no han sido objeto de su intervención, pero que sin duda podrá encontrar en los Presupuestos. No se trata de hacer de mi palabra la definición del Plan; se trata de que mis palabras son corroboradas por las previsiones presupuestarias, insisto, de forma genérica y no específica.

El corredor Alicante-Baza no es otro que el corredor que ha mencionado S. S., y hay dotación presupuestaria apta para financiar todas las actividades posibles dentro del año 1988. Otra cosa sería si estas actuaciones estuvieran

ya adjudicadas y, por tanto, se estuvieran certificando obras, en cuyo caso seguramente sería insuficiente la partida, pero estamos en fase de proyecto en ese tramo, aunque es verdad que acelerando al máximo, una vez resueltas las incertidumbres tantas veces comentadas. Por tanto, no hay contradicción alguna entre su manifestación y la mía. Creo que S. S. tendrá ocasión de comprobar hasta qué punto es ello cierto cuando veamos el grado de ejecución presupuestaria del año 1988 y cuando vaya conociendo las sucesivas actuaciones.

En cuanto a las bases teóricas del Plan, yo tampoco pretendo hacer del tema de la colaboración un elemento de controversia. Me he referido a las actuaciones urbanas; es cierto que también a veces, en otros ámbitos políticos, se producen dificultades por lo relativo a estas actuaciones, pero cuando afectan a mi Partido al menos no hay la discusión teórica en torno al Plan, que es claramente apoyado. Esas dificultades son reales y las he conectado con el programa de actuación urbana exclusivamente. Pero S. S. no me puede reprochar que no ha habido una discusión de las bases teóricas y de las conclusiones. El Plan General de Carreteras, sin que hubiera obligación preexistente para ello, se discutió en esta Comisión, se trajo, por tanto, al Parlamento y hubo intervenciones, mociones y votaciones. Se llevó al Pleno del Congreso de los Diputados, y yo no sé si en el momento en que se produjo esta discusión S. S. disfrutaba de su condición de Diputado o no —no lo recuerdo en este momento; creo que fue antes de las elecciones—, pero ese debate y ese diálogo político al amparo de los usos de esta Cámara se produjeron. Debo añadirle algo más. Ahora hay algún señor Diputado que se desmarca, pero debo recordar la votación: no hubo un solo voto en contra del Plan General de Carreteras y su Grupo tenía representación parlamentaria en esta Cámara; hubo, si no recuerdo mal, quince abstenciones y el resto de los votos favorables. El diálogo con cada ayuntamiento naturalmente que lo desarrollamos, entre otras cosas porque es obligación legal del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Lo que pasa es que en ese diálogo nos encontramos con dificultades y forcejeos muy importantes en lo relativo a la definición urbanística afectada por la construcción de estas vías y por ese supuesto conflicto de intereses con las actividades comerciales. Algún día hablaremos de las áreas de servicio y podremos desmentir rotundamente algunas de las manifestaciones que se han efectuado, es verdad que no desde su Grupo, y podremos poner en evidencia qué posición mantiene cada cuál. Pero, insisto, se han discutido con todos los Grupos las bases teóricas, que no tuvieron votos en contra.

Vamos a hablar del condicionante que suponen las autovías. Señorías, creo haber sido claro y expresivo al justificar la opción de las autovías como la opción del Plan General de Carreteras, pero si hay que hablar de condicionantes, voy a hacerlo rotundamente. Como miembro del Gobierno, no quiero que el programa del Plan General de Carreteras quede condicionado por las autopistas de peaje; otra cosa es que acepte la posibilidad de la participación del sector privado en la creación de infraestructuras, pero si alguien tiene que condicionar a alguien, será

el sector público al privado, no al revés. Es así de simple.

Sé que nos apoyaron, con algunos matices, en el conflicto con Riaño, y naturalmente no me desdigo de aquel agradecimiento. Me he referido exclusivamente a estos conflictos de carácter urbano porque es donde se dan con frecuencia y prevalecen muchas veces las necesidades de conformar ante la opinión pública una posición de apoyo, frente a esas situaciones de conflicto, que a la opción de la infraestructura. Es verdad que se da esta tendencia en muchos grupos políticos y a eso me refería cuando decía que a veces echamos de menos un seguimiento estricto del cumplimiento del Plan y, en cambio, no tenemos en cuenta las dificultades que suponen retrasos en la aprobación de un proyecto por causa de diseños urbanísticos que no nos corresponden a nosotros. Pero les voy a anticipar algo. He dado orden a mis servicios de aplicar el artículo 180.2 de la Ley del Suelo en los posteriores conflictos que surjan, porque el Plan general de Carreteras no puede supeditarse a estos aparentes conflictos que en realidad no son reales. Les he puesto el ejemplo de una huelga general en Calatayud porque un sector de opinión y un partido gobernante en esa región quieren impedir que saquemos de allí el tráfico que va al Monasterio de Piedra, porque se supone que consumen en ese municipio. Yo no estoy dispuesto a sacrificar los intereses generales de un tráfico correcto y adecuado, manteniendo el mismo dentro de la ciudad. En esa colisión deben prevalecer los intereses globales, aunque, naturalmente, siempre estaré abierto a favorecer una política de señalización y de accesos a la ciudad que no condicione la actividad económica tradicional del municipio.

Hablando de estas cuestiones y aunque pueda ser objeto de un debate posterior, ya que, por lo que tengo entendido, parece que ha habido iniciativas que me van a obligar a debatir esta cuestión, puedo anticiparles que la Ley, de Carreteras con el claro apoyo o, al menos, con el beneplácito intelectual del Gobierno, ha incluido una disposición que prohíbe las áreas de servicio en las variantes de población. Esto tiene dos explicaciones: En primer lugar, impedir lo que viene siendo una práctica española, y desde luego no responsabilidad de este Gobierno, de ocupar materialmente las carreteras con instalaciones comerciales, industriales y de servicios, haciendo inviables esas infraestructuras en poco tiempo. Creo que el recuerdo de Albacete es evidente para todos: Siete años duró la variante que hoy es la calle principal de dicha ciudad.

En segundo lugar, impedir la instalación de áreas de servicio en las proximidades de una población que produce dos efectos nocivos: primero, el perjuicio a la masa de comerciantes e industriales de esa ciudad que ven como unos pocos en la variante absorben la clientela que normalmente deberían disfrutar todos, y segundo, evitar la injusticia que supone que unos pocos asuman la personalidad comercial de ese municipio. Por esa razón, estoy plenamente conforme con esa disposición de la Ley que prohíbe áreas de servicio en las poblaciones. No parece razonable que en una ciudad como Medinaceli, tradicionalmente dedicada a atender a los turistas de paso, se ponga un área de servicio en sus proximidades, porque

sólo van a poder ir a la misma aquellos industriales con potencia económica capaz de desdoblarse sus establecimientos y llevarlos también a la carretera; serían pocos y sería una injusticia. Por otra parte, se absorbería un tráfico turístico que debe entrar en esa población.

Por tanto, mi opinión, que plasmaremos en el reglamento que estamos ya redactando, es la de que en los municipios donde haya tradición de actividades turísticas, no solamente no va a haber área de servicio en la variante de población, cosa que prohíbe la ley, sino que vamos a considerar como área de servicio el propio municipio. El que quiera seguir comiendo o durmiendo en un hotel de Medinaceli no tendrá que ir a un área de servicio, sino que tendrá un buen acceso a Medinaceli para que éste no pierda sus actividades tradicionales. También se puede decir esto de Calatayud, de la Almunia de doña Godina y de tantos y tantos municipios donde está consolidada una fuerte actividad. Me parece mucho más justo que favorecer la instalación de áreas de servicio próximas a la población.

El resto de las zonas a campo abierto tendrá áreas de servicio en la autovías, pero se regularán con arreglo a lo previsto en el reglamento, ya condicionado por la Ley, que dice que deberá haber un concurso público. Por tanto, cuando hagamos el reglamento, regularemos el concurso público para que compitan los distintos interesados en la construcción de áreas de servicio en esas zonas donde no hay municipios próximos.

