



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1989

III Legislatura

Núm. 470

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el martes, 23 de mayo de 1989

ORDEN DEL DIA

Proposiciones no de Ley:

- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista de Cádiz-Algeciras, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994 (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 161/000211).
- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista Huércal-Overa-Almería-Motril-Málaga, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994 (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 161/000212).
- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista Benavente-Onzonilla (León), ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994 (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) («B. O. C. G.» número 317, Serie D, número de expediente 161/000215).
- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la autopista de Valencia, en el tramo que comprende desde el enlace de la autovía proyectada de Madrid-Alicante hasta Utiel, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994 (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) («B. O. C. G.» número 317, Serie D) (número de expediente 161/000216).

- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista de Albacete-Murcia, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994 (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) («B. O. C. G.» número 317) (número de expediente 161/000217).
- Sobre aprovechamiento energético de recursos renovables (Grupo Parlamentario Socialista) («B. O. C. G.» número 318, Serie D) (número de expediente 161/000218).
- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la autopista Ruta de la Plata, en sus tramos Salamanca-Cáceres-Enlace con la autovía Madrid-Badajoz y Mérida-Sevilla, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994 (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) («B. O. C. G.» número 320, Serie D) (número de expediente 161/000219).
- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la autopista de La Mancha, Mérida-Ciudad Real-Enlace con la autopista Madrid-Valencia, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994 (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) («B. O. C. G.» número 320, Serie D) (número de expediente 161/000220).

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991, CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO EL TRAMO DE LA AUTOPISTA DE CÁDIZ-ALGECIRAS, AJUSTANDO LA PROGRAMACION DE SU EJECUCION A LO LARGO DEL CUATRIENIO 1990-1994**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, abordando el primer punto del orden del día, que hoy es el relativo a proposiciones no de ley.

La primera proposición no de ley es la presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista de Cádiz a Algeciras, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Tiene la palabra para su defensa, en nombre del Grupo de Coalición Popular, el señor Molina, por diez minutos.

El señor **MOLINA FERNANDEZ-MIRANDA**: En el Plan General de Carreteras, y en relación a la provincia de Cádiz, se prevé la construcción de dos tramos de autovía en sendas carreteras nacionales.

Por un lado, la autovía Jerez de la Frontera-Puerto de Santa María, de 6,5 kilómetros de longitud, mediante el desdoblamiento de la carretera nacional IV, Madrid-Cádiz, cuyas obras estaba previsto realizar en el primer cuatrienio del Plan y que se encuentran muy atrasadas en

cuanto a tal previsión, ya que hasta hace cuatro meses, aproximadamente, no se había llevado a cabo actuación alguna. Ha de tenerse en cuenta que en dicho tramo la densidad es de 42.000 vehículos diarios.

Por otro lado, la autovía Algeciras-Guadiaro, hasta el límite de la provincia de Málaga, a través del desdoblamiento de la carretera nacional 340, de Cádiz a Barcelona. Sin embargo, en dicho Plan General ninguna previsión se contiene para mejorar sustancialmente las precarias condiciones de comunicación existentes entre dos importantes comarcas de la provincia, cuales son la bahía de Cádiz y el Campo de Gibraltar, con una población conjunta que excede de los 600.000 habitantes y con un incremento constante del parque automovilístico. Como dato a tener en cuenta digamos que el incremento entre el primer semestre de 1987 y el primer semestre de 1988 del parque automovilístico fue superior al 19 por ciento.

La realidad es que la principal vía de enlace con la provincia de Málaga y entre ambas comarcas, la carretera nacional 340, de Cádiz a Barcelona, que conecta la capital con ciudades de elevado índice de población, como San Fernando, Chiclana de la Frontera, Barbate o Algeciras, es incapaz de absorber el intenso tráfico que desemboca en la misma, produciéndose continuos colapsos y embotellamientos, en particular en el tramo Cádiz-San Fernando-Chiclana de la Frontera-Conil y en el tramo Tarifa-Algeciras. La proximidad de la citada vía a la zona del litoral, en donde se asientan numerosos complejos y urbanizaciones turísticas, su continuidad por la Costa del Sol, así como el hecho de que sea utilizada en varias épocas del año por cientos de miles de marroquíes y argelinos para embarcar en Algeciras, la convierten en una de las vías de más difícil y desesperante tránsito del país.

A fin de resolver tan caótica situación, para mejorar la comunicación de la bahía de Cádiz con el Campo de Gibraltar y para no impedir, por carencia de una adecuada infraestructura viaria, el desarrollo del turismo en la zona

costera, en particular en los términos municipales de Chiclana de la Frontera, Conil, Barbate y Tarifa, y teniendo en cuenta que la provincia de Cádiz ostenta en la Comunidad Económica Europea el desgraciado récord de la mayor tasa de desempleo, es por lo que proponemos la construcción de la autopista Cádiz-Algeciras y la modificación, por tanto, del Plan General de Carreteras.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean expresar su posición, ya que esta proposición no de ley no ha sido objeto de enmienda? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor García-Arreciado Batanero, por diez minutos.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Nos referíamos en una sesión anterior, señor Presidente, donde se vieron algunas proposiciones de la misma índole de las que hoy tenemos que considerar, a la propia falta de convencimiento que parece subyacer en la presentación conjunta y simultánea de todas estas iniciativas, porque la valoración conjunta de todas ellas subraya claramente la desmesura del planteamiento que se propone.

Desde el inicio de la discusión del Plan General de Carreteras, hace ahora cinco años aproximadamente, a las realidades concretas a las que hoy se ajusta dicho Plan, éste ha dado suficientes muestras de la flexibilidad que se ha tenido al incluir en el mismo modificaciones algunas de ellas ciertamente importantes con respecto a las previsiones oficiales.

Quiero decir, señor Presidente, y lo digo con absoluta lealtad y convencimiento, que cuestión muy distinta hubiera sido que por los propios proponentes, en lugar de haber hecho un saldo con todas las autopistas y autovías que, a su criterio, es preciso construir en este país y de imponer que la construcción de las mismas se ejecute con un carácter inmediato, se hubiese seleccionado objetivos previos y se hubiese establecido cuáles de las obras que solicitan son más interesantes y urgentes, aunque, lógicamente, son todas interesantes. Entonces quizás hubiera sido posible poder establecer algún acuerdo sobre modificaciones del Plan General de Carreteras. Pero, señores proponentes, cuando se pone encima de la mesa algo más de un billón de pesetas de inversión, y hoy me encuentro sobre la mesa con algo más del billón y medio de pesetas, es preciso creer que no se está haciendo un trabajo en el que se tenga confianza en la posibilidad de sacarlo adelante.

Dicho esto con carácter general, que sirve para todas las posteriores intervenciones, debo decir que en los trabajos previos efectuados para la redacción del segundo plan de carreteras está incluido el corredor desde Andalucía a la costa de Murcia, todo un gran corredor que va desde Cádiz hasta Murcia.

Como resultado de los estudios iniciados, de la ponderación de los distintos baremos y de los parámetros, no sólo de carácter económico, sino socioeconómico también —el índice de paro es uno de ellos, la accesibilidad de los territorios, etcétera—, se decidirá la construcción de no

solamente el tramo que estamos considerando, sino de varios miles más de kilómetros de autovías que añadir a los que actualmente se están construyendo.

Una estimación previa de los diversos parámetros como consecuencia de los cuales se decide la oportunidad de las obras que se han de incluir en ese Plan, nos hacen ver con bastante optimismo el futuro de la construcción de esta autovía y apostamos por su inclusión plena en el segundo plan de carreteras, subrayando, por tanto, que es absolutamente imposible —creo que S. S. lo saben perfectamente— modificar ahora mismo el Plan de Carreteras vigente, al que le queda poco más de un año de vigencia, sobre todo en esas cuantías tan desmesuradas, no digo injustas ni innecesarias porque son precisas esas inversiones, pero no es posible hacerlo ni como autopista (y éste es un debate cerrado en esta Cámara, al menos por nuestra parte) ni como autovías en el primer Plan de Carreteras. Por tanto, tenga S. S. la casi plena seguridad de que el segundo Plan de Carreteras incluirá en sus inversiones el tramo Cádiz-Algeciras.

Mientras tanto, se está actuando, a mi entender, en Chiclana, lo que yo creo que es el mayor cuello de botella actualmente en los tráficos de esa carretera, y creo entender que se está actuando en la variante de esta población, que, sin solucionar el gravísimo problema que hay de tráfico por esa carretera, supone un paso más dado en la dirección de poder tener en el plazo breve históricamente, de unos cuatro o cinco años, la autovía que S. S. solicita.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación de la proposición no de Ley presentada por el Grupo de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista de Cádiz-Algeciras, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, siete; en contra, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular antes descrita y referida al tramo de la autopista Cádiz-Algeciras.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991, CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO EL TRAMO DE LA AUTOPISTA HUERCAL-OVERA-ALMERIA-MOTRIL-MALAGA, AJUSTANDO LA PROGRAMACION DE SU EJECUCION A LO LARGO DEL CUATRIENIO 1990-1994

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista Huér-

cal-Overa-Almería-Motril-Málaga, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Esta proposición no de ley ha sido objeto de una enmienda de sustitución presentada por el señor Pérez Dobón, del Grupo Parlamentario Mixto.

Para la defensa de esta proposición no de ley, tiene la palabra, por diez minutos, la señora Villalobos.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Señor Presidente, sinceramente creo que hay algo en lo que estaremos de acuerdo todos los Grupos Parlamentarios, incluyendo al Grupo Socialista: en que la red de comunicaciones de toda la Comunidad Autónoma andaluza en principio no es exactamente la más deseable. Este tema hasta ahora ha estado bastante abandonado; ahí tenemos la situación en que se encuentra la nacional 340 —yo soy Diputada por Málaga— en todo el tramo, no solamente en el que abarca Andalucía Oriental sino en el de la propia Andalucía Occidental. Ese tema ya lo estamos empezando a padecer todos los días.

El Partido Socialista, en las propuestas planteadas en diferentes ocasiones respecto al Plan de Carreteras, no soluciona, desde nuestro punto de vista, esta situación. Además, en el tramo que a mí me corresponde defender, hay algo que es fundamental que se solucione: el excesivo olvido de la provincia de Almería. Se mire desde donde se mire, desde Madrid, desde Sevilla o desde Murcia, lo cierto es que las comunicaciones, con todo lo que éstas significan, en la provincia de Almería están bastante dejadas de la mano de Dios. La realidad es que Almería está bastante mal comunicada, no solamente con el resto de España, sino fundamentalmente con el resto de las provincias andaluzas. Qué duda cabe de que toda la costa mediterránea tiene un desarrollo industrial y turístico importantísimo, qué duda cabe que la población de toda la zona costera desde Almería hasta Algeciras, y en concreto en esta proposición hasta Málaga, se multiplica de tal forma en los meses estivales que resulta imprescindible solucionar definitivamente el problema de toda la zona costera del mediterráneo.

Lo único que intenta afrontar nuestra propuesta es un problema real, como es que la carretera de la costa está total y absolutamente colapsada, pero no ya solamente en dos meses que van de mayo a octubre sino durante todo el año. La cantidad de gente que se ha desplazado a vivir a toda esa zona es de tal calibre, que o entramos definitivamente a solucionar el problema, y no parcheando, como aparece en el Plan de Carreteras propuesto por el Grupo Socialista y por el Gobierno, o realmente esto no va a acabar en nada positivo para las personas que viven y transitan por esa zona.

Tal vez el Grupo Socialista, en la defensa de su posición respecto a las diferentes proposiciones de nuestro Grupo parlamentario, no entiende muy bien por qué se divide por proposiciones no de ley el asunto, pero yo creo que el tema es muy simple. Además, hay que explicar por qué se hace cada cosa. A mí me gustaría contar con el apoyo del Grupo mayoritario de la Cámara porque, aunque

creo que el resto de las propuestas son muy sensatas, ésta —y en eso creo que estará de acuerdo el Grupo Socialista— es todavía más sensata. Y es que la situación de la zona costera del Mediterráneo sur es insostenible, y eso lo vivimos todos los ciudadanos que tenemos que ir desde Vélez-Málaga hasta Motril por toda la zona costera malagueña.

Además, a mí me gustaría tener su apoyo por aquello de que no se cumpla lo que aparecía el otro día en un periódico de Granada, un chiste de Martín Morales muy divertido en que se ve una pancarta de esas que hace ahora el MOPU y en las que dicen: «Aquí estamos trabajando para ustedes» (en vez de trabajar de verdad ponen pancartas). En ésta ponía: «Red de autopistas para Granada, inauguración: Campaña electoral del PSOE. Ingeniero, Angel Díaz Sol» (que precisamente es el Secretario General del Partido Socialista en Granada.)

Para que estas cosas no se den y nos enfrentemos con un problema real en la forma y en el momento adecuados, aunque sea ya un poco tarde, pido el apoyo del Grupo mayoritario.

El señor **PRESIDENTE**: Supongo que obra en poder de SS. SS. el texto de la enmienda del señor Pérez Dobón. **(Asentimiento.)**

Para la defensa de dicha enmienda tiene la palabra el señor Pérez Dobón, por tiempo de diez minutos.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, comparto plenamente la filosofía que subyace en la proposición no de ley defendida por la señora Villalobos puesto que, como ella bien ha dicho, si mejorar la red de carreteras en muchos sitios de España es necesario, en el tramo comprendido entre Málaga Almería - Huércal - Overa no es sólo un problema de los meses de turismo sino un problema de que no se puede circular en ninguna época del año entre Nerja y Málaga ni entre Almería y El Egido, porque el atasco es permanente; luego la necesidad de mejorar dicha vía de comunicación es evidente.

