CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1989 | III Legislatura | Núm. 488

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el jueves, 22 de junio de 1989

ORDEN DEL DIA

Comparecencias

Del señor Secretario General de la Energía y Recursos Minerales (Pérez Pita), para informar:

— **Sobre las previsiones y los costes hasta 1989 de la moratoria nuclear (a solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 212/001767).**

— **Sobre la financiación y actuaciones de la Empresa Nacional de Residuos Radiactivos (ENRESA) en materia de residuos radiactivos, según el segundo Plan de Residuos Radiactivos (a solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 212/001768).**

Del señor Director General del Medio Ambiente (Martínez Salcedo), para informar sobre el cumplimiento de lo previsto en el Reglamento que desarrolla la Ley de Residuos Tóxicos y Peligrosos (a solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 212/001769).

Del señor Director General de Carreteras (Fernández Sánchez), para informar:

— **Sobre situación de las obras en la provincia de Alicante del Plan General de Carreteras (1984-1991), en abril de 1989, así como de la construcción de nuevos tramos de autopista entre Alicante y Murcia y Costa del Sol (a solicitud del Grupo Parlamentario del CDS) (número de expediente 212/001785).**

— Sobre situación de las obras del Plan General de Carreteras (1984-1991), en abril de 1989, así como de los planes para la construcción de nuevos tramos de autopistas (a solicitud del Grupo Parlamentario del CDS) (número de expediente 212/001786).

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

COMPARECENCIAS

DEL SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES PARA INFORMAR:

— SOBRE LAS PREVISIONES Y LOS COSTES HASTA 1989 DE LA MORATORIA NUCLEAR

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a iniciar el orden del día de esta sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios relativa a comparecencias. En primer lugar, la correspondiente al Secretario General de la Energía, señor Pérez Pita, solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, sobre las previsiones y los costes hasta 1989 de la Moratoria Nuclear.

Damos la bienvenida al Secretario General de la Energía y le agradecemos su presencia en esta Comisión.

Tiene la palabra el señor Secretario General para responder a los términos de la comparecencia.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Pita): Señorías, comparezco ante ustedes para el tema que el señor Presidente ya ha mencionado sobre las previsiones y costes hasta el año 1989 de la Moratoria Nuclear.

Dado que la pregunta puede ser entendida de una forma más general o concreta casi prefiero, si les parece bien, dar los datos concretos que tenemos, especialmente los costes de la Moratoria, sobre cómo han ido evolucionando estos costes año por año y las recaudaciones que ha habido y cómo se ha quedado el tema de fondo.

Como ustedes saben, al establecer la Moratoria Nuclear en el año 1984 existe una deuda reconocida que son las inversiones auditadas de las cinco unidades que estuvieron en moratoria, que son Lemóniz I, Lemóniz II, Trillo II, Vandellós, Valdecaballeros I y Valdecaballeros II. La deuda reconocida a 31 de marzo de 1984 representaba 415.977 millones de pesetas. El sistema que se eligió entonces fue poner un porcentaje sobre tarifa que iría absorbiendo el coste del inmovilizado a 31 de marzo de 1984.

Para que quede más clara la exposición, le diré que la terminología que utilizamos es una parte de deuda reconocida y lo que llamamos déficit en esa deuda reconocida es aquella parte que, dado que los intereses intercalarios de las cantidades inmovilizadas eran superiores a la recaudación que se hacía vía tarifa, produce un déficit que se añadía al año siguiente a la deuda reconocida.

La evolución de la deuda reconocida ha sido la siguiente: a 31 de diciembre de 1984, 463.355 millones; a 31 de diciembre de 1985, 508.529 millones; a 31 de diciembre de 1986, 544.685 millones; a 31 de diciembre de 1987, 569.728 millones, y a 31 de diciembre de 1988 todavía la cifra es provisional dado que no se han realizado las auditorías sobre estas cuentas, pero les puedo anticipar que es alrededor de 587.000 millones de pesetas. Vuelvo a repetir que ésta es la deuda reconocida en el año 1988, que todavía no ha sido inspeccionada por las auditorías que se exigen a estas instalaciones.

De esta deuda reconocida, el déficit, como antes he explicado, es de 132.461 millones de pesetas.

Como habrán ustedes podido observar por las cifras que les he dado, este déficit ha ido creciendo año a año. A partir de éste conseguiremos nivelar el déficit en los años posteriores y con la cuota del 3,45 que se está manteniendo actualmente en tarifa la recaudación absorbería los intereses que produce esa deuda reconocida y, por lo tanto, empezaría a amortizarse parte de la misma.