Finalmente, voy a referirme a los sistemas de acceso a las autovías. La nueva calzada tiene limitación parcial de accesos, lo que quiere decir que sólo se podrá llegar por los accesos previstos, que son más numerosos que en una autopista, pero siempre con cruce a distinto nivel. La antigua calzada es en donde se producen más accesos y se están haciendo muchas vías de servicio en un proyecto escoba, si me permiten la expresión, que trata de ir progresivamente cerrando accesos de fincas, mediante la creación de una vía de servicio o de una modalidad parecida, de manera que en un período razonable logremos una menor permeabilidad de lo que son accesos de fincas; ello, naturalmente, comporta la prudencia de ir haciéndolo conforme las posibilidades lo permiten. Voy a poner un ejemplo: entre Madrid y Guadalajara hay un corredor industrial que tradicionalmente accedía a la Nacional-II; nosotros no podemos, al construir la autovía, cerrar de un plumazo todos esos accesos en la calzada preexistente donde los había. Estamos favoreciendo los diseños correspondientes para que haya una vía de servicio, y cuando ésta exista, iremos cerrando esos accesos directos desde algunas industrias. Es lo prudente, porque estamos actuando sobre una red que ya existía, pero en las variantes de población habrán observado SS. SS. que están valladas, es decir, que tienen limitación total de acceso. Si a eso añadimos la servidumbre de 100 metros establecida en la Ley, comprobarán que la carretera va a estar muchísimo más defendida que antes, sin perjuicio de que mis servicios tendrán que hacer un gran esfuerzo para que no se produzcan licencias no permitidas ya por la Ley en torno a las carreteras.

Este proceso nos lleva a unas autovías con una limitación parcial de accesos estricta y a una extraordinaria funcionalidad. Como, además, hay grandes itinerarios que se apartan de la vieja calzada (por ejemplo, en la Nacional-II, toda la zona que va desde Medinaceli hasta cerca de Calatayud discurre por un itinerario completamente nuevo —son cuatro calzadas completamente nuevas—), lograremos una limitación bastante mayor de accesos.

Y con ello creo que he contestado a todas sus manifestaciones, señorías.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Muchas gracias, señor Ministro; muchas gracias, señores Diputados.

Suspendemos la sesión por dos minutos para que el señor Subsecretario ocupe el lugar que le corresponde en la Mesa. (Pausa.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Vamos a continuar la sesión.

CONTESTACION A PREGUNTAS POR EL SEÑOR SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Consta en la Mesa un escrito en el que la última de las preguntas: la carencia de agua en la cuenca del Jiloca en las épocas de estiaje, del señor Buil, a petición del interesado ha sido trasformada en pregunta con respuesta escrita, con lo cual no se verá en este trámite.

Asimismo, y habida cuenta de que el señor Ministro ha respondido al señor Pérez Dobón en bastantes de los aspectos que planteaba en sus preguntas, esta Presidencia solicita del señor Pérez Dobón que agrupe en una sola intervención aquellas dudas o aclaraciones que queden pendientes.

El señor **PEREZ DOBON**: Prácticamente casi todo ha sido objeto de la contestación del señor Ministro, pero hay dos puntos que sí me gustaría aclarar.

PREGUNTAS DEL SEÑOR PEREZ DOBON (AGRUPACION DC):

— **FECHA EN QUE TIENE PREVISTO EL GOBIERNO LA INCLUSION FORMAL EN EL CATALOGO DE CARRETERAS DE LA RED DE INTERES GENERAL DEL ESTADO DE LA CARRETERA PUERTO LUMBRERAS-VELEZ RUBIO-BAZA**

— **FECHA EN QUE TIENE PREVISTO EL GOBIERNO LA INCLUSION FORMAL EN EL PROGRAMA DE AUTOVIAS DEL VIGENTE PLAN GENERAL DE CARRETERAS, PROGRAMACION 1988-91, DEL TRAMO PUERTO LUMBRERAS-VELEZ RUBIO-BAZA**

— **FECHA EN QUE TIENE PREVISTO EL GOBIERNO EL COMIENZO DE LAS OBRAS DE LA AUTOVIA PUERTO LUMBRERAS-VELEZ RUBIO-BAZA Y DE SUS DIFERENTES SUBTRAMOS**

— **FECHA EN QUE TIENE PREVISTO EL GOBIERNO LA ENTRADA EN SERVICIO DE LA AUTOVIA PUERTO LUMBRERAS-VELEZ RUBIO-BAZA Y DE SUS DIFERENTES SUBTRAMOS**

— **FECHA EN QUE TIENE PREVISTO EL GOBIERNO LA INCLUSION FORMAL EN EL PROGRAMA DE AUTOVIAS DEL VIGENTE PLAN GENERAL DE CARRETERAS, PROGRAMACION 1988-91, DEL TRAMO PUERTO LUMBRERAS-ALMERIA-ADRA**

— **FECHA EN QUE TIENE PREVISTO EL GOBIERNO EL COMIENZO DE LAS OBRAS DE LA AUTOVIA PUERTO LUMBRERAS-ALMERIA-ADRA Y DE SUS DIFERENTES SUBTRAMOS**

— **FECHA EN QUE TIENE PREVISTO EL GOBIERNO LA ENTRADA EN SERVICIO DE LA AUTOVIA PUERTO LUMBRERAS-ALMERIA-ADRA Y DE SUS DIFERENTES TRAMOS**

— **PREVISIONES DEL GOBIERNO DE INCLUIR EN LA AUTOVIA PUERTO LUMBRERAS-ALMERIA-ADRA UNA VARIANTE DE CIRCUNVALACION POR EL INTERIOR QUE EVITE EL PASO DE LA AUTOVIA POR LA CIUDAD DE ALMERIA**

— **FECHA EN QUE TIENE PREVISTO EL GOBIERNO EL COMIENZO DE LAS OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-336, DE PUERTO LUMBRERAS A BAZA POR EL VALLE DE ALMANZORA**

— **FECHA EN QUE TIENE PREVISTO EL GOBIERNO LA ENTRADA EN SERVICIO DE LA CARRETERA N-336, DE PUERTO LUMBRERAS A BAZA POR EL VALLE DE ALMANZORA**

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

El señor **PEREZ DOBON**: En primer lugar, como el señor Subsecretario sabe, la Nacional 342, que es la carretera que une Puerto Lumbreras con Baza, fue transferida en su día a la Comunidad Autónoma de Andalucía, por un lado, y a la Comunidad Autónoma de Murcia, por otro. Como ahora se ha cambiado el itinerario de la autovía, antes de Almanzorra y ahora de los Vélez, saber si hay algún mecanismo formal para volver a incluir esa carretera en la red de interés general del Estado, ya que si no se estaría casi construyendo en suelo «ajeno», entre comillas.

Querría saber cómo van esas gestiones, ya que son casi la premisa para que la obra se lleve efectivamente a cabo.

Otra segunda pregunta, también muy breve, pero de gran interés para la ciudad de Almería.

En la hasta ahora solamente anunciada autovía hay una previsión para una circunvalación, para una variante de la ciudad de Almería, que es absolutamente imprescindible. No sé si el señor Subsecretario conoce Almería, pero si es que llegan a construirse las autovías, y todo el tráfico confluye en la ciudad, es como si en Madrid la M-30, la M-40 y la M-50, si es que algún día se hacen confluyeran en el Paseo de la Castellana. Eso sería el colapso absoluto de la ciudad. Por ello es por lo que querría saber qué previsiones hay en relación con esa circunvalación, digamos, por el interior de la ciudad de Almería.

Nada más, y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Muchas gracias, señor Pérez Dobón.

Para contestar a las preguntas planteadas tiene la palabra el señor Subsecretario de Obras Públicas, con Javier Mauleón.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): Muchas gracias, señor Presidente. Señoría, en las dos cuestiones concretas que plantea, en primer lugar y respecto de la carretera Puerto Lumbreras-Baza, por Vélez Rubio, la transferencia de la titularidad de dicha carretera fue efectuada a la Comunidad Autónoma de Andalucía por Real Decreto de 951/1984. Para su inclusión en el catálogo de la red de interés general del Estado se precisa la aprobación de los Decretos correspondientes, tanto por el Consejo de Ministros como por el órgano de Gobierno de la Junta de Andalucía, y esperamos que en el presente año 1988 este trámite pueda quedar realizado y materializado.