Pues bien, aun compartiendo esa filosofía, lo que pretende la enmienda que definiendo es distinguir dos planos. Por un lado, lo que es una innovación total de la proposición de ley de Coalición Popular, que se refiere en realidad al tramo comprendido entre Adra y Málaga. Respecto al tramo comprendido entre Adra y Huércal - Overa, aunque no aparecía en el Plan General de Carreteras y aunque también existe siempre el riesgo de que las palabras se las lleva el viento, hay un compromiso formal del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, hasta ahora no traducido en ladrillos —lo que siembra una cierta alarma—, de que estarían ultimadas las autovías de Puerto Lumbreras a Adra y de Puerto Lumbreras a Baza para el día 1.º de enero de 1992. **(Rumores.)** Yo creo que van a tener que traer maquinaria especial de otra galaxia porque aún no han empezado, pero lo cierto es que es un compromiso formal.

Lo que pretende esta enmienda es, por un lado, distinguir la finalización como autovías de esos tramos que afectan fundamentalmente a la provincia de Almería y

luego la construcción de la autopista solicitada razonablemente por la señora Villalobos en el tramo comprendido entre Málaga y Adra, más la conversión en un plazo, ulterior también, en autopista de las autovías referentes a la provincia de Almería, técnica que no es nueva puesto que en las resoluciones que acompañan al Plan General de Carreteras (**Rumores.**) ya se prevé que entre Madrid y Barcelona...

El señor **PRESIDENTE**: Perdone S. S. un momento. Ruego silencio a los señores Diputados para poder seguir normalmente el trámite de esta proposición. Continúe, señor Diputado.

El señor **PEREZ DOBON**: Gracias, señor Presidente. Esta técnica creo que ha sido inventada por el propio Grupo Socialista, puesto que en esas resoluciones que acompañan al Plan General de Carreteras se contempla, por ejemplo, que la autovía Madrid-Barcelona se construya con las condiciones técnicas necesarias para que se pueda convertir posteriormente en autopista. Eso aparece reflejado en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» que contiene la aprobación del Plan General de Carreteras y que tengo a disposición del señor Sáenz Lorenzo.

Solicito, por consiguiente, del Grupo proponente, si lo tiene a bien, que apoye esta enmienda, la cual comparte básicamente su filosofía.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo de Coalición Popular tiene la palabra la señora Villalobos a los efectos de manifestar su aceptación o rechazo de la enmienda propuesta por el señor Pérez Dobón.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: El señor Pérez Dobón, Diputado por Almería, propone en realidad, no una adición a nuestra propuesta de autopistas, sino una total y absurda sustitución. Lo que ocurre es que yo la entendería, más que en el contexto de sustitución que menciona el señor Presidente de la Comisión, en el de adición, ya que lo que hace es incorporar a la propuesta de nuestro Grupo una mayor ampliación. En ese sentido creo que es admisible, es decir, entendiéndola como añadido a la propuesta de nuestro Grupo Parlamentario, por lo que declaro la aceptación de la enmienda del señor Pérez Dobón.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Villalobos, desde la Presidencia hemos dicho de sustitución porque propone un texto completo de la proposición no de ley. (**El señor Pérez Dobón pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor Pérez Dobón durante un minuto para aclarar este punto.

El señor **PEREZ DOBON**: Gracias señor Presidente. Como esta enmienda comparte la filosofía de la proposición no de ley del Grupo de Coalición Popular, se puede considerar como enmienda de adición, con lo cual el primer punto sería el propuesto por el Grupo Coalición Popular y luego las especificaciones de la enmienda que yo propongo.

El señor **PRESIDENTE**: En el primer punto de su enmienda sería reiterativo respecto al texto de la proposición no de ley. ¿No es así, señor Pérez Dobón?

El señor **PEREZ DOBON**: No, porque uno afecta a una promesa ya realizada, que es la autovía, y otra cosa es la autopista, que es una fase ulterior. Luego son perfectamente compatibles; es una gradación en la ejecución de la obra pública.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a aceptar esa interpretación y después del turno de toma de posición someteremos a votación la proposición no de ley considerando como enmienda de adición la formulada por el señor Pérez Dobón, de acuerdo con las manifestaciones del Grupo proponente.

¿Grupos Parlamentarios que desean tomar posición? (**Pausa.**)

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor García-Arreciado Batanero, por diez minutos.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Creo que como idea general del posicionamiento de mi Grupo sirven las manifestaciones hechas con carácter general en el turno anterior.

En el caso concreto de la autopista que se nos propone, no comparto la derfensa por la delegación de la provincia de Almería que ha hecho la señora Villalobos en cuanto al olvido de dicha provincia en las inversiones en carreteras actualmente en marcha. Es bien sabido que en una primera presentación del Plan no había ninguna actuación del Plan General en la provincia de Almería, así como que esas actuaciones se incluyeron de forma tal que la autovía desde Puerto Lumbreras hasta Adra, que inicialmente no constaba en el Plan, es actualmente uno de los compromisos del Plan, como lo es el enlace de Baza con Puerto Lumbreras por autovía, para continuar la financiada por la Comunidad Autónoma desde Sevilla hasta Baza.

Por lo tanto, si el resto de las propuestas que estamos rechazando pudiera haber algún lugar para la duda, en este caso el posicionamiento del Grupo Socialista es particularmente claro. Se nos pide un tramo desde Huércal-Overa hasta Málaga. Este tramo general lo podemos ver en función de sus distintos componentes. Lo primero que hay que señalar es que una parte muy importante de la autopista, en este caso autovía, que se solicita ya está incluida en el primer Plan General de Carreteras, de manera que desde Puerto Lumbreras hasta Adra, que supone algo más de la mitad de la autovía que se nos solicita, existe ya el compromiso de su ejecución dentro del primer Plan General de Carreteras, nos quedaría, por tanto, el trozo comprendido entre Adra y Málaga.

Bien. A su vez, vamos a considerar dos itinerarios o dos componentes de este recorrido: el Málaga-Motril y el Motril-Adra.

El Málaga-Motril, que es algo más de la mitad de lo resta sin ser autovía, está prácticamente comprometido, porque en el documento del PDR formulado por el Gobierno

en el mes de marzo pasado, se contempla, con carácter de especial urgencia e interés, la construcción de esta autovía en los primeros años del segundo plan de carreteras. En ese plan puente entre el primer Plan de Carreteras y el segundo plan, prácticamente se compromete por el Gobierno la construcción de la autovía en su tramo Motril-Málaga. Por consiguiente, queda pendiente el tramo que va desde Adra hasta Motril, que viene a significar un 20 por ciento prácticamente del itinerario entre Huércal-Overa y Málaga por esta autovía de nueva construcción.

Dicho tramo se encuentra pendiente de evaluación en los trabajos previos del segundo plan de carreteras, al que ya hemos hecho referencia anteriormente, y, sin arriesgar una formal intención de que vaya a estar incluido, las perspectivas son más razonables para que este tramo entre Motril y Adra, que completaría la totalidad del recorrido que estamos contemplando en estos momentos, esté incluido en el segundo plan de carreteras.

Por lo tanto, considerando la parte que ya está incluida en el primero, es decir desde Puerto Lumbreras hasta Adra, y el tramo Málaga-Motril, que va estar construido en los primeros años del segundo plan de carreteras y está comprometido en el PDR presentado por el Gobierno, nos quedarían únicamente para el segundo plan de carreteras unos 50-55 kilómetros entre Motril y Adra, siendo muy alta la posibilidad de que este tramo pendiente esté incluido en ese segundo Plan General de Carreteras, por lo que, a la terminación del mismo, el corredor Cádiz-Murcia por la costa andaluza estaría absolutamente desdoblado mediante una autovía, excepción hecha de la posibilidad conocida por todos de que algunos tramos de esas carreteras puedan salir a concesión de autopistas en régimen de explotación privada.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a someter a votación la proposición no de ley que, de acuerdo con lo manifestado por la señora Villalobos como portavoz del Grupo proponente, incluiría como enmienda de adición al texto de la proposición no de ley de la enmienda completa del señor Pérez Dobón, del Grupo Parlamentario Mixto, que consta de cuatro puntos, como pueden ver SS. SS. en el texto de la enmienda. Naturalmente, la justificación que viene al final no se tendrá en cuenta como texto de la proposición no de ley.

Por lo tanto, sometemos a votación la proposición no de ley con la enmienda completa de adición del señor Pérez Dobón por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-91, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista Huércal-Overa-Almería-Motril-Málaga, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor 10; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley antes reseñada con la enmienda de adición del señor Pérez Dobón.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991, CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO EL TRAMO DE LA AUTOPISTA BENAVENTE-ONZONILLA (LEON), AJUSTANDO LA PROGRAMACION DE SU EJECUCION A LO LARGO DEL CUATRIENIO 1990-1994

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, señorías, a la siguiente proposición no de ley, presentada también por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista Benavente-Onzonilla (León), ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

A esta proposición no de ley no se han presentado enmiendas. Para su defensa tiene la palabra el señor Amilivia por diez minutos.

El señor **AMILIVIA GONZALEZ**: Intervengo en nombre de mi Grupo para defender esta proposición no de ley, que pretende la modificación del Plan General de Carreteras para incluir la aprobación de este nuevo tramo de autovía entre Benavente y Onzonilla.

Como las anteriores, esta iniciativa responde al plan conjunto y global que sobre carreteras presentó nuestro Grupo en el mes de septiembre pasado, mediante una moción defendida por nuestro portavoz señor Alvarez-Cascos, en la que manifestó claramente las carencias de este Plan General de Carreteras, señalando su improvisación e imprevisión, tanto en su elaboración como en su diseño.

Mi Grupo Parlamentario ha puesto de esta manera de manifiesto la incapacidad del ahora llamado primer Plan General de Carreteras para satisfacer las demandas de los ciudadanos y cumplir los objetivos que el mismo Plan General de Carreteras se señalaba a sí mismo.

Como dice la exposición de motivos de esta iniciativa, nuestros ciudadanos veían cómo el nivel de servicios de la red programada no se ajustaba a la evolución del tráfico, ni en su cantidad ni en su calidad. Comprobaban cómo la integración territorial que debe articularse a través de una adecuada política de infraestructuras no se producía y, por ello, la configuración autonómica del Estado no se plasmaba físicamente en nuestro territorio. Asimismo, los ciudadanos españoles, y fundamentalmente los de determinadas regiones y zonas, se encontraban aislados territorialmente en el momento en que se produce nuestra integración territorial en la Comunidad Económica Europea.

Pues bien, la iniciativa que tengo el honor de defender se enmarca perfectamente en lo señalado anteriormente, pues es importante por la integración territorial de las regiones afectadas y para evitar su aislamiento en un momento decisivo para su desarrollo económico. Se solicita, como se ha dicho, la ejecución de un tramo de autovía entre Benavente y Onzonilla, que conseguiría una comunicación directa mediante autovía de León y Asturias con la Nacional VI, con la futura autovía Nacional VI. Este

tramo tendría una longitud de 50 kilómetros y su presupuesto sería de 10.000 millones de pesetas. En cuanto a su ejecución, ésta se ajustaría también, como se ha dicho, a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

La justificación de esta autovía es obvia. Por una parte, haría más fluidas las comunicaciones para Asturias y León con la meseta, sobre todo para Asturias, una vez ultimada definitivamente, tal y como hemos propuesto también, la autopista entre Asturias y León, haciendo, como es lógico, la comunicación más fluida entre estas regiones.

Por otra parte, cumpliendo, como en el caso anterior, uno de los objetivos teóricamente previstos en el Plan General de Carreteras, evitaría el aislamiento de León con la implicación del estrangulamiento económico para su desarrollo. Pero, además, para León también tiene un significado importante de cara a su perfecta integración con la red de autopistas de Europa. Una vez que ha sido rechazada la proposición no de ley que instaba al Gobierno a ejecutar la autopista del Camino de Santiago, ya que ni tan siquiera se va a programar una autovía del Camino de Santiago sino simplemente, lo que es claramente insuficiente, sólo algunos tramos de autovía en el Camino de Santiago, tal y como aquí se ha dicho así se recoge en el plan de desarrollo regional esta autovía permitiría al menos un itinerario alternativo, que no idóneo, hacia la Europa comunitaria.

Esta autovía es necesaria fundamentalmente para reducir desequilibrios interregionales. Tengo que reiterar la importancia que tienen las comunicaciones para Castilla y León, y en este caso para las provincias de León y Zamora, especialmente afectadas por esta autovía. En unos momentos en los que por las razones de todos conocidas nuestra economía atraviesa un cierto momento de expansión, tanto León, con 12.500 empleos perdidos, como Zamora, con cerca de 1.000 empleos perdidos en 1988, son dos provincias en claro retroceso económico. A nadie se le puede escapar que para el indispensable desarrollo de su sector industrial es necesaria una mejora de la infraestructura de carreteras directamente proporcional al crecimiento económico, por tener una incidencia determinante, sin duda, en la localización e instalación de futuras industrias de cara a la creación del Mercado Único Europeo.