Las previsiones a partir de este año dependen de los porcentajes que se fueran a aplicar, pero manteniendo ese 3,54 y con un crecimiento del 3,3 por ciento de la demanda implicaría unas recaudaciones crecientes en el año 1988 que fueron de 46.000 millones y en el año 1989 serían de 48.256 que, como digo, más o menos equivaldría al interés de la deuda reconocida y, por lo tanto, no se incrementaría más esa deuda.

¿Más datos sobre la cuota? Le puedo decir que la primera cuota que se estableció fue en la Orden Ministerial de 14 de octubre de 1983, con un 2,89. A partir de entonces la cuota aparece en los Reales Decretos de Tarifas en que se mantiene el 3,9 hasta el año 1987, bajando al 3,54 en 1988 y 1989.

No sé si son estos datos los que querían SS. SS. Si ustedes lo desean, aunque podría ser terriblemente tedioso, puedo decir también central por central, unidad por unidad las deudas reconocidas, intereses, etcétera que cada central ha producido. No sé si quieren esos datos.

La señora **ESTEVAN BOLEA:** Me gustaría que, si puede, diera el global de 1988 solamente de Valdecaballeros y Lemóniz.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Pita): Vuelvo a repetir a S. S. que los datos de 1988 son provisionales, dado que no están sometidos todavía a la auditoría pertinente.

La deuda reconocida a 31 de diciembre de 1988 de Val-

decaballeros I es de 170.008 millones; de Valdecaballeros II, 89.554 millones; de Lemóniz I, 241.177 millones; de Lemóniz II, 76.666 y de Trillo II, 10.232. Todo ello tiene que sumar la cifra que antes le he comentado de 587.637 millones.

Antes, como información adicional, no les he comentado el sistema de la recaudación vía tarifa. Lo que se hace es que se reparte proporcionalmente a la deuda reconocida de cada unidad.

El señor **PRESIDENTE:** En primer lugar y en nombre del Grupo que ha solicitado la comparecencia, Coalición Popular, tiene la palabra doña María Teresa Estevan Bolea.

La señora **ESTEVAN BOLEA:** Muchas gracias, señor Presidente y muchas gracias señor Pérez Pita por su presencia en esta Comisión y por su información.

Vemos que las cifras son más elevadas que las de los cálculos que habíamos hecho. Con unas cifras más bajas que ésta, que habíamos hecho para un plazo de 10, 15, 20 años, para arrastrar toda esta deuda se superaba el billón y medio de pesetas. Estoy hablando del año 1984 hasta el 2005.

No he entendido, porque son muchas cifras y son áridas, si el déficit que usted nos señalaba, de 132.000 millones de pesetas, al 31-12-1988, está ya sumado a los 587.000 millones —lo digo en cifras redondas para no arrastrar millones sueltos, porque son tantos millones que lo mismo da un millón más o un millón menos—. Cuando dice que hay que nivelar el déficit o que lo van a nivelar con el 3,54 por ciento que se recauda en tarifa, y que eso va a permitir amortizar, le señalaré que a nosotros no nos salen las cuentas.

La segunda pregunta es si de esa deuda inicial de los 415.000 millones —o 463.000 con el déficit, porque tampoco sé muy bien cuál es la cifra, pero también da igual que sean 415.000 que 463.000— se ha amortizado algo o si simplemente las cifras que resultan son de incorporar los intereses devengados hasta alcanzar los 587.000 millones

La tercera pregunta es si usted cree que con esos 45.000 ó 50.000 millones realmente se puede ir amortizando esta deuda, porque si no luego no van a ser 45.000 ó 50.000 millones, se va a poner en cuatro billones si no amortizamos y si vamos teniendo estos intereses intercalarios tan fuertes que hay que añadir.

Paso a la cuarta pregunta. Nosotros comprendemos, y todo el mundo sabe, que los dos grupos de Lemóniz nunca entrarán en funcionamiento y que, por lo tanto, estas dos deudas, de 241.000 y de 76.000 millones, habrá que amortizarlas. Sería muy bueno hacerlo cuanto antes, aunque supusiera un esfuerzo realmente grande, y eliminar eso que nunca va a funcionar, por razones políticas. La pura verdad es que esas centrales se están desguazando. Se han vendido generadores de vapor, se han vendido transformadores, se han vendido muchísimas cosas y, como hemos dicho varias veces en esta Comisión, Lemóniz será un Taj-Mahal feo, es decir un mausoleo feo, y ahí queda una victoria del terrorismo contra la sociedad española. Fíjese que ni por un momento se me ocurre decir que es contra gobierno alguno sino contra la sociedad española, y la sociedad graciosamente va a pagar este coste. Pero lo que ya no vemos es por qué tiene que pagar también graciosamente —no se moleste y lo voy a decir entre comillas, porque quizá es lo más gráfico— el capricho del Gobierno socialista en la moratoria de Valdecaballeros. El coste de Valdecaballeros va a ser tan alto, por escalón de costos, por intereses intercalarios, que lo sensato desde el punto de vista económico sería no construir la central y nos encontraríamos con otro Taj-Mahal que tendríamos que pagar los consumidores —a este paso y con intereses— de 300.000 millones de pesetas. Eso, por un lado.