En lo que se refiere a la segunda cuestión, que es la variante de la ciudad de Almería, como usted conoce, actualmente se lleva a cabo un estudio informativo, en estos momentos en fase de información pública, en el tramo que se refiere a Parador y Almería. En él se está estudiando un primer tramo de la ronda de circunvalación de Almería correspondiente a la zona oeste de la misma, hasta la salida de la carretera 340, hacia Tabernes.

También se encuentra hoy en redacción el estudio informativo correspondiente a la continuación de dicha ronda en la parte este que, en definitiva, lleve hasta la carretera 334, Almería-El Alquian, con lo que se completará dicha ronda por el interior:

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Muchas gracias, señor Subsecretario.

PREGUNTA DEL SEÑOR ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ (GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICIÓN POPULAR) SOBRE CAUSAS Y RESPONSABILIDADES DE LOS HUNDIMIENTOS OCURRIDOS EN EL FIRME DE LA AVENIDA DE LA ILUSTRACIÓN DE MADRID

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): La siguiente pregunta corresponde al señor Álvarez-Cascos, de Coalición Popular: causas y responsabilidades de los hundimientos ocurridos en el firme de la Avenida de la Ilustración, de Madrid.

Tiene la palabra el señor Álvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Gracias, señor Presidente. Una visita en estos momentos al estado actual de la Avenida de la Ilustración, en Madrid, evitaría tener que formular las preguntas que saltan a la vista de cualquier observador que se acerque por esa zona recientemente urbanizada.

En estos momentos yo calculo que aproximadamente unos 500 metros de firme han tenido que ser levantados, los restos de la capa de aglomerado todavía se encuentran apilados al borde de las obras, ofreciendo el espectáculo insólito de una obra que ha tenido que ser reconstruida prácticamente sin haber entrado en servicio.

Yo creo que la opinión pública española, la opinión pública madrileña necesita explicaciones convincentes por parte del Ministerio de Obras Públicas en relación con todos los interrogantes que una situación como ésta plantea.

Estimo que sería bueno que en este momento el señor Subsecretario nos ilustrara —ya que vamos a hablar de la avenida de la Ilustración— de una manera completa, desde el momento en que se iniciaron los estudios para la realización de esta obra; en qué condiciones se realizaron estos estudios y cómo se proyectó la obra de urbanización de la avenida de la Ilustración, en Madrid; que nos ilustrara acerca de quién la ejecutó, cuánto costó esta obra y a qué organismos correspondió la financiación de las inversiones correspondientes a la misma.

Junto a estos antecedentes, el motivo fundamental de la pregunta es saber qué ocurrió en la avenida de la Ilustración, en la Vaguada, porque, evidentemente, señor Subsecretario, por una vaguada el agua no es un fenómeno de la naturaleza que pueda sorprender a quienes se han ocupado del estudio y proyecto de la obra.

Y, junto con las obras que en la pregunta de manera expresa ya se plantean, mi Grupo querría saber, además, quién está reparando en estos momentos los defectos observados en la avenida de la Ilustración, con qué coste se están realizando estas reparaciones —que, prácticamente, es una reconstrucción completa de la urbanización de la avenida de la Ilustración— y a cargo de quién corren los gastos de estas obras en estos momentos.

Como corolario de todo lo anterior, señor Subsecretario, es evidente que cuando pasan estas cosas que sorprenden a todos, es necesario explicar si, a juicio del Ministerio, hay alguna responsabilidad y si la misma se está exigiendo a quién corresponda, porque creemos que en casos como éste es bueno que la opinión pública sepa no sólo las causas, sino también la pertinente exigencia de responsabilidades, en evitación de que sucesos tan lamentables como éste puedan repetirse en el futuro.

Este es, en síntesis, el conjunto de las preocupaciones

que se contienen en la pregunta oral formulada ante esta Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Para responder a sus preguntas y por un tiempo de diez minutos, tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): Gracias, señor Presidente, intentaré ser claro en mi respuesta, y, condicionado por ese deseo de claridad, quizá sea necesario hacer alguna referencia a los antecedentes a que se refiere la presente actuación.

La concepción de la avenida de la Ilustración se ha venido desarrollando desde hace más de veinte años, a lo largo de un proceso no exento de cierta polémica sobre su definición funcional. En un principio se proyectó como una autopista urbana, deprimida respecto de su entorno, pero el desarrollo urbanístico de éste último y un cambio de la óptica con que la Administración y la sociedad afrontan la construcción de vías rápidas urbanas, cambian el planteamiento a una solución a nivel de forma de bulevar interrumpido con plazas. Con ello se confiaba el cierre del cuarto cinturón a una malla de itinerarios alternativos. Esta concepción ha sido legalmente sancionada por el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid y se ha incluido el tramo primero de la avenida de la Ilustración en el convenio MOPU-Comunidad-Ayuntamiento de Madrid el 13 de febrero de 1986.

A lo largo del proceso de escrito, la antigua Vaguada fue modificada por vertido de residuos urbanos, luego recubiertos por materiales granulares, explanados y compactados. Estos vertidos son susceptibles de consolidación, bien por el efecto de las cargas, el peso propio más el del tráfico, o por la erosión y subsiguiente colapso causado por la circulación de aguas infiltradas o subterráneas. Estas últimas circunstancias son especialmente frecuentes en Madrid, incluso en terrenos naturales de buena calidad, pero susceptibles de una determinada erosión interna, dando lugar a los por todos conocidos como socavones, a veces de grandes proporciones. La presencia de terrenos compresibles no es frecuente, pero en el enorme volumen de obras de explanación que necesitan las infraestructuras viarias tampoco se sale de lo normal.

De los datos proporcionados en su día por el ayuntamiento y de la inspección visual de los terrenos, no se infirió, por parte de los servicios técnicos correspondientes durante la fase de proyecto, la necesidad de hacer reconocimientos más profundos.

Los asentamientos producidos a finales de 1987, después de un período de lluvias intensas que produjeron grietas y deformaciones en el pavimento casi terminado, tienen claramente su origen en el colapso y consolidación de los vertidos urbanos antes mencionados, y han dado lugar a que se puedan adoptar las medidas oportunas antes de abrir la avenida a la circulación.

Consultados los organismos técnicos competentes del MOPU, se contemplaron varios procedimientos de consolidación de los terrenos compresibles, atendiendo, princi-

palmente, no sólo a la urgencia de la reparación, sino a que ésta deteriorara lo menos posible las infraestructuras ya construidas, en especial el firme, y no perturbara a los edificios colindantes. Se descartaron —a consecuencia de este primer análisis— la excavación y sustitución del terreno, la precarga y la compactación dinámica, habiéndose decidido un tratamiento de consolidación desde la superficie a base de columnas de grava por vibroflotación y de inyección de pasta de cemento a alta presión, diferenciada esta actuación en cinco intensidades, según la cuantía y naturaleza de los desperfectos. Este tratamiento ha sido amparado por declaración de emergencia, dictada por el excelentísimo señor Ministro en Orden de 27 de julio de 1988.

Quisiera destacar que estas obras de consolidación de los terrenos comprensibles u otra solución equivalente que se hubiera adoptado, habrían tenido que ser realizadas con independencia de que el proyecto de construcción las contemplase o no. Por lo que, en definitiva, el quebranto para la Administración se circunscribe a la reparación de los desperfectos ocurridos en el firme y otros elementos de obra.

En relación con las responsabilidades concretas por las que se interesa en su pregunta el señor Diputado, quisiera decir, en primer lugar, que los deterioros anormales de obras de infraestructura no suelen ser imputables a una sola causa, sino, quizá —y para ser más exactos—, a un conjunto de ellas con actuaciones u omisiones simultáneas o sucesivas, en las que intervienen diferentes factores.

En segundo lugar, puedo anunciarle que se está elaborando un amplio informe sobre todos y cada uno de los extremos e incidencias relativos tanto al proyecto como a la construcción de la avenida de la Ilustración.