Quiero manifestar también que esta iniciativa ha sido apoyada por diversos colectivos, como sindicatos y federaciones de empresarios, y que incluso se han constituido plataformas cívicas en León y Asturias demandando, entre otras, esta obra indispensable para dotar a estas regiones de una adecuada política de infraestructura de las comunicaciones.

Finalmente, he de señalar que como es probable que se me conteste que este tramo de autovía se encuentra en estudio de cara al segundo Plan General de Carreteras, he de decir que en el Plan de desarrollo regional, que se nos ha entregado vía casillero, no consta ninguna fase, ni tan siquiera como estudio, ni en estudio la mencionada obra.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no

ha sido objeto de enmiendas. Por tanto, ¿qué Grupos Parlamentarios desean intervenir? (**Pausa.**)

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor González García para toma de posición, por tiempo de diez minutos.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para fijar nuestra posición respecto a la proposición no de ley que nos ocupa, que es una más del conjunto o del paquete que el Grupo Parlamentario Popular ha presentado respecto al Plan General de Carreteras.

A estas alturas del debate, en lo referido a la tramitación de proposiciones no de ley sobre carreteras, parece que por nuestra parte ya han sido expuestos todos los argumentos que nos llevan a rechazar el conjunto de estas iniciativas. Por tanto, se ha aclarado, una vez más, nuestra diferencia conceptual respecto a los términos autopista y autovía, no mencionados hoy por el compañero que ha intervenido en nombre del Grupo Parlamentario Popular, que ha utilizado la palabra autovía en relación con la petición cuando en el texto de proposición no de ley la denomina autopista. Asimismo, se ha reiterado la inoportunidad y la prácticamente imposibilidad de llevar a cabo reformas en el primer Plan de Carreteras 1984-1991, tanto por el avanzado estado de ejecución del mismo como por la existencia de los trabajos encaminados a elaborar el documento base que pueda dar paso al segundo plan de carreteras, con lo cual se dará cumplimiento ni más ni menos que al mandato que se contempla en el primer Plan General de Carreteras.

También se ha dicho en reiteradas ocasiones que se ha realizado una pre-evaluación para determinar la programación correspondiente al período 1992-1993, que dicha programación ha sido incluida en el programa de desarrollo regional, al objeto de obtener por esta vía los correspondientes fondos europeos, vía FEDER; que dichos estudios contemplan quince corredores, entre los cuales está el Madrid-Galicia-Asturias, uno de cuyos itinerarios es el formado por la Nacional 630, entre Benavente y Gijón, motivo de esta proposición no de ley; que esta pre-evaluación se hace sobre 5.240 kilómetros aproximadamente, de los cuales mil han sido seleccionados por criterios económicos, socioeconómicos y territoriales para darles preferencia e iniciarlos en el período 1992-1993 y que entre estos 1.000 kilómetros se encuentra precisamente incluido el tramo que se reivindica en esta proposición no de ley; que la planificación prevista para el próximo Plan General de Carreteras ya está en manos de la Comisión delegada del Gobierno para asuntos económicos para su aprobación, etcétera.

Por tanto, señor Presidente, señorías, ante la pertinaz insistencia del Grupo Parlamentario Popular para mantener sus proposiciones no de ley referidas a carreteras o, mejor, a la alteración del Plan General de Carreteras, sóloamente cabe que por parte de nuestro Grupo se les reitere en todas y cada una de las mismas nuestra negativa a aceptarlas. Hoy, el Grupo Parlamentario Popular ha expuesto que el Plan General de Carreteras, el primer Plan

General de Carreteras actualmente en desarrollo, es incapaz y no tiene suficiente ritmo. Sólo hace falta salir a las carreteras de España para ver si efectivamente se está desarrollando o no realmente ese Plan. La pena es, señor Presidente, que una Comisión tan congestionada como la de Industria tenga que multiplicarse para debatir cuestiones que podría tener perfectamente un tratamiento global, salvo que el Grupo Parlamentario Popular pretenda con esto precisamente entorpecer, por exceso de iniciativas, la efectiva gestión de nuestro trabajo en la Comisión. Finalmente, señor Presidente, quisiera manifestar una curiosidad: se refiere al itinerario que se solicita en la proposición no de ley por parte del Grupo Parlamentario Popular. Uno se pregunta si el detalle de dejar a la propia capital, León, al margen o fuera de la petición es algo intencionado o simplemente se trata de un error debido al método, me imagino que de multicopia, que parece se utilizó para elaborar este conjunto de proposiciones no de ley. Desde luego, me niego a creer que ello se deba a razones regionales basadas en el origen de los Diputados que en cada caso intervienen para defender las proposiciones no de ley.

En consecuencia, volveremos a votar en contra de la proposición. Y no tengo nada más que añadir.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar esta proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista Benavente-Onzonilla, provincia de León, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, nueve; en contra, 15.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley referida anteriormente, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991, CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO LA AUTOPISTA DE VALENCIA, EN EL TRAMO QUE COMPRENDE DESDE EL ENLACE DE LA AUTOVIA PROYECTADA DE MADRID-ALICANTE HASTA UTIEL, AJUSTANDO LA PROGRAMACION DE SU EJECUCION A LO LARGO DEL CUATRIENIO 1990-1994**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991 con el fin de incluir en el mismo la autopista de Valencia, en el tramo que comprende desde el enlace de la autovía proyectada de Madrid-Alicante hasta Utiel, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Esta proposición no de ley ha sido presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular. Para su defensa, tiene la palabra el señor Sanchis por diez minutos.

El señor **SANCHIS PERALES**: Señor Presidente, señorías, yo no me siento incluido en esa pertinaz insistencia y, además, estoy dispuesto a retirarla si el Grupo Socialista fijase una fecha para un arreglo de una cosa que es un clamor de todos los grupos valencianos, la izquierda, el centro y la derecha; es un clamor de su propio Gobierno, que está en Valencia y que es socialista. Por tanto, voy a hacer una petición, que es la que ha hecho también el Presidente Lerma. Así que no lo consideren SS. SS. como una insistencia por nuestra parte, sino como algo que también se pide desde sus propias filas.

Quiero hacer, simplemente, un recordatorio de lo que es la autovía y lo que es la autopista. En Valencia hay un sentimiento generalizado de que los poderes públicos del Estado no la tienen en cuenta para nada, ni por su importancia ni por su economía ni por sus habitantes ni por el producto interior bruto; por nada. Resulta que se establece una autovía, en contra del clamor generalizado, como decía antes, que pide una autopista, pero es que, además, nosotros opinamos que esta autovía no es rentable ni siquiera para el Estado.

Ocurre que como las autovías no tienen una vía alternativa, son utilizadas también por tráficos cortos, tráficos entre pueblos limítrofes, tráficos en los que entran también tractores, motos, camiones pesados con recorrido corto, etcétera, y están dando lugar a una serie de accidentes tremendos. Por tanto, no es que una autovía vaya a solucionar el problema si no hay una vía alternativa, sino que un tráfico tan grande como el que hay en la Nacional-III requiere la autopista con vía alternativa que pudiese absorber esos tráficos cortos.

Eso, al parecer, ustedes ya lo tienen previsto para un plan futuro. Por tanto, se trataría de adelantar lo que ustedes tienen previsto, al parecer, para un plan futuro y evitar hacer unos gastos en el arreglo o en la reforma de esa Nacional-III que van a quedar totalmente desfasados en muy poco tiempo. Pretender que el plan REDIA, que data de 1956, tenga valor ahora con ligeras modificaciones, es olvidar que han pasado 40 años y que las necesidades han cambiado. Por consiguiente, hacer una autovía en estos momentos cuando resulta que no estamos previendo para nada el tráfico que podamos tener de aquí al año 2000, es o falta de dinero para hacer la autopista o una falta de previsión de qué es lo que va a ocurrir.

El Presidente Lerma, en la Cumbre de Orihuela, estuvo de acuerdo con los empresarios en que él sería el primero en exigir al Gobierno tanto el TAV, el tren de alta velocidad, como la autopista. Como consecuencia de ello, proponemos que se adelante el plan que ustedes tienen previsto para hacer esa autopista hacia el año 2000 y no se hagan los arreglos de la autovía; que se deje la actual vía conforme está para que sea una alternativa de la autopista y se encare el problema desde ya, porque, además, no es tanta la diferencia que hay entre una autopista y una autovía, económicamente hablando. Yo ya sé que hay tramos en altas montañas, etcétera, en los que habrá una gran diferencia en hacer autovía la actual carretera o hacerla autopista, pero en la Nacional-III hay tramos muy

importantes en los cuales esa diferencia económica no se da, porque actualmente para hacer ese desdoble hay que cambiar tendidos, hay que hacer puentes, hay que salirse de poblaciones y eso representa un costo tan elevado que no se justifica hacer la autovía si, además, el día de mañana está previsto hacer una autopista, porque nos encontraremos con que la vía alternativa de 1994 o del año 2000 va a ser una autovía al lado de una autopista, lo cual es un derroche. Nosotros consideramos que tendría que suspenderse el proyecto de la autovía para encarar de inmediato el proyecto de la autopista.

Yo no quiero hacerle a SS. SS. una relación entre todas las diferencias que hay entre las autovías y las autopistas porque supongo que ustedes las conocen ya. Simplemente quiero insistir en que esta petición no es sólo mía, sino que en este momento estoy interpretando el sentir de todas las fuerzas sociales y políticas de la región.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no ha sido objeto de enmienda. En consecuencia, pasamos al turno de fijación de posición por parte de los Grupos Parlamentarios. ¿Grupos que desean intervenir? (Pausa.)

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Roce-ro, por diez minutos, para toma de posición.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Realmente estamos asistiendo a un debate reiterativo y repetitivo en estas proposiciones no de ley del Grupo Popular y, obviamente, los argumentos tienen que ser reiterativos y repetitivos. En opinión de nuestro Grupo, el debate autopista/autovía está suficientemente agotado, como ya ha sido manifestado. Quisiéramos dejar claro que con el Plan de Carreteras no están solucionados los problemas de las carreteras del país; es obvio. Por eso se está estudiando y se está trabajando en un segundo plan de carreteras, como así mandató este Congreso, prácticamente por unanimidad, que aprobó el primer Plan también prácticamente por unanimidad en sus resoluciones. Es decir, creemos que lo razonable es llevar a su fin esta planificación, como ya hemos manifestado en multitud de ocasiones, cuanto antes. El Gobierno ha tomado medidas en ese sentido, a la vista de la evolución de los tráficos, a la vista de la mejora de la situación económica y del aumento de la demanda, como las que tomó en junio de 1988, con un decreto para acelerar la financiación y la ejecución del plan de autovías en un año, lo cual no nos parece razonable. No nos parece razonable la filosofía general que impregna todas estas proposiciones —y ya se hizo el año pasado— de alterar el Plan de Carreteras sin proponer un plan alternativo, sino con un plan de autovías que podríamos llamar «aumentativo», que es como se presentó en sus orígenes, no como un plan de autopistas por entregas, como parece que ahora se nos está dando.

Yo creo que los argumentos están suficientemente expuestos por mi Grupo. Por nuestra parte, sólo me queda reiterar que estamos por la mejora de las carreteras y por la continuidad de la planificación de carreteras, como se acordó en este Congreso, y con esa voluntad se está tra-

bajando y con esa voluntad se adecuará la Nacional-III en el segundo plan de carreteras, convirtiéndose en autovía, opción que este Gobierno sigue manteniendo y este Grupo sigue apoyando.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a someter a votación la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la autopista de Valencia, en el tramo que comprende desde el enlace de la autovía proyectada de Madrid-Alicante hasta Utiel, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, nueve; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición antes referida.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991, CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO EL TRAMO DE LA AUTOPISTA DE ALBACETE-MURCIA, AJUSTANDO LA PROGRAMACION DE SU EJECUCION A LO LARGO DE CUATRIENIO 1990-1994**

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en la siguiente proposición no de ley, presentada también por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista Albacete-Murcia, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Para su defensa, en nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra al señor Calero por diez minutos.

El señor **CALERO RODRIGUEZ**: Asumo la defensa de esta iniciativa del Grupo Popular y a pesar de que se ha dicho por parte de los distintos ponentes socialistas que parece que estas iniciativas han sido formuladas a ciclostil —igualmente, su decisión de voto parece también tomada a ciclostil—, a pesar de todo, voy a intentar convencer a esta Comisión para que se apruebe esta proposición. Para ello, voy a esgrimir tres categorías de argumentos. Una relativa a la importancia de la región de Murcia, otra a su condición de región abierta y la tercera categoría, a su condición de región mal comunicada.

La región de Murcia es importante, con más de un millón de habitantes y con una demografía creciente, que en estos momentos vive un gran progreso económico, a pesar de la gestión del Gobierno Socialista y que además tiene una enorme economía sumergida, que irá aflorando cuando los mecanismos de libertad lo permitan. Tiene una economía agraria en alza que además origina productos agrícolas muy competitivos en el resto de Europa, en virtud del criterio de la calidad y de los costes diferen-

ciales. Y además, la orografía de la región no es difícil. Está atravesada por dos grandes valles, el del río Segura y el del río Guadaletín, pero no tiene una orografía difícil que impida la construcción de grandes obras públicas.

Se trata, en segundo lugar, de una región abierta, una región que tradicionalmente, y a lo largo de toda su historia, ha vivido con vínculos de interdependencia con respecto al resto de España.