Con independencia de la respuesta concreta, y dado que, al aire de su formulación oral, el señor Diputado hacía otra serie de consideraciones, me permitiría ampliar la respuesta en algunos sentidos, pero sin olvidar un aspecto concreto, que es el de que no debemos prejuzgar el resultado de esa información que se está produciendo y de los resultados que de dicho informe resulten; resultados respecto de la idoneidad de las actuaciones en los diferentes hitos o momentos del proyecto y de la ejecución y, en definitiva, tampoco la posibilidad de entrar en responsabilidades personales, si las hubiera.

Los datos concretos que me pide el señor Diputado respecto a costos de la reparación no les tengo en este momento y no se los puedo facilitar. Lo que sí le puedo decir es que estas actuaciones en concreto que se están llevando a cabo se están realizando por la misma empresa adjudicataria de la obra en su día, bajo la supervisión de los ingenieros responsables del Ministerio, tanto el ingeniero supervisor del proyecto como el ingeniero director de la obra.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Álvarez-Cascos, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Gracias, señor Presidente. Me declaro profundamente insatisfecho de las respuestas recibidas. Yo creo que si alguna virtud tiene que preguntas dirigidas al Gobierno no las conteste directamente el Ministro, sino el señor Subsecretario, es que pueden tener una justificación en la medida en que esto pueda ser un cauce para obtener mayor precisión y amplitud en los datos. Aquí nos hemos encontrado, realmente, con una explicación poco convincente, a la que ahora me voy a referir, y, por supuesto, con una ausencia absoluta de respuesta a una serie de cuestiones que son fundamentales, desde si esto es una obra municipal o es una obra del Ministerio de Obras Públicas o si las responsabilidades son compartidas sobre los costos de la obra inicialmente y sobre los costos de la reparación actualmente en marcha y sobre el abono o el cargo de la reparación de éstos.

Yo creo que las comparecencias deben realizarse con la solvencia informativa necesaria para que en estos trámites el Parlamento se dignifique sustancialmente y no para que el Parlamento se utilice para extender cortinas de humo en relación con lo que son inquietudes de los ciudadanos de este país.

Entrando ya en la parte de la respuesta que nos ha dado el señor Subsecretario, parece desprenderse de alguna de sus palabras que la dirección de mis preguntas va en busca de responsabilidades personales en relación con los autores del proyecto o de la dirección de la obra. No, señor Subsecretario. Mi petición de responsabilidades es mucho más amplia. Quien conozca —y S. S. estoy seguro que lo conoce— la forma en que se adjudican y se realizan los proyectos correspondientes a obras de urbanización, sabe que el proyectista inicia sus trabajos cuando la Administración que los encarga le entrega los datos básicos previos para la realización de ese proyecto. Entre los datos básicos previos para la realización de un proyecto están no sólo los datos topográficos, que no son responsabilidad del proyectista, sino de la Administración que encarga el proyecto de la misma —porque hablamos de una obra pública o del promotor de la misma fuera privado— sino que, además —y esto se olvida con notable frecuencia— no suelen faltar buenos estudios cartográficos, pero sí suelen faltar, a la hora de hacer encargos de proyectos, los oportunos y solventes estudios geológicos necesarios y, en este caso concreto, donde, además, de antemano se conocían las características de estos terrenos de la Vaguada, los imprescindibles estudios geotécnicos previos a cargo de las empresas especializadas.

No se puede hablar de la responsabilidad de un proyectista sin hablar antes —y es la primera que en estos momentos exijo— de la responsabilidad de la Administración que encarga ese proyecto y que es titular de las obras, para saber si antes de tomar la decisión de encargar un proyecto como paso previo a su ejecución —y había datos suficientes en este caso, como ha reconocido implícitamente el señor Subsecretario para saber que había motivos muy fundados para que los estudios geológicos y especialmente geotécnicos fueran especialmente precisos—

había, repito, motivos suficientes para que éstos se hubiera hecho.

La Administración pública viene practicando un criterio de ahorro irresponsable. Aquí se ha dicho que de la simple inspección visual de los terrenos se desprendió que se daban las condiciones suficientes para realizar el encargo del proyecto. No puedo aceptar esta afirmación. Después de hacer una exposición en las que se reconoce que durante veinte años se han producido rellenos artificiales, a base de escombros y otro de tipo de residuos, no es posible aceptar que la inspección visual sea respaldo suficiente para el encargo de un proyecto. Evidentemente, hay una responsabilidad de la Administración que encargó ese proyecto. No se puede encargar un proyecto ni tomar una decisión para ejecutar una obra sin que las condiciones que se daba en la Vaguada —condiciones propias de la naturaleza del suelo de Madrid en esa zona y condiciones sobrevenidas como consecuencia de la actuación artificial en estos últimos años, como reconoce el Subsecretario— sean examinadas, por lo que no se puede aceptar que con la simple inspección visual se hubiera resuelto ese trámite previo.

Creo que la Administración se ha precipitado, que ha hecho un encargo irresponsable buscando un mal ahorro. Al final, las consecuencias de hacer un proyecto en abstracto, sin conocer lo que de verdad ofrecen los datos técnicos del suelo, ha traído esas consecuencias lamentables, que no son unas consecuencias intrascendentes, señor Subsecretario. Me resulta pintoresco que se diga que lo único que aquí se ha perdido es la inversión correspondiente al firme de la avenida de la Ilustración.

A mí me parece, señor Subsecretario, que esta es una situación esperpéntica, que una obra pública, antes de entrar en servicio, tenga que reconstruirse total o parcialmente, cuando menos, debe admitirse por parte del responsable de la Administración pública que se ha producido un despilfarro de medios económicos públicos. Y, sobre todo, que con la pérdida de tiempo que se ha registrado como consecuencia de tener que deshacer la obra anterior y reconstruirla, al ciudadano se le está originando un daño objetivo medido en tiempos y retrasos para que entre en servicio algo que era vital para mejorar las condiciones de esa zona.

Por lo tanto, señor Presidente, no me doy por satisfecho de esta respuesta, formularé por escrito, ya que el trámite oral parece que no sirve para resolver estas cuestiones, las preguntas puntuales que he reletado en el turno de mi primera intervención y, desde luego, me reservo al derecho, a la vista de las informaciones recibidas hoy y de las que se nos remitan en las preguntas escritas y las que se sigan produciendo como consecuencia del seguimiento de los incidentes de esta obra, el derecho de convocar una nueva comparecencia ante esta Comisión para aclarar lo que hoy, en lugar de avanzar en orden a ese esclarecimiento, ha retrocedido y aumentado la confusión que, sobre ella, disponíamos los Diputados y me temo que una vez que la opinión pública lo conozca, de la confusión en que estaban sumidos los ciudadanos españoles.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Para responder, y por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Mauleón, Subsecretario de Obras Públicas.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): Me excuso de S. S. si algún punto concreto que ha formulado ahora verbalmente, no por escrito en la redacción de la pregunta, he omitido en la primera parte de mi intervención, por lo que ahora espero poder disipar sus dudas.

Cuando le he dicho anteriormente, la ubicación concreta está dentro del convenio firmado por el Ministerio, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Madrid en 1986. La actuación concreta del primer tramo de la avenida de la Ilustración, en lo que se refiere a la fase de proyecto, en cuanto a su administración, correspondía al Ayuntamiento y al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. En lo que respecta a los terrenos, la aportación fue realizada por el Ayuntamiento. Y, en lo que concierne a la obra, la administración corresponde al Ministerio de Obras Públicas, que fue quien hizo el oportuno concurso y adjudicó la mencionada obra.

Con esto creo que algo he contestado a las preguntas que formulaba el señor Diputado.

El costo de la reparación es evidente que se va a recargar en el Ministerio de Obras Públicas, como responsable de la adjudicación de la obra.

Cuando antes he respondido al señor Diputado, no he calificado o adjetivado la palabra responsabilidades. No he dicho ni personales ni no personales. Su señoría ha añadido luego que he hablado de responsabilidades personales. Si lo he dicho, no lo quería decir y, por lo menos en mi conciencia, no está el haber adjetivado esa expresión de responsabilidades. Las responsabilidades serán las que surjan después de la finalización del informe y del estudio detallado que se está llevando a cabo por parte de la Dirección General de Carreteras; si de estas conclusiones resulta que hay alguna responsabilidad, se exigirá en los niveles adecuados.

Tampoco creo haber afirmado que determinadas decisiones se tomaran en función de una inspección visual. Antes de hacer esa expresión, que ciertamente he hecho, también he dicho de que los datos proporcionados por el Ayuntamiento, como conocedor de una determinada realidad y de la propia inspección visual de los terrenos, no se infería una determinada necesidad de hacer reconocimientos más profundos.

No sé —es un terreno muy subjetivo; el Diputado es mucho más técnico en esa materia que yo— dónde está el nivel de frontera de los estudios que hay que realizar para asegurar un determinado rendimiento. En lo que sí convendrá S. S. conmigo es en que si para cubrir y llegar al listón de la seguridad absoluta, la dedicación de recursos presupuestarios para cubrir toda esa necesidad de asesoramiento, se hubiera llevado a cabo, desde luego las cifras previstas de costo del Plan General de Carreteras se hubiera disparado. También aquí hay una dificultad de encontrar el punto de equilibrio entre lo que nos deman-

da la seguridad de una actuación con lo que nos exigen los niveles máximos de posibilidad presupuestarias.

También convengo con S. S. en que he hecho una referencia a que el daño concreto es el que se ha efectuado en el pavimento y acabado. En definitiva, la obra en sí, por un mecanismo u otro, habría que haberla llevado a cabo.

Sí coincido en que existe el costo del desfase temporal en la finalización de la obra.

Finalmente, una última consideración sobre el cúmulo de repertorio de actuaciones que la Dirección General ha puesto en marcha. Tampoco creo que sea superar en exceso el margen admitido de error el que en una determinada actuación se produzca una imprevisión o profundización de las necesidades técnicas que aseguren un resultado final que siempre es buscado por parte de los directamente responsables.

En definitiva, creo que no cabe hacer la afirmación de que no se han buscado los mecanismos para el conocimiento de la realidad sobre la que se operaba, porque eso se volvería, en primer lugar, contra el propio Ministerio, sino que, como apuntaba en mi primera respuesta, se han producido una serie de causas acumuladas en momentos distintos de la tramitación que han podido producir este resultado último. Desde luego, puedo afirmar al señor Diputado que no ha sido deseado por el Ministerio, que no ha dejado de hacer aquello que consideraba necesario para evitar el resultado final.

PREGUNTAS DEL SEÑOR MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA (GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS):

— SOBRE INFORME DEL VALOR ECOLÓGICO, CON ESPECIAL REFERENCIA A LA FLORA Y FAUNA, DE LA COMARCA DE ANCHURAS (CIUDAD REAL)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Pasamos a la siguiente pregunta, formulada por el señor Martínez-Campillo, respecto al informe del valor ecológico, con especial referencia a la flora y fauna, de la comarca de Anchuras, Ciudad Real.

Tiene la palabra, por un tiempo de diez minutos, el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Le agradezco al señor Subsecretario su presencia en esta Comisión.

En la pasada semana ya hubo ocasión de debatir con profundidad todo lo que atañía a la ubicación del polígono de tiro de Anchuras en el pleno del Congreso de los Diputados. Ahora, por tanto, he de pasar por una multitud de cuestiones sin citarlas e ir al fondo de la pregunta oral que le hacía al Ministro de Obras Públicas y que responde usted en su lugar. Se trata de saber qué estudios ha evaluado el Gobierno de carácter ambiental que han determinado la solución de ubicar un polígono de tiro en Anchuras, teniendo en cuenta que la Dirección General de Medio Ambiente tiene entre sus funciones la elaboración de estudios de impacto ambiental que habrá de repetir, en un sentido horizontal, en toda la Administración. Este

es un elemento que se ha convertido en fundamental, no en el único pero sí en fundamental, a la hora de elegir ese polígono de tiro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Subsecretario, por un tiempo de diez minutos.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): Señoría, yo también me atengo a todas las otras cuestiones sobre las que se ha discutido en otros foros, incluso por lo que tengo entendido, en esta misma mañana.

Apuntaba S. S. la responsabilidad de la Dirección General de Medio Ambiente en materia de estudios del impacto ambiental y la evaluación de los mismos muy recientemente se ha aprobado por el Consejo de Ministros el Decreto que ha desarrollado el Real Decreto legislativo de 1986, en el cual se hacía la trasposición de la directiva comunitaria en materia de impacto ambiental, con una previsión temporal de dos años para su entrada en vigor. Me permito recordar que en el Decreto legislativo y, como no, en la norma de desarrollo se produce una acotación de aquellas actuaciones que están sometidas a la evaluación de impacto ambiental que, evidentemente, hacen en su práctica totalidad referencia de Obras Públicas, tanto en competencias del Ministerio —sea en materia de carreteras, tanto autovías como autopistas, sea en materia de obras hidráulicas, sea en materia de puertos—, como en competencia de otros Ministerios: el ferrocarril de largo trazado, los aeropuertos con una dimensión de pista de aterrizaje superior a una determinada longitud, que en este momento no recuerdo; determinadas actuaciones en materia industrial, sobre todo de explotaciones a cielo abierto... Es decir, unas actuaciones de una magnitud importante y de las que se presume la necesidad de hacer el estudio de impacto ambiental.

Entre este repertorio de actuaciones, yo creo que con el carácter de «*numerus clausus*», no figura una actuación como la que nos ocupa respecto del campo de tiro de Anchuras. Lo cierto es que la Dirección General de Medio Ambiente, dependiente del Ministerio, en aras de la responsabilidad y del conocimiento que tiene respecto de esta materia y a requerimiento del Ministerio de Defensa, formuló unos estudios relativos a la descripción de la zona del campo de tiro de Anchuras tanto en lo que se refiere a la flora como a la fauna, y otro informe en el cual hacía una serie de consideraciones, observaciones o recomendaciones —el término que prefiera escoger S. S.— que podrían ser tenidas en cuenta en lo que nosotros llamamos la gestión diaria del campo de tiro, pero desde la vertiente medioambiental, con el objetivo de intentar paliar la influencia que, en su caso, pueda tener sobre la vegetación y la fauna de la mencionada zona. Dicho informe, que obra ya en poder del Ministerio de Defensa, debe ser considerado como un incidente, en el sentido procesal del término, de lo que es el expediente principal o sustantivo, de manera tal que todas las características, condicionamientos que el expediente principal tengan afectan,

evidentemente, al informe incidental que por parte de la Dirección General se ha realizado. Dicho lo anterior, lo cierto es que la decisión del Gobierno, no sólo está sino toda, tiene su carácter colegiado y, por tanto, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y en concreto su titular, tiene asumida perfectamente la decisión que sobre el futuro campo de tiro de Anchuras se tomó por el Gobierno.

Ciertamente, a la hora de tomar esta decisión se tuvieron en cuenta toda una serie de elementos de forma ponderada que pudieran utilizarse para conformar esa decisión. En ese sentido, también se tuvieron en cuenta los medioambientales que, en este caso concreto, son competencia del Departamento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por un tiempo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Subsecretario, en cuanto a las evaluaciones de impacto ambiental, que están reguladas en el Real Decreto legislativo de 26 de junio de 1986, posteriormente desarrollado por el Real Decreto de 30 de septiembre de 1988, que aparece el 5 de octubre y que desarrolla una directiva del Consejo Europeo de 27 de junio de 1985, si bien hay discrepancia porque parece ser —yo también llegué a esa conclusión— que se ha «malversado», —entre comillas—, el texto de la directiva respecto al texto directivo español, es cierto que separan las cuestiones referentes a la defensa nacional. También es cierto que con la práctica administrativa y con la jurisprudencial llegaremos al momento de saber qué cuestiones de la defensa nacional quedan al margen de esas evaluaciones de impacto ambiental y qué otras cuestiones no quedan.