La región recibe desde fuera el agua imprescindible para su producción agraria a través de esa gran obra que es el trasvase Tajo-Segura. Pero, además, la región necesita colocar sus productos en el exterior. Son productos perecederos que han de colocarse con urgencia tanto en las grandes lonjas nacionales como en los grandes mercados del resto de Europa.

En esta situación, siendo una región demográficamente creciente, de economía en progreso y que depende del exterior para la colocación de sus productos, es una región mal comunicada. Su aeropuerto es deficiente y está sujeto, además, a las limitaciones de los servicios docentes de la Academia General del Aire, que impiden que los vuelos se puedan programar con la adecuada regularidad. Los puertos de nuestra región están suficientemente utilizados y existe una vieja aspiración de convertir a Cartagena en el puerto natural de salida de nuestros productos. El ferrocarril es deficiente, y un índice de su deficiencia es la escasa utilización en el transporte de mercancías.

Y, por fin, las carreteras. Se está construyendo una buena autopista, no autovía, entre Alicante y Murcia, que por fin nos va conectar con la autopista del Mediterráneo, deseo éste que había sido manifestado desde hace muchos años por la región de Murcia. Por fin se está contruyendo. Como consecuencia de la EXPO-92, vamos a estar también comunicados con Andalucía a través de Puerto Lumbreras. Pero falta una comunicación seria con la meseta a través de Albacete.

Estamos hablando en esta proposición de ley de un tramo de 140 kilómetros que permitiría a los productos murcianos colocarse con rapidez en el gran mercado que es Madrid. Y sobre esta petición creo que existiría unanimidad entre todos los murcianos, ya sean Diputados del Grupo Popular, ya sean Diputados del Grupo Socialista (que, por cierto, no se encuentran presentes esta mañana en la Comisión).

Esta petición ha sido asumida por los presidentes de nuestra Comunidad Autónoma, bien sea don Andrés Hernández Ros, bien sea don Carlos Collado Mena, ambos del Partido Socialista. Por tanto, no es presunción por mi parte decir que hablo en nombre de todos los grupos políticos, del Grupo Popular y del Grupo Socialista. (Un señor **DIPUTADO: Del CDS, no.**) No existen Diputados del CDS en nuestra región. (Risas.)

El señor **PRESIDENTE:** Ruego a las señorías que no están en el uso de la palabra que se abstengan de hacer exclamaciones y dejen terminar a señor Diputado su intervención.

El señor **CALERO RODRIGUEZ:** Muchas gracias por

su amparo, pero era una intervención tan grata de aclarar, que lo he hecho voluntariamente.

Estaríamos todos de acuerdo en la construcción de esta vía rápida de comunicación (no entremos en cuestiones terminológicas, por ahora) porque, si uno observa la densidad de tráfico que existe entre estas dos capitales, Murcia y Albacete, es cuando se puede apreciar que el traje se nos ha quedado pequeño, tal como dijo el Ministro de Obras Públicas en su momento. El traje de las carreteras españolas, y de esa carretera que une Murcia con Albacete, se ha quedado muy pequeño, hasta el extremo de que apenas nos sirve para ser un calcetín, teniendo en cuenta la enorme dimensión y densidad de tráfico que existe entre estas dos capitales.

Y también existiría unanimidad en que esa vía rápida fuese una autopista. Existiría unanimidad entre los socialistas y los populares, y si hubiera socialistas de la región de Murcia en esta Comisión, también lo podrían decir. E incluso entre ustedes, porque, en el fondo, cuando están hablando de autovías, lo están diciendo en plan franco retroceso, y empezamos ya a hablar seriamente de autopistas, por aquello de que ustedes empiezan a rectificar y, por tanto, empiezan a acertar en sus planteamientos. La autopista pública en la que no haya que pagar ninguna tarifa por su utilización.

Nosotros, por tanto, insistimos: como no está agotado este debate, como en los años sucesivos tendremos que volvernos a plantear la necesidad de autovía o autopista, como ya desde otras instancias europeas se nos está diciendo que esa solución cutre de las autovías no es la solución que necesita un país europeo y que hay que volver al criterio de las autopistas como vías rápidas de accesos controlados, en donde las limitaciones de cambios de nivel y de curvas sean adecuados, y para no cometer el error del desvío de Aranjuez, que recién terminado ya se está planteando su reforma, teniendo en cuenta que las curvas están mal trazadas y han costado ya algunas vidas de españoles, tendremos que volver al planteamiento de autopistas, con todas las características técnicas. Como el debate no está agotado y como asumo, creo, la representación de todos los murcianos, cualquiera que sea el partido político al que pertenezcan, insisto en que ustedes deberían convencerse de que esta proposición al menos debería votarse favorablemente.

El señor **PRESIDENTE:** No ha sido objeto de enmiendas esta proposición no de ley y, por tanto, pasamos al turno de toma de posición de los diferentes Grupos.

¿Grupos que desean intervenir? (Pausa.) Por el Grupo Socialista, tiene la palabra, por diez minutos, el señor Roncero para toma de posición.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ:** En primer lugar, el señor Calero nos va a permitir que a los socialistas murcianos los representemos nosotros, como parece razonable.

Vamos a expresar nuestra opinión sobre la propuesta que, efectivamente, como se ha dicho, es de ciclostil y nuestras respuestas parece que también a ustedes les pa-

recen de ciclostil. Pero no es así. Creemos que es una respuesta seria la que estamos dando a los planteamientos que aquí nos hacen en especie de serial, y yo quisiera volver a recordar la gestación de este primer Plan de Carreteras en ejecución. Quisiera recordar la gestión que se está realizando de este primer Plan, y para ello me remito a la aprobación y a las intervenciones de todos los Grupos políticos en la sesión plenaria del 20 de marzo de 1986. Entonces pareció razonable la solución que se daba a la zona de Valencia, Alicante y Murcia, es decir, autovía hasta Albacete-Almansa, con una «y»: un brazo hacia Valencia y un brazo hacia Alicante que conectase con Murcia. Eso se está ejecutando, creemos que con rigor y eficacia. El señor Calero ha hablado aquí de que se está haciendo, no la autovía, sino la autopista Alicante-Murcia. Pero es una autovía, aunque con características técnicas prácticamente de autopista.

Como decimos, ésa pareció entonces una solución razonable desde el punto de vista de la filosofía del Plan era aprovechar al máximo los recursos y las infraestructuras disponibles. Por ello, con esa filosofía habrá que ejecutarlo y habrá que terminarlo.

¿Qué es lo que se nos propone en contra? Que, como ha habido deslizamientos en cuanto a las previsiones de tráfico (que nadie niega que las haya habido), el Plan en esas previsiones de incremento de tráfico no había acertado. Pero, ¿por qué no había acertado? Precisamente porque la gestión del Gobierno socialista ha hecho que nuestra economía mejore sustancialmente, con lo cual la demanda de infraestructura y el aumento del parque automovilístico y, como consecuencia, del tráfico, han sido enormes, desbordando las previsiones. Ante eso ¿cómo se puede reaccionar? En nuestra opinión, la forma razonable de reaccionar es cumplir el mandato parlamentario de agilizar un segundo plan antes de que termine el primero y agilizar la ejecución del primero, que es lo que este Gobierno, apoyado por este Grupo Parlamentario hizo el año pasado con el Decreto legislativo de junio, por el que se aumentó la financiación y se aceleró, como he dicho anteriormente, la ejecución del actual Plan de autovías en un año.

Lo razonable creemos que es esa posición, no la de hacer primero un plan (repito lo que dije en mi anterior intervención) automentativo de autovías, por el que se nos propusieron en junio y en septiembre del año pasado casi 4.000 kilómetros más globalmente, que ustedes denominan empecinadamente plan alternativo, y que, repito, no es alternativo, sino un plan que altera el propio primer Plan y que lo aumenta, y eso supondría para el período 1990-1997 (creo recordar que era el período que ustedes proponían) un solape de inversiones que cualquier ciudadano puede comprender que no es soportable, porque hay que atender a otras demandas: hay que atender a sanidad, educación, servicios sociales, más gasto social, que es lo que este Gobierno está reestructurando, y sin dejar de atender la infraestructura. Es decir, que ha aumentado sensiblemente la infraestructura, y también se ha recordado aquí, en una sesión anterior de esta Comisión, que en nueve años se ha multiplicado por diez la inver-

sión en carreteras y, si tenemos en cuenta solamente el Plan, desde el año 1984, al inicio de su calendario, hasta el año 1990 se va a multiplicar por cinco.

Por tanto, este Gobierno —habrá que reconocérselo— ha marcado un hito en la planificación de carreteras, apoyado en aquel plan por todos los Grupos políticos, prácticamente por unanimidad, y apoyado por este Grupo Parlamentario, y quiere cumplir razonable y racionalmente esa planificación que todos nos dimos, cumpliendo el mandato de que antes de que se termine la vigencia de este Plan dispongamos de uno nuevo. En ese nuevo plan, evidentemente, se contemplarán todos los corredores de tráfico que sean necesarios para completar la red de gran capacidad que el país necesita, sea el de Albacete-Murcia, sean los anteriores que se han propuesto, sean los corredores transversales que se necesitan para terminar de ordenar el territorio adecuadamente, puesto que en el primer plan de autovías hemos partido de consolidar la red radial, prioridad que todos nos habíamos marcado porque era la red que soportaba el mayor tráfico del país.

En nuestra opinión —repetimos—, lo razonable es actuar como el Gobierno está actuando; ultimar este plan y acelerar los estudios correspondientes para disponer cuanto antes del segundo plan de carreteras, donde se contemplará no sólo este corredor que se nos ha pedido hoy aquí, sino algunos más, puesto que ustedes suman alrededor de 4.000 kilómetros y el Gobierno en sus estudios está contemplando alrededor de 5.200 kilómetros.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a someter a votación esta proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la Autopista de Albacete-Murcia, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, ocho; en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley antes referida, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

— SOBRE APROVECHAMIENTO ENERGETICO DE RECURSOS RENOVABLES

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre aprovechamiento energético de recursos renovables. Para su defensa tiene la palabra, por diez minutos, el señor Triginer.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: El Grupo Socialista ha sido tradicionalmente partidario de promover las energías alternativas y acrecentar su peso específico en el contexto energético. Así lo hemos hecho saber en distintas ocasiones y, sobre todo, desde el inicio del primer de-

bate en esta Cámara promovido por el Plan Energético Nacional.

Nuestras posiciones, en algunos casos calificadas como excesivamente voluntaristas por parte de algunas fuerzas de la oposición, se han visto consolidadas con el tiempo en la medida en que la innovación tecnológica ha ido permitiendo que determinados aspectos de la política energética pudieran dar lugar a un incremento superior de este peso específico, hoy en día alrededor del 3 por ciento dentro del contexto energético.

El plan de energías renovables es suficientemente explícito sobre el alcance y el peso específico de estas energías, y dentro de él hay un tipo de energía, el que procede de las minicentrales o las minihidráulicas, que adquiere una relevancia cada vez mayor en la medida en que los miniembalses o las minicentrales son capaces de aprovechar no solamente las turbinas, que han mejorado ostensiblemente desde el punto de vista tecnológico, sino que utilizan medidas de carácter técnico, tales como el control remoto, que permiten reducir considerablemente los costes de exportación. Es por ello por lo que los planteamientos han cambiado radicalmente. En una primera fase, la Administración preveía la financiación de este tipo de aprovechamientos energéticos, creyendo que el problema más importante residía en que los costes de instalación y el resultado final de este tipo de aplicaciones energéticas no era el apropiado para competir en el mercado. En la actualidad esta política se ha ido abandonando. Hay algunos sectores que incluso consideran, a mi juicio equivocadamente, que ese tipo de energías son excesivamente rentables. Nuestro Grupo, por el contrario, cree que más o menos rentables, depende de cada caso, lo importante es que se promuevan y podamos aprovechar una fuente de recursos tan buena para nuestro país como la que procede de energías alternativas, sobre todo aprovechamientos tan relevantes como los que tienen su origen en la biomasa, o los que tienen su origen en las minicentrales hidráulicas.

Hablando de las minicentrales hidráulicas, si en el año 1964, por ejemplo, existían en España 1.740 minicentrales, entre el año 1964 y 1982 fueron abandonadas 1.164; es decir, una potencia equivalente a 282 megavatios. Por el contrario, la situación actual es el reverso de esa política. Las perspectivas en el momento actual son que las minicentrales alcancen en el año 2.000 un equivalente de potencia instalada de 10.400 megavatios, con lo que la participación en el contexto energético de entonces, si las previsiones son las que creemos, podría ser del orden del 4 por ciento, poco más o menos.

Por tanto, no estamos hablando de un problema menor, sino que estamos hablando de una fuente de energía bastante respetable; fuente de energía que, por otra parte, a nuestro juicio, debe dar lugar a aprovechamientos específicos. Nuestro Grupo cree que la forma de potenciar este tipo de energía no pasa tanto porque las empresas eléctricas, como tradicionalmente han hecho, se dediquen al aprovechamiento de ese tipo de recursos, como a que favorezcamos la emergencia de un subsector encargado de este tipo de actividad. Las razones son simples. Una po-

lítica dedicada a ese tipo de aprovechamientos se parece más a una política de ahorro o de pequeños aprovechamientos que una política de las empresas eléctricas, dedicada básicamente a satisfacer las necesidades cuantiosas de un mercado potencialmente muy superior. A diferencia de ese tipo de planteamientos, se deduce en la práctica políticas realmente distintas. Por ejemplo, nos encontramos con que si examinamos los costes, para la empresa eléctrica el coste de las minicentrales suele ser superior, no sólo por motivos de infraestructura de estas empresas, a los costes declarados por parte de las empresas minicentrales. Así, si nos fijamos de los datos que tiene el IDAE, nos encontramos con que las inversiones llevadas a cabo entre 1986 y 1988 la inversión media producida por ayuntamientos, pequeñas empresas y grandes empresas productoras y autogeneradores era del orden de las 149.000 pesetas por kilovatio instalado. Por el contrario, las inversiones en estas mismas actividades producidas por compañías eléctricas y comunidades de regantes estaban próximas a las 329.000 pesetas por kilovatio instalado. Esas diferencias se traducen, además, en una política de realizaciones. Si examinamos, por ejemplo, el convenio entre UNESA y el Ministerio de Industria, del año 1981, nos encontramos con que, en lo que se refiere a las nuevas minicentrales que las empresas eléctricas convinieron en aquel entonces construir, se ha construido algo menos del 50 por ciento, es decir, un 49 por ciento, lo cual es también una política lógica. Por eso es importante la emergencia de un subsector dedicado a ese tipo de aprovechamientos y una política dirigida a que este subsector adquiera carta de naturaleza y pueda, a ser posible —esta sería la ilusión de nuestro Grupo Parlamentario—, extender sus actividades a otro tipo de aprovechamientos energéticos de carácter marginal, aunque obviamente quien debe decir la última palabra a este respecto es el propio subsector.

Por eso la propuesta de resolución que nosotros pretendemos someter a la aprobación de la Comisión tiene tres puntos a nuestro juicio claves, porque son la traducción política de lo que entiende nuestro Grupo que es la filosofía que acabo de explicar. Es decir, si se trata de que emerja un subsector industrial nuevo destinado al aprovechamiento de este tipo de recursos, necesitamos, en primer lugar, darle una estabilidad. A mi juicio, la estabilidad debe darse porque, aunque las inversiones no sean tan cuantiosas como las que se producen en el sector eléctrico, sí son inversiones muy importantes. No son inversiones normalmente disponibles para sectores industriales que haya que crear «ex novo», sino que, en todo caso, la capacidad de ese tipo de inversiones tiene que favorecerse a través de políticas específicas y, por consiguiente, nuestro criterio es que la estabilidad que pretendemos dar a este subsector vaya dirigida en políticas concretas como las siguientes.

La primera de ellas es la de que los contratos que regulan las relaciones de intercambio de energía entre las compañías productoras de electricidad independiente y las empresas eléctricas tengan una duración razonable. En la proposición no de ley no establece el Grupo Socia-

lista un período que consideremos razonable, porque creemos que ésta debe ser en todo caso una decisión de la Administración, que en su momento, si quiere, puede discutirla con los propios interesados en la materia, pero, por ejemplo y solamente a título orientativo, creemos que podría ser razonable alrededor del período que normalmente las entidades bancarias oficiales suelen conceder para la amortización de los créditos destinados a este tipo de instalaciones. Es decir, no se trata de fijar un límite determinado, sino de favorecer que tanto las entidades bancarias dedicadas a facilitar recursos como las empresas promotoras tengan estabilidad en la aplicación de ese tipo de inversión.

La segunda cuestión que nos parece relevante, y es el segundo punto de la propuesta de resolución, es la que se refiere a la valoración del precio de la electricidad. Creemos que si, por una parte, debemos eludir cualquier tipo de financiación encubierta de la Administración del Estado a empresas de carácter privado y que, por consiguiente, persiguen dignamente la consecución de un beneficio, también es verdad que la necesidad de que los aprovechamientos marginales se lleven a cabo al máximo nos obliga a favorecer una política que tienda a que el precio sea lo más razonable posible. En ese sentido hemos estimado como criterio que el coste de la energía pagada al productor independiente de energía fuera equivalente al que costaría a las empresas eléctricas si aquella energía la tuviesen que producir «ex novo», es decir, con nuevas instalaciones. ¿Qué quiere decir eso? Que el coste evitado no debe ser el coste evitado de las empresas eléctricas utilizando las instalaciones de que ya dispongan y, por consiguiente, en función del grado de utilización de estas instalaciones ya disponibles por las empresas eléctricas, sino que el coste evitado por este tipo de aportación de energía debe ser el que en realidad se ahorraría el sistema eléctrico teniendo que establecer nuevas inversiones en algunos casos, según de la naturaleza de que se trate, muy elevadas en función de lo que son los costes para la instalación de minicentrales. Este, pues, es el segundo criterio.

El tercero y último es que nos gustaría que la Administración —y creemos que ésta debería hacer lo posible para llevarlo a la práctica— tuviera en cuenta, en la valoración del precio de la energía, no solamente lo que se tiene en cuenta en la actualidad, es decir, la garantía que las empresas productoras independientes de electricidad deben dar al sector eléctrico de continuidad en el suministro —que eso es obvio que hay que mantenerlo en determinados límites—, sino que nos gustaría que el precio estuviera, en la medida de lo posible, en función de las necesidades de carga del sistema eléctrico. Quisiéramos, porque esto es posible aplicarlo en ese tipo de producción de electricidad, que las minicentrales pudieran tener pequeños embalses capaces de hacer una regulación diaria del suministro de energía. De esta forma podrían suministrar un caudal máximo de agua, y por tanto de energía, en los momentos en los que la demanda es más alta —es decir, las horas punta—, reduciendo por consiguiente el caudal y la aportación de energía en las horas valle,

con lo cual el precio de la energía en las horas punta no solamente sería más elevado, sino que se contribuiría de una forma importante, a través de la potencia instalada, a la reducción de las necesidades de potencia, y por consiguiente se haría un favor muy grande a las necesidades del sector eléctrico y del sistema eléctrico en su conjunto.

Estas son las medidas que, a nuestro juicio, deberían establecerse y que proporcionarían el marco apropiado para que este subsector no solamente tuviese carta de naturaleza, sino un futuro razonable y, por consiguiente, permitir que se cambie de alguna forma la actitud del sector eléctrico sobre todo, o del sector energético en su conjunto, respecto de ese tipo de aprovechamientos. Es decir, creo que el sector energético no debe considerar ese tipo de aprovechamientos como intrusos en una actividad tan específica como la producción de energía, sino que deberían considerarlo como aportaciones razonables, cada vez más importantes, y que debe establecerse un tipo de colaboración, en aras a que el beneficio general del aprovechamiento energético y de los recursos del país sea una contribución en la que todos debamos estar.

Creo además, para acabar, que si el voto favorable a esta proposición de nuestro Grupo va acompañado del voto favorable de otros grupos, todos en conjunto contribuiremos también a la estabilidad de este subsector y a hacer realidad que el aprovechamiento de energías marginales no sea en nuestro país solamente una frase retórica, sino una realidad que cada vez pueda tener dimensiones más relevantes.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no ha sido objeto de enmienda y, por tanto, pasamos al turno de fijación de posición de los grupos parlamentarios. ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana, tiene la palabra el señor Sedó, por diez minutos.

El señor **SEDO I MARSAL**: Solamente queremos fijar la posición de nuestro Grupo en cuanto a la votación, que será afirmativa dada la importancia que nosotros damos al aprovechamiento de las energías alternativas y concedores a la vez de toda la serie de problemas que se han ido presentando en las centrales, básicamente en las de producción minihidráulica. Nuestro voto no es sólo por la redacción de los tres puntos que dan fin a la proposición no de ley, (cuya redacción podríamos matizar, pero no viene al caso y ya habrá su momento oportuno) si no por el objetivo, en frase de la propia proposición no de ley, de establecer un marco estable que favorezca la consolidación del subsector. En este concepto más general justificamos nuestro voto positivo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular tiene la palabra el señor Camisón, por diez minutos, para toma de posición.

El señor **CAMISON ASENSIO**: En cuanto a energías renovables el objetivo fundamental debió ser, señor portavoz, una revisión con realismo del Plan de Energías Re-

novables, el PER, ya que cuando se presentó este Plan en junio de 1986 se estableció como objetivos a alcanzar un incremento de participación, de forma que se consiguiera llegar a una participación de estas energías, en el abastecimiento total de energías primarias, del orden del uno por ciento en 1988 y del tres por ciento en 1992. Ayer mismo oíamos al señor Ministro de Industria intentando forzar ahora la actuación en este sentido para llegar a esos objetivos, lo que quiere decir que queda en estos momentos bastante por hacer. Por tanto, la política en cuanto a la ejecución y puesta en funcionamiento de minihidráulicas se debió forzar en programas dirigidos a la rehabilitación de centrales en desuso y a nuevas concesiones, y en cuanto a biomasa a incrementar el aprovechamiento de residuos tanto forestales y agrícolas como urbanos, así como al desarrollo del programa Valoren que en muchas regiones desasistidas tenía el interés de contribuir a un equilibrio territorial en cuanto al aprovechamiento de potencial energético endógeno de esas regiones que lo tienen.

Está claro que no en todos estos casos se actuó con acierto. La prueba es el contenido de la proposición no de ley que hoy nos presenta el Grupo Socialista que en el fondo engloba una concesión de esa falta de objetivos conseguidos, cuando incluso nos habla de que se está desperdiciando en estos momentos una gran capacidad de actuación en esa dirección. Fue notoria —y quizá una causa fundamental de esa situación en la que estamos— la falta de previsión sobre precios. Los objetivos que se habían marcado de conformidad con los precios finales de energía son los que habían servido para conformar el Plan Energético Nacional del año 1983. Pero las bajas de los productos energéticos en 1986 sorprendieron otra vez al gobierno socialista en esta materia, y fue la causa de una disminución de rentabilidad de las inversiones lo que produjo ya en 1987, y lo hace más ahora, una actualización de objetivos adaptándolos a los nuevos precios. Fue interesante en su día —lo reconocemos— la figura del agente promotor como empresa de ingeniería que promueve centrales en desuso y la participación del IDAE en la promoción de minicentrales con creación de sociedades explotadoras. Pero aquella variación de precios trastocó todo el sistema y hubo que llegar —repito— en 1987 a su revisión, fijando unos objetivos que suponían una reducción cuantitativa, ya que no en todos los casos se prestó especial atención a la calidad, a la fiabilidad y a la rentabilidad de cada uno de los proyectos.

Por eso no nos extraña que exista esa propia concesión en la proposición no de ley cuando admite que en estos momentos hay gran cantidad de aprovechamientos que se desperdician y que serían rentables. Esta situación choca con la inestabilidad en las relaciones entre autoprodutores y empresas eléctricas distribuidoras como, repito, admite la propuesta del Grupo Socialista. Es curioso también que la propuesta socialista reconozca que hemos llegado a un momento en que las empresas eléctricas se plantean la necesidad de estudiar la instalación de nuevas centrales productoras de energía eléctrica. Constató este hecho ya que no es momento de hablar de los pro-

blemas que tantas veces nos han ocupado en esta Comisión sobre la moratoria nuclear, justamente en un momento en que el gobierno español está intentando poner su punto de vista sobre el camino de energía eléctrica desde un gran país exportador como es Francia camino de Portugal, pasando por España, incluso recurriendo a la solución heroica última de convertirse España en país exportador de energía hacia Portugal. Estamos de acuerdo en que se está ante la necesidad de incrementar la presencia de nuevas centrales en este país.

Nosotros estudiamos la proposición no de ley y la encontramos indeterminada sobre todo por los siguientes aspectos. Primero, porque no alude en absoluto a un tema que para nosotros ha sido y es fundamental, y es que todo este tipo de actuaciones se debe hacer con un respeto exquisito para que no se deteriore el ambiente, y para que el impacto ambiental se cuide al máximo. Y segundo, nuestro Grupo entiende que se debe aumentar el tiempo de las concesiones que no llega a fijar la propuesta socialista. Se ha hablado de que había intención por parte del Gobierno de reducirlo a 25 años. Nosotros creemos que esa cifra es totalmente nociva por escasa, ya que es necesario un mínimo de 50 años para arriba si lo que se intenta, y es el objetivo de la proposición no la ley del Grupo Socialista, es achatar razonablemente la curva de amortización.

Dejando constancia de esta postura del Grupo de Coalición Popular, nuestra decisión en estos momentos, ya que se trata de promover el aprovechamiento energético de recursos renovables es que vamos a apoyar la proposición, dejando constancia —repito— de todo lo que he expuesto a lo largo de mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación de esta proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre aprovechamiento energético de recursos renovables.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición no de ley.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991, CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO LA AUTOPISTA RUTA DE LA PLATA, EN SUS TRAMOS SALAMANCA-CACERES-ENLACE CON LA AUTOVIA MADRID-BADAJOS Y MERIDA-SEVILLA, AJUSTANDO LA PROGRAMACION DE SU EJECUCION A LO LARGO DEL CUATRIENIO 1990-1994

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la discusión de la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la autopista Ruta de la Plata, en sus tramos Salamanca-Cáceres-Enlace con la au-

avía Madrid-Badajoz y Mérida-Sevilla, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994. Para su defensa, en nombre del Grupo de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Camisón por diez minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Los que vivimos en el oeste español somos testigos, día a día, del abandono en muchos aspectos a que está sometida la Ruta de la Plata. Baste, por ejemplo, recordar aquí la situación en que se encuentra esta Ruta en el acceso que se está construyendo en la ciudad de Cáceres hacia su estación de ferrocarril, una obra que está durando cuatro años en escasamente dos kilómetros, lo cual da una media de 500 metros-año, velocidad que no podemos calificar de supersónica. También recordamos allí que el señor Ministro de Obras Públicas, el día 2 de diciembre de 1986, dijo formalmente que se iniciaría rápidamente, en cuanto la Ruta de la Plata bordea la ciudad de Cáceres, la variante a la ciudad de Cáceres, y habiendo pasado ya cerca de tres años vemos que estamos ante otra promesa violada. (**Rumores.**) También a lo largo de esta Ruta de la Plata estamos asistiendo al tipo de obras de punteo, ya que se refieren al punto kilométrico, por ejemplo, 94,4 en Baños o al 117 en Aldeanueva, o sea, a lo largo de todo el trayecto estamos asistiendo a verdaderas minucias, lo que está causando la desesperación de conductores, empresarios, turistas y en general de todo tipo de usuarios de esta importante vía española.