Lo cierto es que estamos ahora hablando de Anchuras, y no es lo mismo la evaluación de impacto ambiental que regula este decreto (no voy a entrar en una discusión sobre si tenía que estar elaborado un informe con arreglo a estas disposiciones) que un estudio de impacto ambiental, simplemente, porque la evaluación tiene su tipificación en la legislación. Y no es que yo piense que sea necesario (que sí lo pienso), sino que lo ha pensado el Gobierno, en la medida en que ha sido básico, primero en abandonar la opción Cabañeros. En segundo lugar, ha sido básico a la hora de discutir, no la forma de la situación del polígono de tiro de Anchuras, sino el fondo del asunto, si Anchuras pertenecía o no al ecosistema de Cabañeros. Sobre todo lo ha dicho quien más lo puede decir, que es el Consejo de Ministros. En la referencia que nos entrega el portavoz del Gobierno, el Consejo de Ministros dice en la fundamentación y en la resolución para llegar al polígono de tiro de Anchuras que ha tenido en cuenta los criterios de política territorial de la Comunidad de Castilla-La Mancha. Si los criterios de política territorial se refieren al informe oficial que hizo en su momento (no ya ese malhadado informe —y perdone el paréntesis— de aquel catedrático que no era catedrático, que luego se desdijo, etcétera, no) la Comunidad de Cas-

tilla-La Mancha, esto no alcanza el valor de un estudio de impacto ambiental, evidentemente. Y el propio Consejo de Ministros en su referencia continúa y dice: hemos tenido en cuenta una serie de cuestiones, la equidistancia respecto de bases aéreas, y —dice— se requerirá también como elemento de evaluación que la zona elegida permitiese la realización de ejercicios sin perturbar el medio ambiente. ¿Qué forma tiene el Consejo de Ministros para llegar a la conclusión de que la elección del polígono de tiro de Anchuras no perjudica al medio ambiente? Que otro organismo de la Administración le proporcione un estudio, no de evaluación de impacto ambiental, pero sí de impacto ambiental. De ahí que nuestra pregunta sea bastante sensata.

¿Qué informes tuvo el 20 de julio el Consejo de Ministros (porque usted me dice que lo ha elaborado la Dirección General de Medio Ambiente y ahora ya la tiene Defensa, con lo cual de sus palabras deduzco que se ha hecho posteriormente) para poder afirmar en su preámbulo previo a la resolución que había estudiado el impacto ambiental en la zona y que pensaba que podía hacerse allí un polígono de tiro? Creo que esto es fundamental y básico en esta resolución. ¿Qué estudio de impacto ambiental? No pudo ser otro que el de la Dirección General de Medio Ambiente. Pero es que de sus palabras se deduce que lo ha hecho ahora, que es un mero incidente. ¿Cómo va a ser un incidente, si está en la fundamentación de la resolución? Las fundamentaciones de las resoluciones, como usted sabe, en Derecho administrativo no son un incidente, ni un episodio, son parte básica de la resolución. Y dice que obra ya en el Ministerio de Defensa. ¿Qué significa que obra ya? Y, sobre todo, si yo le pregunto, señor Subsecretario, qué informes ha valorado el Gobierno para llegar a esta conclusión, no le estoy preguntando si se encuentra en la estantería 37 el proyecto MA, que está en la cuarta planta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Le estoy preguntando el contenido, qué dice en conclusión. ¿Qué dice ese informe de la Dirección General de Medio Ambiente. Me da igual si se realizó antes o si se realizó después; quiero saber qué dice básicamente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Subsecretario, por un tiempo de cinco minutos.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): Como bien ha recordado S. S., incluso dentro del decreto de desarrollo del Real decreto legislativo hay una expresa no afectación de los temas de defensa nacional que ya en la propia directiva comunitaria están excluidos.

Voy a hacer una matización, la responsabilidad, como usted ha apuntado antes al hacer su pregunta, de la Dirección General de Medio Ambiente es para el estudio de impacto ambiental. Otra cosa es que haya organismos de la Administración que tengan otro tipo de responsabilidades y que puedan suministrar una determinada información que permita la adopción de decisiones por parte del Consejo de Ministros. En todo lo que se refiere al me-

dio natural, como usted sabe, la Dirección General de Medio Ambiente no sólo no tiene la exclusiva de la competencia, sino que tiene una competencia (no quiero calificar de tangencial) determinada, por lo menos, o no la exclusiva.

Cuando yo le he dado la respuesta era porque creía que subrayaba el aspecto del impacto ambiental, y a mí me gustaría hacer una determinada precisión respecto de lo que se entiende por la evaluación de impacto ambiental. Una de las actuaciones concretas del anexo que se contiene en el Real decreto legislativo tiene impacto ambiental, pero de lo que se trata por parte de la Dirección General de Medio Ambiente es de, en lugar de adoptar una postura de obstrucción a la realización de un determinado proyecto, poner encima de la mesa, y en conocimiento del responsable administrativo concreto, una serie de elementos, una serie de actuaciones que hagan más viable la actuación, en el sentido de disminuir el impacto que esa actuación produce.

Quiero decir que una carretera, una autopista, un ferrocarril, siempre tiene impacto en la realidad física en la que actúa. ¿Qué se pretende por la Dirección de Medio Ambiente? ¿Impedir esa actuación? No. Lo que se pretende es poner de manifiesto aquellas actuaciones del proyecto que deben ser evaluadas por su especial incidencia.

Toda la política medioambiental que llevamos a cabo en este terreno a lo que tiende no es al obstruccionismo de una determinada actuación, sino a completar aquellos aspectos medioambientales que no hayan sido tenidos en cuenta por parte del órgano de la Administración que tiene la responsabilidad concreta de que se trate, sea de una carretera, sea del ferrocarril o de cualquier otra materia.

No sé si S. S. me ha malinterpretado cuando yo decía que era incidental. Yo lo que quiero decir es que la información dada por parte de la Dirección General de Medio Ambiente tiene el carácter incidental respecto del expediente principal. Es uno más de los elementos que conforman las decisiones previas para tomar una resolución en el tema concreto que nos ocupa del campo de tiro de Anchuras. Y con ello a lo que hacía referencia era a que la calificación de la decisión principal lleva aparejada también la calificación de estas otras actuaciones.

Si todo el tema del campo de tiro de Anchuras, en lo que a mí se me alcanza, está calificado con el carácter de reservado, también lo tienen los informes y estudios que ha realizado la Dirección General de Medio Ambiente para el Ministerio de Defensa o para la decisión última. Y la calidad que tiene la decisión principal impregna, hasta que no sea modificada, a todos estos elementos que ha sido necesario tener en cuenta para adoptar la decisión que se pretenda.

Esos informes, con independencia de toda la valoración que se hace, como ya le apuntaba en mi anterior contestación, lo que contienen son una serie de sugerencias, observaciones o comentarios de actuaciones a tener en cuenta en lo que es la gestión del día de mañana del campo de tiro, para minimizar, paliar (o búsqesela un adjetivo equiparable) el impacto que pueda suponer el campo de tiro de Anchuras.

— SOBRE PROTECCION CONTRA INCENDIOS EN LOS EDIFICIOS

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): La siguiente pregunta, también efectuada por el señor Martínez-Campillo, es sobre protección contra incendios en los edificios.

Tiene la palabra, durante 10 minutos, el señor Martínez-Campillo para formular las observaciones que tenga oportuno.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Los hechos son los siguientes, para centrar la pregunta al señor Subsecretario.

Hay un Decreto, de fecha 25 de junio de 1982, en el cual, en un auténtico alarde de malabarismo jurídico, se aprueba la norma básica NBE-CPI/82 sobre condiciones de protección contra incendios en los edificios. Este Decreto contiene diez anexos que regulan las particularidades que han de tener algunos edificios, como son los destinados a espectáculos, locales de reunión, cafeterías, restaurantes, comerciales, etcétera.

En el preámbulo, ya nos avisa el Decreto —una cosa curiosa— que, de todos modos, no va a aplicarse inmediatamente el mismo —y los anexos, sobre todo— porque supone una auténtica revolución a la hora de adecuarse las industrias, las actividades comerciales a este Decreto.

La disposición final segunda dice que el Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación y en la disposición final tercera agrega que, no obstante lo anterior, no entra en vigor al día siguiente a su publicación, sino cuando lo diga la Comisión Permanente que crea en el artículo 2.º, que dice que va a estudiar la adaptación para que inmediatamente entre en vigor. Como ven, es un Decreto realmente alambicado, extraño, casi de la España de la chapuza.