Así estamos en el oeste español inmersos en tanta penuria, y de pronto el pasado sábado los sufridores de las carreteras del oeste nos desayunabamos con la noticia que nos brinda don Victoriano Roncero, que me imagino que es el portavoz que va a actuar en esta proposición, y si no fuera él, como se adelantó actuando, que reciba nuestra opinión. Nunca agradeceremos lo suficiente a don Victoriano Roncero la solidez que aporta a este debate con su prematura difusión de tan curiosa postura. Nosotros, como Grupo, valoramos su gesto generoso en favor de dar lubricación de este debate, ya que tal día nos desvela que los retrasos del MOPU en Extremadura son considerables, y cito textualmente. Al fin estamos en algo de acuerdo, señor Roncero. Dice que el acondicionamiento de la Ruta de la Plata, en su tramo desde Cáceres capital hasta el límite de la provincia de Salamanca, entrará en período de ejecución a partir de 1993, dice textualmente. ¿Pero no habíamos quedado, señoría, en que tal acondicionamiento estaba incluido en el Plan General de Carreteras 1984-1991? Basta ver la página 81 del seguimiento del Plan del Ministerio de junio de 1988. ¿Por qué entonces, en su adelanto de postura a este debate, castiga esa obra lanzándola fuera del Plan cuando estaba incluida en él? ¿Por qué la retrasa «ad calendas graecas»? También dijo que la Ruta de la Plata no será ni autovía ni autopista. Como el acondicionamiento también lo golpea, más bien lo machaca como hemos visto anteriormente, lo que ocurre entonces con su postura es que a la Ruta de la Plata la condena más bien a ser la ruta de la hojalata en consonancia también con RENFE, que ha suprimido parale-

lamente el tren que corre a lo largo de la frontera portuguesa; o sea, esa zona del oeste español sin autovía, sin autopista, sin acondicionamiento, sin tren, todo el oeste al averno.

Ha anunciado su señoría el sábado que el Partido Socialista votará en contra de nuestra proposición no de ley y dijo textualmente: porque distorsiona la planificación y la capacidad de gestión de la Administración. Si es así, propongo hacer una colecta, señoría, para ayudar al gobierno socialista a mejorar su capacidad de gestión. Acusa a la oposición de oportunismo por ser unos proyectos de futuro. ¿Qué intenta? ¿Qué nos sirvamos de proyectos pasados o qué no hagamos oposición? Al final le traiciona el subconsciente y dice textualmente que sale a la prensa para descabezar esta proposición no de ley. Mire, señoría, no lo consigue ni por esas. Algunos de sus compañeros de otras comunidades autónomas, al rebatir nuestras proposiciones no de ley, tenían al menos una salida. Decían que eran innecesarias porque las pertinentes reivindicaciones serían atendidas a través del plan de desarrollo regional de España, presentado recientemente por el señor Solchaga. Su señoría no tiene ni siquiera esa salida. Veamos.

Nuestra proposición no de ley intenta que se haga la autopista del oeste español en los tramos desde Salamanca al límite de Extremadura en esos 80 kilómetros, dentro de Extremadura, y por supuesto con la previsión de salida de Cáceres hacia Trujillo vía Madrid en 270 kilómetros, y el límite de Extremadura con Sevilla en 60; o sea, 410 kilómetros, lo razonablemente necesario. ¿Qué prevé el Plan de desarrollo regional en carreteras? Inversiones importantes en todos los corredores españoles, a excepción de la Ruta de la Plata. Solamente 52 kilómetros, de Mérida a Zafra para el segundo plan de carreteras de 1992 a 1999 en autovías. O sea, nada de autopista sino autovía y sólo en 52 kilómetros de los 410 necesarios; solamente un 12,6 por ciento. ¿Todo esto para cuándo? Para el siglo XXI. Esta mezquindad ha movido a su señoría a echar las campanas al vuelo en loor y gratitud del Gobierno central. Así, con gesto tan poco comprometido le va a lucir el pelo al oeste español. Aunque no debiera extrañarnos porque hemos sido testigos ya en esta Comisión de ver a su señoría votar a favor de la promoción de los regadíos de Aragón y en contra de los extremeños, todo un modelo de compromiso político.

¿Contra quién se comete esta ruindad? Justamente contra el tramo de Ruta de la Plata que está integrado en la red de infraestructura del transporte de interés comunitario, como el Gobierno anunció y a este Diputado le confirmó en fecha 13 de marzo de 1988, y cuyos acondicionamientos y variantes, como expusimos, están en su mayoría en fase de promesa a punto de violación. Contra un tramo que reconvertido en autopista fomentaría el desarrollo y el ajuste estructural de una de las regiones menos desarrolladas de la Comunidad Económica Europea, tal vez la menos, y favorecería una región clásicamente transfronteriza ahora que está de moda, ahora que ha ido al oeste español el señor Ministro de Administraciones Públicas a promover el desarrollo transfronterizo.

Justamente el desarrollo y la evolución transfronteriza son los objetivos número uno y dos del Reglamento 2052/1988, del Consejo de la Comunidad Económica Europea, que el Gobierno socialista ha transgredido con cicatería al negar en su Plan de desarrollo regional el pan y la sal al corredor Ruta de la Plata. Castigo que no debiera extrañarnos pues nosotros ya hemos sufrido el voto en contra del Grupo Socialista en pleno en otra proposición no de ley que, publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes» número 198, de 8 de junio de 1988, decía textualmente: que el Congreso inste al Gobierno a gestionar lo procedente para cooperar al logro de las ayudas públicas a las regiones fronterizas adyacentes. Hoy, al parecer, según el predebate que su señoría inició «in situ», se va a repetir la historia. Si no la historia, la opinión pública nos juzgará a todos. Recapaciten, señorías socialistas, y voten a favor de la Ruta de la Plata.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no ha sido objeto de enmienda. Por tanto, procede dar un turno a los grupos que desean expresar su posición. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Roncero, por diez minutos, para toma de posición.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Realmente, el señor Camisón en sus intervenciones cada día nos deja más perplejos. Hace alusión a unas declaraciones mías a la prensa, que desde luego no niego, pero lo que si niego —y voy a ir desmenuzándolas antes de entrar en el fondo de la cuestión— es lo que refleja el medio informativo respecto a lo que en realidad yo decía. Son afirmaciones entresacadas de un contexto general, las que se dan en esa información, que pueden inducir a error, aunque a S. S. no le han inducido porque estoy seguro de que ha entendido lo que quería decir, pero con su habilidad característica lo transforma diciendo lo que le conviene en cada momento.

Yo no he dicho que el tramo Cáceres-Salamanca entrará en servicio dentro del Plan de carreteras o que se iniciarán sus actuaciones —como usted señala que afirmo textualmente— a partir de 1993. No; lo dice el Plan General de Carreteras. En su programa de acondicionamientos, la Ruta de la Plata en ese tramo corresponde a la segunda fase, y de acuerdo con las previsiones, salvo en autovías, cuya ejecución se ha acelerado, cumplir plazos en ese tramo —que es lo que dije exactamente a ese medio informativo— equivaldría a tenerlo contratado antes de finales de 1992, que es lo que el propio Plan preveía. Siendo así y haciéndose durante 1993 las obras de acondicionamiento de ese tramo, estaríamos cumpliendo el Plan que todos aprobamos, ustedes también. Es lo que hay que dejar claro.

Tampoco dije —y creo que no se reflejan ni siquiera en la información periodística— que no va a ser ni autovía ni autopista. Nadie ha dicho eso. Desde luego —lo dije y lo repito ahora—, con este Gobierno, autovía es probable. Lo hemos dicho aquí reiteradamente, en los estudios del segundo plan de carreteras, que es lo que este Congreso mandató en su día, pero en ningún caso nadie puede afirmar, ni usted ni yo, que no será ni autovía ni autopista.

Nosotros, desde nuestra posición, desde la filosofía de la planificación de carreteras con que hemos dotado al país, seguimos propugnando que las actuaciones del segundo plan sean también autovías.

Con su peculiar estilo ha hecho un nuevo bautizo de cuento a la carretera. Después de las cenicientas y los pitufos, ahora es la ruta de hojalata. Está bien como divertimento, pero poco tiene que ver con la realidad.

En cuanto a que distorsiona la planificación y la capacidad de gestión, efectivamente hay que tener en cuenta que es un Plan de carreteras que hay que cumplir y terminar, no solamente ese tramo de la Ruta de la Plata. Ustedes nos están proponiendo que incluyamos 3.700 ó 3.800 kilómetros dentro de ese Plan. No cabe en el Plan no ya ese tramo, sino los que a lo largo de todas estas intervenciones en serie o en «culebrón» caso mejicano, en este caso del oeste, nos han expuesto. No cabe no sólo ese tramo sino que no caben 3.800 kilómetros más en este Plan de carreteras. Nuestro Gobierno ha adoptado la posición de cumplir este Plan dentro de lo que todos los grupos políticos, prácticamente por unanimidad, habíamos acordado en este Cámara.

Por supuesto, que para el Grupo Socialista es importante la Ruta de la Plata y es importante el oeste español. Y de hecho, señoría, en el vigente Plan de carreteras están contempladas todas las actuaciones que se consideraron en su día necesarias, repito, por prácticamente todos los grupos políticos para el oeste español. Está contemplada la autovía de la Nacional V hasta la frontera con Portugal y está contemplando el acondicionamiento de la Ruta de la Plata en toda su longitud; están contempladas las nacionales 521, 110, 430 y 432. Es decir, todas las carreteras nacionales en Extremadura están contempladas en ese primer Plan de carreteras. La ejecución del plan de autovías se va a adelantar un año y el plan de acondicionamientos está dentro de las previsiones de vigencia que, repito, aprobamos entonces; es decir, que a partir de finales de 1992 estuvieran contratadas, como plazo último, todas la obras de esos programas.

Por tanto, señorías, yo creo que hay que entrar en el fondo de la cuestión. Queremos dejar bien clara la postura del Grupo Socialista de apoyo a la mejora de infraestructuras no sólo en el oeste español sino en todo el país, y queremos dar la razones objetivas. Perdón, señor Presidente, si me extiendo y repito los argumentos, pero creo que vale la pena recordar la historia del Plan para dar la razones objetivas que nos mueven a mantener la posición que estamos manifestando no solamente en este caso, sino en todos los que se han producido en estas propuestas.

Vamos ha hacer un poco de historia. No vale y a reiterar la aprobación del Plan, por todos conocida, en la que nadie puede negar el consenso que existió en el diseño y aprobación del plan en los programas de autovías, de acondicionamientos, de reposición y conservación y en el medio urbano. El consenso fue prácticamente general respecto a cómo contemplaba las infraestructuras viarias de carreteras en nuestro país la solución urgente a medio plazo de dotar de autovías a la red radial. Se hizo así e independientemente de los matices que SS. SS. quieran

añadir sobre la controversia autopistas o autovías, que dejo de lado, existió alto grado de consenso. También existió altísimo grado de consenso al mandar al Gobierno para que antes de finalizar este Plan se iniciaran los estudios en un segundo plan que completara esa red de gran capacidad de las carreteras españolas fuera de los itinerarios radiales que el primer Plan había dotado.

¿Qué es lo que ha ocurrido en la primera etapa cumplida de este primer Plan de carreteras? En la primera etapa, 1984-87, ha habido una mejora sustancial de la economía —y SS. SS. reconocerán que algo tiene que ver el Gobierno socialista en esa mejora—, lo que ha llevado a un incremento del parque automovilístico importantísimo, que ha tenido como consecuencia un aumento del tráfico en nuestras carreteras también muy importante. Sobre todo se han producido los problemas que todos conocemos en las grandes ciudades por ese aumento de tráfico. ¿Cuál es la posición del Grupo Popular, que hoy y los días pasados nos invade con ese serial o «culebrón» en esta Cámara? La posición del Grupo Popular fue: Vamos a alterar radicalmente el plan vigente, vamos a distorsionarlo, no a hacer uno alternativo, como en su día propusieron y constará en los Diarios de Sesiones de aquel debate de junio y de septiembre, sino un plan aumentativo de casi 4.000 kilómetros de autovías, porque entonces ustedes hablaban de autovías. En él se contemplaban unos corredores, sobre todo transversales, a lo largo del país.