Lo cierto es que desde 1982 la situación permanece exactamente igual: no se han puesto en vigor estos anexos y pesa sobre ellos como una losa la disposición final segunda. No sabemos nada de la Comisión Permanente. Debemos entender que se ha constituido y que está trabajando seriamente, pero lo cierto es que desde 1982 no hay en España una norma básica contra incendios en los edificios, puesto que no están aprobados los anexos que regularían cada una de las edificaciones a que hace referencia. Es cierto que en España la historia legislativa contra incendios se ha movido a base de grandes incendios. Es decir, a grandes incendios, grandes remedios legislativos, como por ejemplo, cuando sucedió el del «Corona de Aragón», el de Alcalá, el de Almacenes Arias es cuando se activa la disposición de la Administración por regular la cuestión de los incendios en los edificios. Mientras tanto, ésta es la realidad legislativa.

¿Qué sustrato hay debajo? El siguiente: Hay una multiplicidad de disposiciones de rango menor que regulan cuestiones también menores, como son la boca de riego, la amplitud de la manguera, etcétera, pero que dan mayor confusión a la cuestión, porque son normas dispersas que es necesario unificar. Por otro lado, hay otro sustra-

to, y es que la mayoría de ayuntamientos que tienen, porque muchos de ellos ni tienen, ordenanzas sobre las condiciones de los edificios para prevenir los incendios, o se han basado en esta norma de 1982, que no está en vigor, o no se han basado más que en el buen criterio —a veces, bueno y a veces malo— de algunos profesionales, etcétera.

Ante esta situación, lógicamente hay un cúmulo de preguntas. Como es señor Subsecretario conocerá porque debe estar en antecedentes recogidos en el Ministerio, este asunto fue objeto ya de una pregunta oral por mi parte en el Pleno del Congreso de los Diputados, con fecha 14 de octubre de 1987. En su respuesta, el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo me dijo que no estaban en vigor porque eran muy malos. Me vino a decir que la Comisión Permanente, tras tres años y medio de trabajo, había llegado a la conclusión de que los anexos eran horribles y que lo mejor era que no estuvieran en vigor. Después de tres años de trabajo. Y después de seis años, lo cierto es que unos son malos, pero no se han hecho otros nuevos, y que ha habido un compromiso de que en seis o nueve meses —desde el 14 de octubre— tendríamos una norma básica de incendios.

Señor Subsecretario, mis preguntas son: ¿Qué ocurre con estas normas, este compromiso que el Ministro dijo que intentaría —no que lo traería aquí— que fuera de seis o nueve meses? Esto tiene una gran importancia a la hora de las responsabilidades. No voy a extenderme, pero en el caso de los Almacenes Arias si hubieran estado estas normas, otro gallo cantaría a la hora de las responsabilidades. Desearía saber qué trabajos ha desarrollado la Comisión Permanente y la Administración —porque la Constitución debe ser la primera que cumpla las disposiciones normativas— qué está haciendo, porque me permito decirle, señor Subsecretario, que su Ministerio es un auténtico peligro en caso de incendio. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo es peligrosísimo en caso de incendio. Lo he recorrido con expertos y puedo asegurarle que es muy peligroso. La evaluación es desastrosa; la evaluación de minusválidos no existe; hay puertas que son de evacuación que este Diputado ha comprobado que están cerradas con candado, todo lo cual es muy grave. Es decir, no solamente no se hacen normas, sino que la propia Administración pública no exige las condiciones que deberían reunir los edificios de titularidad pública a la hora de evacuación de incendios.

Espero que me dé una respuesta satisfactoria y no como la anterior.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): Como bien decía el señor Diputado, la principal disposición reguladora en todo el ámbito del Estado de la seguridad contra incendios en los edificios está constituida por esa norma con nombre tan complejo y arcano NBE-CPI/82; en definitiva, condiciones de protección contra incendios en los

edificios, aprobada por Real Decreto de 25 de junio de 1982.

La norma no está en suspenso, como apunta S. S., sino que hay una distinción entre lo que es la parte general y los anexos. La parte general establece condiciones aplicables a cualquier tipo de edificio y es plenamente obligatoria desde el año 1982. Los anexos, cada uno de los cuales establece condiciones específicas para cada tipo de edificio según el uso al que se le destine, no tienen carácter obligatorio hasta que, a iniciativa, como señalaba, de la Comisión Permanente creada por el mismo Real Decreto antes citado y a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, vayan siendo aprobados.

En estos momentos, la Comisión Permanente tiene muy avanzada ya la previsión sustancial del conjunto de la norma, con lo que en un breve plazo este Departamento estará en condiciones de promover su aprobación por el Gobierno en lo que se refiere, tanto a la parte general, como a sus principales anexos, entre los que incluyo viviendas, edificios sanitarios y edificios educativos.

Como ciertamente apuntaba el señor Diputado, ya había habido una intervención y el Ministro había hablado de plazo indicativo de seis o de nueve meses. Yo puedo concretar más esta afirmación en el sentido de que se puede adquirir el compromiso de que en el primer cuatrimestre del próximo año esta norma haya superado la tramitación administrativa y pueda ser presentada a Consejo de Ministros para su aprobación, en su caso.

Como decía antes, no cabe hablar de una situación de suspenso de la norma de 1982 desde el punto de vista práctico. Además de la plena obligatoriedad de su parte general, cabe indicar que los anexos están siendo frecuentemente utilizados por los ayuntamientos, bien sea como referencia técnica o bien como complemento a sus propias ordenanzas municipales de prevención de incendios y que, incluso algunos de estos ayuntamientos los han hecho plenamente obligatorios en el ámbito de sus respectivas responsabilidades municipales.

La Comisión Permanente, constituida en fecha 13 de abril de 1983, se ha reunido en 24 ocasiones. Las sesiones han estado dedicadas de manera muy preferente, y así consta en las actas correspondientes, a todo el proceso de revisión de la norma básica y a la coordinación de dicha norma con otras disposiciones reguladoras de la seguridad contra incendios. En su reunión número 17, celebrada el 9 de junio de 1987, la Comisión acordó la constitución de una subcomisión técnica específica sobre el tema «Reacción y resistencia al fuego», integrada por especialistas y dedicada a analizar cuestiones específicas relativas a dicho campo y a asesorar a la Comisión en cuestiones relacionadas con el mismo. Hasta la fecha, dicha subcomisión técnica se ha reunido en cinco ocasiones.

No existe disposición alguna —y entro en el campo de los edificios de titularidad pública— que regule de forma específica la seguridad contra incendios en este tipo de edificios, siéndole, en definitiva, aplicable también a estos, como a cualquier otro, la propia normativa, así como las ordenanzas municipales de protección contra incendios en los municipios en que cada uno de los edificios radique.

Bajo la coordinación del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, la Comisión Permanente antes citada está integrada por todos los departamentos ministeriales relacionados con el campo de la protección contra incendios de los servicios —a ellos hace referencia la propia norma— y sus trabajos de revisión de la norma básica están siendo contrastados tanto con las comunidades autónomas como con la propia Federación Española de Municipios y Provincias, así como con aquellas entidades públicas o privadas relacionadas con el tema. Me refiero a laboratorios de ensayo, a asociaciones empresariales de fabricantes y de constructores, colegios profesionales y entidades aseguradoras. Por ello el Departamento considera que la próxima aprobación del texto revisado de la norma básica permitirá contar con un texto reglamentario ampliamente acordado con todos los sectores afectados y, por tanto, capaz de unificar la actual dispersión y contradicción entre las diversas disposiciones existentes a que su señoría se refería en su intervención.

También quisiera destacar, como complemento de la información que se facilita, que el Ministerio de Obras Públicas, dentro del marco de sus competencias, interviene también de forma activa en numerosas actuaciones, entre las que cabe destacar el formar parte de la Junta Central Consultiva de Espectáculos, dependiente del Ministerio del Interior, de la Comisión redactora del futuro reglamento de protección contra incendios en establecimientos industriales, dependiente del Ministerio de Industria y Energía, así como de los comités técnicos.