Señorías, estamos de acuerdo en que son necesarias medidas complementarias al primer Plan de carreteras. En eso estamos todos de acuerdo, nadie lo puede negar. Partimos de esa base, pero no de la opción que desde su grupo político se plantea como solución de romper la planificación actual en un plan que se está gestionando no tan deficientemente como el señor Camisón decía, independientemente de que haya zonas geográficas donde se produzcan problemas concretos y puntuales. El muy bien conoce el ejemplo que ha puesto de los accesos a Cáceres, porque ha sido contestado puntualmente por el Gobierno, la cantidad de problemas ajenos a la propia Administración que ha habido en ese tramo. Con independencia de eso, la capacidad de gestión del Gobierno y de la Dirección General de Carreteras —y ahí están las estadísticas de ejecución del presupuesto de todos los años— ha sido eficazísima: ejecución de los presupuestos superior al 93 ó 94 por ciento en los años de vigencia del plan, habiéndose triplicado o cuatriplicado la inversión en carreteras respecto al inicio del Plan de este año 1989 y quintuplicándola el año que viene. Es decir, no se puede afirmar que en general —habrá casos puntuales, como en toda obra humana— la gestión es ineficaz por parte de la Administración y por parte del Gobierno Socialista.

Con esa distorsión que ustedes plantean, ¿cuál es la postura del Gobierno socialista ante la situación que antes he descrito de mejora de la situación económica y aumento sustancial de los tráficos? La respuesta del Gobierno, que nuestro Grupo apoya, es la que consideramos más razonable dentro de una planificación tan altamente consensuada, como ya he dicho. Primero, mantener las bases del Plan que todos nos habíamos dado, mejorando los es-

tándares de calidad en las autovías, debido a que hay mejores disposiciones presupuestarias. En segundo lugar, acelerar la ejecución tanto de las autovías como de los programas de medio urbano, que es lo que estaba creando mayores problemas. Todo esto se hace a través de un Real Decreto de junio de 1988. Y ello apurando la capacidad de gestión racional —porque vemos que estamos en el noventa y tantos por ciento de ejecución— de la Administración y la capacidad financiera del Estado, pero compatible, para que salgan las cuentas, con otras actuaciones del Estado en gastos sociales, como sanidad, educación, cultura, etcétera. Además, el Gobierno ordena, a comienzos del año 1988, que se inicien los estudios correspondientes al segundo plan de carreteras que este Congreso había mandado en su resolución número 2 de 20 de marzo. Creemos que es una respuesta racional a la situación planteada. Los estudios del segundo plan se realizarán como corresponde, no improvisadamente, como el que ustedes presentan, porque yo creo que todos los pueblos de España y todos los ciudadanos españoles querrían que por su ciudad, por su pueblo, por su localidad pasase una autopista, pero racionalmente, desde el punto de vista de la asignación de los recursos, es inviable. Los criterios de selección de corredores, de preevaluación son criterios económicos de la propia infraestructura, económicos y socioeconómicos de la zona, territoriales, etcétera, que se están teniendo en cuenta en esa preevaluación que, como aquí ya se ha dicho, está tratando a más de 5.200 kilómetros y donde están los principales corredores del país, tanto de tipo radial, dentro de cualquier autonomía, o transversal principalmente. Por tanto, señorías, creemos que nuestra posición es de todo punto razonable y racional.

Para terminar quiero volver a dejar constancia de que nuestro Grupo apoya las mejoras de infraestructura no sólo del oeste español, como parece que al señor Camisón es lo único que le preocupa, sino de toda la nación española. Es decir, que queremos mejor infraestructura en todo el país y eso hay que hacerlo compatible con las disponibilidades económicas y hay que establecer prioridades. En esas prioridades hay que tener en cuenta multitud de variables y factores que ustedes no tienen en cuenta al proponernos de golpe un aumento del Plan, que se está gestionando con rigor y eficacia, de 4.000 kilómetros más. Creemos que esto hace inviable de fondo sus propuestas aisladas.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la autopista Ruta de la Plata, en sus tramos Salamanca-Cáceres-enlace con la autovía Madrid-Badajoz y Mérida-Sevilla, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada dicha proposición no de ley.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991, CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO LA AUTOPISTA DE LA MANCHA, MERIDA-CIUDAD REAL-ENLACE CON LA AUTOPISTA MADRID-VALENCIA, AJUSTANDO LA PROGRAMACION DE SU EJECUCION A LO LARGO DEL CUATRIENIO 1990-1994 (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, señorías, a debatir la proposición no de ley, también presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras, con el fin de incluir en el mismo la autopista de La Mancha, Mérida-Ciudad Real-enlace con la autopista Madrid-Valencia, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Veo que los servicios de la Cámara ha repartido unos paquetes a SS. SS. y quiero confirmar que son la documentación que envía el Gobierno para el debate sobre la política de turismo de la semana que viene. Quiero indicar a SS. SS. que se ha hecho un esfuerzo para que esa documentación llegase con el tiempo suficiente y que la tengan en su poder los Grupos Parlamentarios para el debate sobre turismo que aprobó esta Cámara en Pleno, como consecuencia de una moción, y que iniciaremos la semana próxima. Como ya saben, y se les ha reiterado, es un debate que se distingue de una comparecencia en que hay una primera toma de posición de los Grupos antes de la intervención del Gobierno. Nada más quería aclararlo porque he visto que han repartido esta documentación. A los Grupos no presentes en la Comisión se les hará llegar por los conductos normales.

Dicho esto vamos a dar la palabra, en nombre del Grupo de Coalición Popular, al señor Ramallo por tiempo de diez minutos.

El señor **RAMALLO GARCIA**: Este Diputado no es habitual de esta Comisión, evidentemente, porque no forma parte de ella, pero hoy toma la palabra en nombre de su Grupo con verdadero cariño para tratar un tema de mi tierra extremeña a la que el señor Presidente de la Comisión no es ajeno, no en vano deambuló por aquella tierra durante algún tiempo y sabe que lo que vamos a decir aquí tiene su razón, porque los problemas de Extremadura están definidos recientemente en un documento del Gobierno. Por tanto, negar lo que dice el Gobierno no sería bueno, puesto que habla de la realidad de Extremadura.

Ya el representante de mi Grupo, señor Camisón, que me ha precedido en el uso de la palabra, ha defendido también un tema que se refiere a un plan de conjunto. Ha dicho el señor Roncero que nosotros vamos a defender sólo a Extremadura. No. Vamos a defender un plan conjunto para toda España, en el que naturalmente tiene cabida Extremadura, y no sólo porque hay que tratarla

como a las demás. Señor Roncero, nada me hubiera gustado más que tener a S. S. en la Junta preautonómica de Extremadura, cuando yo estaba de Presidente, con esa racionalidad nacional con que usted ahora explica los temas. Entonces se le pedía todo a la Junta de Extremadura. Se le pedían medios de comunicación, rutas de comunicación. Se hablaba de las carencias que había —que las sigue habiendo— que son absolutamente todas y usted nos tacha de oportunistas. Usted habla en la prensa de oportunismo político y no ha podido negarlo.

Señoría, oportunismo político fue pedir una planta de prerreducidos para Extremadura, que el actual Presidente del Gobierno se encerrara en la mina de Cala, que hayan pasado ocho años y allí no haya absolutamente nada. Oportunismo político fue prometer para Cáceres una fábrica de cigarrillos por don Pablo Castellano. Pablo Castellano se fue y la fábrica de cigarrillos también. Oportunismo político fue decir OTAN, no y luego OTAN, sí. Con esto quiero decir que un plan que ustedes han elaborado naturalmente se puede modificar, porque rectificar es de sabios. A mí me causa pavor el que como ustedes piensan estar al menos 25 años, según ha dicho el Presidente del Gobierno, todo lo hagan para no modificarlo. Es decir, ustedes dicen una cosa y se ha acabado. **(El señor DIAZ POZAS: Ramallo, a la carretera. Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a S. S., señor Ramallo, que colabore en el buen desarrollo de la Comisión, centrándose en la cuestión.

El señor **RAMALLO GARCIA**: Me centro. Es que han hablado de «culebrón» y naturalmente yo tengo que decir que más que «culebrón» es un herpes zoster lo que está padeciendo... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdona un momento, señor Ramallo. Quiero pedir a las señorías que no están en el uso de la palabra que no intervengan y a S. S. que se centre en la cuestión.

El señor **RAMALLO GARCIA**: El centrarme en la cuestión quiere decir que Extremadura tiene el 26,5 de paro según el Plan de desarrollo regional 1989-1993 que, por cierto, se ha hecho sin consultar a la región. Señor Presidente, creo que eso es centrarme en la cuestión porque he estado atento para intentar no salirme de ella, pero creo que es estar en la misma describiendo lo que es la realidad socioeconómica de Extremadura. Por ejemplo, en la página 395 se nos habla del paro; ese paro de alguna manera hay que corregirlo. En la página 398 se dice que Extremadura aparece como una de las regiones más atrasadas en el contexto nacional. Sus señorías saben que evidentemente eso es así. En la página 400 se habla de infraestructuras económicas y este párrafo yo creo que el señor Roncero debe apuntarlo, ponerlo en su casa y leerlo de vez en cuando. Respecto a la infraestructura de transporte, la red de autopistas, autovías y carreteras de doble calzada por 1.000 kilómetros cuadrados de superficie era en 1987 —es igual actualmente— de 0,46 kilómetros, la más

baja de todas las regiones españolas. Después del Plan que los socialistas, en nombre de la solidaridad, hacen para toda España vamos a seguir igual, peor o por el estilo. En la página 402 vemos que se habla de los principales desequilibrios que padece la región, y se dice que una de las causas de los mismos es la profunda deficiencia del tejido infraestructural, y estará de acuerdo S. S. Por eso es por lo que nosotros estamos pidiendo todo esto para Extremadura. En la página 403 se habla de los principales estrangulamientos y otra vez de la deficiente dotación infraestructural. Se pide que haya una mejora de dotación de infraestructura. Luego en la página 407 se habla de acciones dirigidas a mejorar las infraestructuras y de medidas tendentes a mejorar la accesibilidad dentro del territorio regional. Todo eso es lo que nosotros pretendíamos con estas proposiciones.

La que a mí me tocaba defender era la relativa a que la antigua carretera o autopista estratégica de la que se habló en tiempos sobre el eje Lisboa-Valencia y que no es viable, que al menos lo sea en la que nosotros configuramos y tenga salida desde Extremadura hasta Valencia, lo que creemos que es importante. Yo creo que en su Grupo a veces se lo hacen pasar mal. Comprendo que para usted es un mal trago tener que hace lo que está haciendo, porque evidentemente no se puede haber dicho desde la oposición una cosa y ahora desde el Gobierno tener que decir otra, ya que esas contradicciones, señorita, no son buenas, porque la gente no cree en eso. El que usted hable hoy, por ejemplo, en virtud del trasvase o no trasvase Tajo-Segura y hoy exista el trasvase, que un Diputado extremeño se oponga a lo que quieren en Murcia —las cosas son al revés— entonces se mandaba agua a Murcia y hoy se manda a quien se opone. Yo creo que ustedes lo han reducido todo en Extremadura a expropiar Valero.

Yo leía unas declaraciones del Presidente de la Junta esta semana —y tienen que ver con todo esto—, señoritas, en la revista «Panorama» y decía que el culpable del subdesarrollo de Extremadura era precisamente que la gente había emigrado y no se había quedado allí, lo cual había hecho que tuviera razón la película «Los santos inocentes» en el sentido de que se quedó allí el deficiente mental, que fue el que mató al señorito. Es una nueva teoría sobre el subdesarrollo de Extremadura. Ustedes acostumbra a cargarse al mensajero. Por cierto le han dado un mal calificativo. Dicen que ha querido descabezar y el calificativo de verdugo nunca es bueno. El descabezar nunca es bueno. Eso lo dice la prensa, no lo digo yo. Dice que la política de carreteras —yo no sé si será verdad o no— del Gobierno socialista está cubriendo las necesidades del país. Si están cubriendo las necesidades del país que se lo cuenten los muchos muertos que hay cada fin de semana, que cada vez son más. Si eso es cubrir las necesidades del país, que venga Dios y lo vea, aunque luego dirán que la culpa es de los automovilistas, que no observan las reglas de tráfico, como la culpa de cualquier cosa siempre es de los ciudadanos, nunca es del Gobierno. Es una propuesta oportunista y propagandística, señor Roncero, y no se tiene de pie. Lo único que pasa es que una cosa es predicar y otra es dar trigo y a ustedes ahora les

toca dar trigo. Por ejemplo, cuando ustedes dejaron Extremadura pedían una línea aérea, que la había, y había una terminal en Badajoz. Hoy no hay avión ni terminal y Extremadura está peor comunicada que estaba antes, cuanto usted —si era Diputado antes del Gobierno socialista— podía ir a Badajoz en avión. Desde que están los socialistas, se acabó el avión. Es decir, no tenemos autopista pero tampoco tenemos avión, que todo, señor Presidente, tiene que ver. Por esto digo que en absoluto me extraña lo que ocurre. Ustedes acuden al vendaval antidemocrático para que las declaraciones no figuren bien en la prensa; matan al mensajero; acuden al culebrón para justificar que no podemos hacer oposición. Comisiones de investigación no, pero por lo menos podían llevar al Pleno nuestras alternativas para después derrotarlas ustedes. Es como cuando yo decía que el Fondo de Compensación era insuficiente. Han tardado seis años, pero han confesado que es insuficiente, cuando ya les llega el agua al cuello. Culebrón, no. Lo que ha habido es muchas morcillas en Extremadura, en vez de culebrones; se ha amorcillado al pueblo con promesas que luego no se han cumplido. Ahora estamos en eso y lo que queremos es que cambien de opinión. Creo que es difícil, porque ustedes tienen una disciplina férrea de partido. Señoritas, yo voté en contra de la Ley de Financiación de comunidades autónomas. Anímense, vote con la oposición. Se ha quedado otra vez el Partido Socialista solo. ¿Será que los catalanes de Convergencia y Unión, los señores que han votado con nosotros, también entienden que es posible la solidaridad con Extremadura? Ahora, el gran partido solitario es el que no entiende que hay que ser solidario con Extremadura. Todos los demás lo entienden. ¡Mire usted qué cosas pasan! Ultimamente se quedan ustedes solitos, como la Pan-taja que ya ni siquiera lleva a Paquirrín.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no ha sido objeto de enmiendas y, por tanto, vamos a abrir el turno de fijación de posición. ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana, tiene la palabra el señor Sedó, para fijación de posición, por diez minutos.

El señor **SEDO I MARSAL**: No me harán falta, señor Presidente.

No me he equivocado al pedir la palabra en esta proposición no de ley, porque parece ser que no voy a tener oportunidad de intervenir en la siguiente y, por lo tanto, quisiera ahora justificar el voto positivo que hemos ido dando a todas las proposiciones que se han debatido esta mañana. Consideramos que todas ellas, en su común preámbulo, tienen esa triple finalidad, resumida en acomodar el nivel del servicio de la red de carreteras, en acelerar la integración territorial y en la conexión con la red de autopistas europeas. Todo esto nos parece positivo desde el punto de vista de que sea una suma más de puntos de motivación para que se urja de una manera especial la modificación del primer Plan de Carreteras, llegando al segundo Plan. Todo lo que sea ir aportando cosas que

puedan sumarse a este segundo Plan de carreteras nos parece positivo. De aquí, nuestro voto favorable a todas las proposiciones no de ley.

También dejamos en el aire el para nosotros importante tema de que se solicite todo en base al concepto de autopistas, que de deje fuera el tema de autovías, cuando se ha dicho aquí por uno de los ponentes que se contempla las obras en forma de autovía. También nos parecería lógica la solución mediante autovías. De todas maneras, consideramos que ya empieza a ser positivo que se oigan palabras por parte del Ministro de Obras Públicas dando vía libre a la posibilidad de que en España se vuelvan a construir autopistas, aunque sean de peaje. Así al menos se ha afirmado con referencia a la autopista Zaragoza-Madrid, a la de Burgos-Madrid, y creo que a la de Alicante-Madrid, que serán de peaje. Esto quiere decir que estamos ya en un posible cambio de criterios de este concepto autovía-autopista que tantas veces hemos discutido; posiblemente es un símil del ancho europeo en los ferrocarriles, que antes no era posible y ahora lo es. Por tanto, que quede claro que nuestro voto favorable a todas las proposiciones iba dentro de este concepto, de este marco general, ya que nosotros no entramos en la especificidad de cada una de las zonas por las cuales se han presentado estas proposiciones no de ley. En todo caso, interviendré en otro momento en el debate de la que se refiere a unos puntos concretos del territorio de Cataluña.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Roncero, por tiempo de diez minutos, para toma de posición.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Voy a responder a la intervención del señor Ramallo en términos estrictamente de seriedad.

Señoría, los problemas de Extremadura los conocemos todos y están diagnosticados hace tiempo. Probablemente S. S. estará de acuerdo conmigo en que la superación de los problemas de infraestructura no va a solucionar los demás problemas. Evidentemente, eso no es así. Necesitamos muchas más cosas, entre ellas capital humano, a lo que S. S. también se ha referido. En eso estamos de acuerdo. Vamos a ser serios y vamos a reconocer los problemas que existen, que están diagnosticados, y también que los problemas de Extremadura no se van a solucionar sólo con infraestructuras.

Por otra parte, ha recordado su estancia en la Junta preautonómica y ha hablado de lo que entonces se exigía y ahora no se exige. Ahora se sigue exigiendo, se están haciendo cosas, y se ha pasado de un presupuesto ridículo a tener este año 70.000 millones de presupuesto en la Comunidad Autónoma. Y se ha pasado, señoría, de invertir —y esto es hablar con seriedad— en carreteras el Estado, en el año 1980, para todo, incluida conservación, 30.000 millones, a invertir 300.000 millones. Creemos que eso es un avance cuantitativo y que eso es hacer cosas; eso es dar trigo, no predicar solamente. Es dar trigo para solucionar los problemas de infraestructura. Sí, en los años 1989 y 1990 alrededor de 300.000 millones cada año. No

en Extremadura; estamos hablando de invertir en carreteras en todo el Estado y creo que S. S. lo había comprendido. En Extremadura no es que vayamos a seguir igual después de acabar el primer Plan, como S. S. ha hecho creer aquí, confundiendo a la opinión pública con sus afirmaciones; no vamos a seguir igual. De entrada, al terminar la vigencia del primer Plan, tendremos una autovía de más de 200 kilómetros dentro del territorio extremeño, una autovía transversal que es la Nacional-V; tendremos carreteras acondicionadas, tipo REDIA, como la Nacional 630, y tendremos también la Nacional 403, la 110, que está en el Programa RECO, así como la 521, etcétera.

Este Gobierno no sólo predica sino que da trigo. Otra cosa será que los plazos se cumplan un año antes o un año después; eso es harina de otro costal. Pero este Gobierno, además de predicar, está dando trigo y está haciendo inversiones en infraestructura, en carreteras y en Extremadura.

Usted habla de que no se cubren las necesidades del país; evidentemente todos estamos contemplando, ya lo hemos dicho, el aumento espectacular del tráfico que ha supuesto la mejora económica del país que algo nos tendrán que reconocer, repito, y eso supone que haya congestión, sobre todo en las grandes ciudades. Pero S. S. me pone como ejemplo de que no se cubren las necesidades el hecho de que hay muchos muertos en accidentes de carretera. Efectivamente, hay muchos muertos, pero cualquier estudio serio sobre la accidentalidad, la mortalidad y la peligrosidad en carretera no concede la máxima importancia al estado de la misma. Eso en cualquier país y con cualquier estado de carreteras. Puede usted recurrir a todos los estudios que quiera.

Por ejemplo, aquí se ha citado antes el problema de Aranjuez. Aranjuez tiene una circunvalación, en la variante que se ha hecho, donde efectivamente se están produciendo accidentes. Está diseñada para una velocidad específica de 100 kilómetros hora, si no recuerdo mal. Pero se ha comprobado, por investigaciones de la propia Dirección General de Carreteras, estableciendo lazos en la calzada para detectar el paso de los vehículos, que la velocidad media de circulación de más del 60 por ciento del tráfico supera a los 160 kilómetros por hora. Es decir, la infraestructura de la carretera está en condiciones adecuadas, pero habrá momentos en que, con esas velocidades, no ya la infraestructura de la carretera sino cualquier desliz percance o distracción inevitablemente produce accidentes. Vuelvo a repetirle: cualquier estudio serio sobre accidentalidad y mortalidad en carreteras no da, ni siquiera de lejos, la mayor cuota al estado de la carretera; en ningún país y en ningún tipo de carretera.

En cuanto a la solidaridad, como decía antes, predicamos y damos trigo. Nuestro Gobierno, con el apoyo de nuestro Grupo parlamentario, ha diseñado un Plan de carreteras que ustedes también apoyaron en su día, que se basaba en la red radial existente. Sin desdeñar, y así ha sido puesto de manifiesto, que eso tendría que tener continuidad con su segundo Plan, como así lo aprobó su Grupo Parlamentario. Entonces, ¿por qué apelamos ahora a la racionalidad? Porque eso es así y se han tomado

medidas para cubrir esos deslizamientos de aumento de tráfico y de aumento de la demanda respecto a la infraestructura viaria. Se han tomado medidas para acelerar el Plan en su programa más importante, que es el de autovías, y se han tomado medidas para acelerar los estudios necesarios del segundo Plan, donde hay criterios de equilibrio territorial, criterios socioeconómicos, etcétera, y donde se contemplará todo el país en su conjunto. Es continuación del anterior. No es un plan al que llaman plan global —y así lo presentaron en junio del año pasado como interpelación y en septiembre como moción— y que solapan con la ejecución del actual Plan. Con ello, ustedes hacen una alteración sustancial del Plan, que prácticamente dobla el kilometraje de autovías de este Plan. Eso es inabordable y más teniendo en cuenta el plazo que ustedes proponen en sus intervenciones, que antes era de 1990 a 1997, pero ahora prácticamente en todas las proposiciones es de 1990 a 1994. Así, lo ponen más difícil todavía en cuanto a la capacidad financiera compatible —repite— con otros gastos del Estado que hay que realizar, que son gastos sociales, porque este Gobierno está, además de predicando, dando trigo. Por tanto señorías, creemos que Extremadura, como muchas zonas del país, necesita infraestructura; que este gobierno está apostando por la infraestructura y vuelvo a repetir algo que he dicho en una intervención anterior: que este Gobierno ha marcado un hito en la gestión y en la planificación de los programas de carreteras, y basta recordar la ejecución del propio Plan de autopistas, lo que ha supuesto de carga para el Estado y lo que supuso en lentitud de ejecución en el período que ustedes quieran comparar respecto a la ejecución del actual Plan de carreteras en su primera fase. Aunque ustedes digan si se cumple o no con la contratación, busquen el baremo que busquen para decir si se ha ultimado una obra o se puede incluir como ejecutada, comparéno con la ejecución del Plan de autopistas y la diferencia es abismal.

Este Gobierno está gestionando con rigor y con eficacia un programa que es un hito en la planificación de carreteras de este país después de 25 años. Y vuelvo a repetirle, desde el año 1980, en que predicábamos que hacían falta infraestructuras y más infraestructuras en todo el país, a 1989 y 1990, la inversión en carreteras se va a multiplicar por diez. Creemos que eso está muy por encima de la inflación y que eso es solidaridad e intentar solucionar los problemas de infraestructura que tiene el país con racionalidad, teniendo en cuenta, vuelvo a repetir, que hay que atender muchas más necesidades y muchos más gastos del Estado y que tienen que salir las cuentas, como se ha dicho reiteradamente a su Grupo, si no queremos aumentar el déficit público, como ustedes constantemente están reclamando. Y teniendo en cuenta su programa, señorías, en el año 1990-91 habría que inyectar, de media, más de 150.000 millones más a los 300.000 ya presupuestados para ejecutar esas autovías en ese plazo que ustedes dicen; no ya de 150.000, sino 300.000, porque ustedes han reducido el plazo de ejecución a la mitad de lo que proponían en su primera propuesta de septiembre del año pasado. Tendríamos que reajustar obligatoriamente los presupuestos, tendríamos que reducir gastos sociales. Si es eso lo que ustedes propugnan, ade-

lante con sus propuestas, nosotros no estamos por eso, porque para conseguir eso tendríamos que aumentar el déficit público y los impuestos. Es decir, no hay cuentas compatibles con sus propuestas en ese solape de proposiciones.

Señorías, creemos que nuestra postura es racional. Nos reafirmamos en que son necesarias más infraestructuras en el país y así está trabajando este Gobierno, no desde hace seis meses, sino desde principios de 1988, cuando ya con los datos de la primera fase del plan de 1984 a 1987 se impuso la obligación y se encargaron los estudios previos del segundo Plan, que, en breve, tendremos ocasión de discutir. Entonces, podrán plantearse las alternativas y los aumentos y disminuciones necesarios que en dicho Plan encontremos todos los Grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación de esta proposición no de ley, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la autopista de la Mancha-Mérida-Ciudad Real, enlace con la autopista Madrid-Valencia, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, se ha comunicado a la Mesa que se solicita el aplazamiento de la última proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular por ausencia —las causas no son conocidas— del Diputado que debía defenderla. Nosotros esperamos que esta ausencia, como ya dijimos el otro día, sea justificada por impedimentos realmente objetivos, porque en caso de no conocer las razones preferimos estar a favor de los Grupos Parlamentarios, pero vuelvo a insistir, admitiendo el aplazamiento, que en absoluto vamos a permitir que entorpezca el trabajo futuro de esta Comisión. Sí quiero recordar el esfuerzo que se ha hecho por parte de la Mesa y del Presidente de la Comisión para tramitar estas proposiciones no de ley a iniciativa de SS. SS., habiendo conseguido que en dos sesiones hayamos debatido más proposiciones no de ley de las que normalmente se ven en una Comisión en un año. Yo quisiera que correspondieran e hicieran posible este trabajo y la Mesa —en la cual además está presente el Grupo Popular y que ha sido muy firme en estos temas— tratará de ver de qué manera podemos establecer unas reglas, de forma que, salvo fuerza mayor, no se pueda aplazar en la misma semana una materia. Las proposiciones no de ley o las preguntas sí pueden aplazarse hoy día, pero las comparencias no se pueden aplazar una vez que están incluidas en el orden del día. Que esto se haga con una semana de anticipación es lo menos que se puede pedir a los diferentes Grupos Parlamentarios. Vuelvo a insistir en esto y consultaremos a la Mesa del Congreso y a los servicios de la Cámara para evitar que suceda, porque causa un gran trastorno.

Nada más. Se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta minutos del mediodía.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961