La labor de coordinación ejercida por el Ministerio no se circunscribe sólo al ámbito nacional. El Departamento está también participando de forma activa en los actuales trabajos de armonización técnica y reglamentaria desarrollados por la Comunidad Económica Europea en el campo de seguridad contra incendios, con vista, en definitiva, a la implantación del mercado único. Dicha participación se traduce, entre otros aspectos, en la presencia de un técnico del Ministerio, junto con otros vinculados a los centros de investigación de más reconocida solvencia de Francia, Reino Unido, República Federal de Alemania y Dinamarca, en el grupo de expertos designados por la Comisión de la Comunidad Económica Europea para analizar la actual situación reglamentaria en los Estados miembros, así como proponer las actuaciones necesarias para conseguir la necesaria coordinación europea en la materia.

Señor Diputado, aunque el tiempo transcurrido desde la entrada en vigor del texto general del decreto de 1982 es sustancial, lo cierto es que a lo largo de este tiempo se ha ido produciendo un trabajo técnico muy necesario para ir soslayando los problemas, las diferencias incluso técnicas que se pueden producir y la incorporación de los nuevos elementos que el avance tecnológico va requiriendo. Este tiempo, en conexión con el resto de Ministerios afectados en estos campos, va a permitir que, ya muy avanzado este trabajo a nivel de la Comisión interministerial, nos permita aventurar que la tramitación intraadministrativa del proyecto de real decreto, que resulte del trabajo de la Comisión interministerial, tenga un cauce

rápido y aligerado de dificultades que permita el cumplimiento ya más riguroso respecto del plazo que he señalado anteriormente en el primer trimestre o cuatrimestre del próximo año 1989.

Respecto de las condiciones que puedan tener determinados edificios de titularidad pública, o incluso en la referencia que ha hecho al propio edificio que sirve de base fundamentalmente a la sede del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, ahí está el problema de la realidad de estas instalaciones con una concepción anticuada, ciertamente, lejana a los niveles de seguridad que el actual tiempo nos demanda. Quizá todos los esfuerzos que se están realizando en intentar acomodar esta realidad tan condicionante a estos requerimientos y estas necesidades exigibles hoy no sea lo acelerada que todos deseáramos que fuera. Evidentemente, ello responde no tanto a razones de voluntad o de deseo, sino a dificultades también de orden práctico, de orden presupuestario. Pero tenga la certeza de que, tanto en el campo de la seguridad contra incendios, como en todas las actuaciones relativas a la eliminación de barreras arquitectónicas para los disminuidos físicos, se está avanzando de una manera progresiva, no sólo en lo que es legislación de futuro, sino en unas actuaciones acompasadas, de actuación inmediata en la realidad; no en el máximo de deseo, sí en las posibilidades concretas a que antes me refería.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El señor Martínez-Campillo tiene la palabra.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, con mucha brevedad.

Si he vuelto a hacer esta pregunta, y espero no volver a realizarla, se debe al propósito de que se aceleren esos trabajos que todos deseamos que estén culminados muy rápidamente, que ya no solamente se traduzcan sobre el papel en unas buenas normas, sino que, además, haya unos mecanismos de inspección sobre particulares y sobre organismos públicos con el fin de que se cumplan posteriormente las normas, que es el problema en España, que se hacen muchas y luego no se cumple casi ninguna. En todo caso, creo que sobraba en su exposición, se lo digo con toda amabilidad, el hecho de que con la norma de 1982, aunque sea a título indicativo respecto de los anexos, por lo menos se cubre ese vacío. Eso es peligroso afirmarlo en la medida en que se contradice, y al propio tiempo crea inquietud, con la referencia que hizo el señor Ministro, porque dijo que se alegraba de que no se cumpliera porque eran muy malos. Entonces, si se está cumpliendo una normativa mala va a haber un doble problema: primero, si hay un accidente se achacará a una norma mala que está en vigor, y en segundo lugar, va a haber problemas de adaptación posteriormente cuando tenga que acogerse a la nueva normativa.

Finalmente, en cuanto a los edificios de titularidad pública, es cierto. Comparto esa premisa que usted ha citado de que muchos de estos edificios están muy mal concebidos. No han pensado ni en medidas de tipo sónico ni

de tipo térmico, ni en medidas de tipo anti-incendios, pero creo que, aunque haya dificultades de tipo presupuestario, es imprescindible, en un lugar donde trabajan dos mil personas, preocuparse de esa cuestión prioritariamente. Creo que eso lo debe compartir el señor Subsecretario. Además, tenga en cuenta que los lamentos en este país solamente se producen cuando hay una gran tragedia. Constantemente estamos viendo que reparaciones y nuevas construcciones de edificios públicos, de titularidad pública, siguen pertinazmente incumpliendo las normas de evacuación de incendios y de acceso de minusválidos. Véase el arreglo del hemiciclo de esta Casa, que a pesar de que este Diputado denunció también el acceso de minusválidos, aquí no puede haber un Diputado minusválido, salvo que lo dejemos abajo en el patio, por no poder acceder nunca a su escaño.

Espero, señor Subsecretario, que sus palabras se traduzcan en realidad en ese primer cuatrimestre y gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Subsecretario por un tiempo máximo de cinco minutos.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): Muy brevemente. El tiempo dará o quitará la razón a quien la tenga, que es el único, en definitiva, que luego sirve para comparar. Reitero el compromiso de que en ese plazo se va a tener concluida y aprobada la norma básica, y al tiempo me remito.

No voy a entrar en lo que se refiere a los anexos. Creo que la previsión del año 1982 está superada por la realidad de 1987 y 1988, y pueden haber servido como elementos indicadores o indicativos. Quiere decir que podrá no ser satisfactorio del todo, pero por lo menos más vale tener una norma, aunque no sea óptimo, que no tener nada respecto de algún tipo de ordenanzas que en ciertos municipios se están produciendo. No será nuevamente el máximo deseable, pero por lo menos será mejor que no tener nada.

Creo que la demora en los trabajos de la Comisión Permanente, y más desde la última intervención del ministro en este tema concreto, se debe también al trabajo específico y concreto, al que antes he hecho referencia, de la subcomisión técnica dedicada al tema de reacción y resistencia, por su complejidad técnica.

También en las actuaciones respecto de edificios de titularidad pública se van haciendo avances muy significativos. Es decir, en medidas de seguridad, en medidas de prevención, en medidas de información de actuación, en esos supuestos difíciles, creo que se ha ido avanzando, si uno echa la mirada atrás en un corto plazo de tiempo. Coincido con S. S. en que cualquier esfuerzo complementario que se haga es necesario y estimulador de que esas actuaciones se lleven con mayor intensidad y con mayor profundidad en las medidas.

En cuanto a los edificios de titularidad pública, (ade-

más de a lo que antes hacía referencia de la concepción antigua de los mismos que sirven de soporte, algo de ejemplarizante deben de tener respecto de los edificios privados, a los que se va a exigir el cumplimiento exacto de esas medidas) coincido plenamente con usted en el sentido de que sería mejor la exigibilidad de una determinada actuación.

Respecto a que no nos conformemos con hacer la norma, sino que se cuide y vigile el exacto cumplimiento de la misma y el seguimiento a través de los mecanismos de inspección, coincido plenamente con S. S. Lo que ocurre es que, como ya sabe, en el reparto de competencias que está establecido en nuestro país, la Administración Central, en este caso concreto la Dirección General de Vivienda y Arquitectura y más concretamente esta Comisión dependiente de ella, tiene un nivel de responsabilidad determinado, fundamental y primordialmente, y el primero para que los demás puedan ponerse en marcha, es el de la elaboración de la normativa básica. Creo que las otras

Administraciones son plenamente conscientes también de la necesidad de que una vez que esté vigente una determinada normativa, no debe ser ese el fin de la misma, sino que servirá para cumplir el objetivo que inspira o que mueve la filosofía de la norma, y evidentemente, en paralelo, el establecimiento de mecanismos de inspección que hagan que sea más obligado, aunque sea solamente por la fuerza coactiva de las posibles actuaciones, el que la norma no solamente exista sino que se lleve a su exacto y fiel cumplimiento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Muchas gracias, señor Mauleón.

Dando las gracias a los señores Diputados por haber tenido la paciencia de aguantar hasta el final, levantamos la sesión.

Muchas gracias.

Era la una y cuarenta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961