La segunda parte es que estamos seguros de que Valdecaballeros entrará en funcionamiento y le voy a decir por qué. Porque es un emplazamiento autorizado. Con las dificultades que hay con los emplazamientos estamos absolutamente convencidos que en Valdecaballeros, que tiene dos grupos emplazados, tendrán que ponerse en marcha las obras y casi me atrevo a decir que con más grupos.

Por tanto, ¿qué sentido tiene, con los aumentos de la demanda, continuar con Valdecaballeros parado, haciéndonos pagar a los consumidores 300.000 millones de pesetas? Sobre todo cuanto en esta publicación de ustedes «España en Europa, un futuro industrial» que es del año 1987, en la parte de política energética dicen que en 1988-1989 se revisará el Plan Energético. Ustedes podrán hacerlo en el año 1990 ó 1991, cuando les parezca, pero yo vuelvo a decir, porque queremos que quede recogido en el «Diario de Sesiones», que España tendrá apagones. Es triste que las mujeres den a luz hoy en Madrid en el pasillo de un hospital, junto al ascensor; es triste que los teléfonos estén como están, que las carreteras sean insuficientes, que casi todo se nos haya quedado pequeño; eso es triste, pero la falta de energía eléctrica es inmensamente más grave porque supone bloquear actividades sociales y actividades económicas. Nos sentimos en la obligación de reiterarlo muchísimas veces y de decir que es de la exclusiva responsabilidad de los socialistas el tener un futuro con dificultades de abastecimiento eléctrico. Se podrá comprar energía a Francia, al precio que quiera, más adelante, cuando todos los países le compren bastante energía; se podrán poner en marcha todos los grupos de «fuel-oil»; se podrán hacer centrales nucleares de carbón importado, que algo habrá que hacer para no llegar a esa situación. **(Rumores.)**

Señor Presidente, ruego a S. S. posibilite que pueda hablar; si se aburren que se salgan, y permítame que diga esto.

El señor **PRESIDENTE:** Está amparada S. S. y el Presidente ha hecho las observaciones necesarias para que pueda continuar interviniendo.

La señora **ESTEVAN BOLEA:** Gracias, señor Presidente, porque realmente es incómodo hablar cuando todos hablan.

Le decía que sin tocar Lemóniz —conocidas las cifras nos parece que huelgan más explicaciones— la pregunta concreta es: respecto a los costes de la moratoria nuclear de Valdecaballeros ¿qué previsiones tienen para los próximos años o si también vamos a tener que pagar cientos de miles de millones?

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Secretario General de la Energía para contestar al Grupo solicitante de la comparecencia y después agruparemos las restantes intervenciones.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Pita): Evidentemente, el déficit está dentro de la deuda total reconocida, que es la primera pregunta que usted formulaba. Los 132.000 millones están ya incluidos en los 587.000 millones. Al fin y al cabo el déficit —como he dicho al principio— se hace partiendo de una cantidad que al 31 de marzo de 1984, que es cuando se hace la auditoría, constituye la primera deuda reconocida. Por lo tanto, ahí no hay déficit. El déficit se va creando dado que el porcentaje que se aplica en tarifa es insuficiente para pagar los intereses anuales.

Lo que si quisiera decir a S. S. es que se trata de un sistema en el cual se puede incluir un mayor coste al principio y es una forma de nivelar la amortización de una deuda, porque, al fin y al cabo, aquí lo que estamos haciendo es amortizar el déficit. Ahora no estamos hablando de amortizar unidad alguna, que quede bien claro. Cuando hablamos de estos porcentajes que se aplican sobre tarifa es para mantener —porque así está ordenado cuando se hizo la moratoria—, no para amortizar las unidades. Se trataba de que este dinero que se recogía en tarifa sirviera para amortizar los intereses que se aplicaban a esas unidades y por eso se habla de moratoria y no se dice que sea para amortización ni para esas centrales.

Por tanto, la deuda inicial no se ha amortizado porque todavía hay un déficit de 132.000 millones, que es lo que se pretende amortizar en los próximos años. ¿Que se podría haber amortizado? Por supuesto. Subiendo dos o tres puntos más en la tarifa se hubiera amortizado esa deuda. Se ha elegido un camino de laminar esa amortización dado que existe un doble efecto: por un lado, el aumento del precio de tarifa más el de la demanda van produciendo un incremento siempre superior al incremento de los tipos de interés sobre estas unidades.

Me pregunta si se va a amortizar, y he de contestarle que no. La idea no es amortizarla hasta que el nuevo Plan Energético defina qué centrales van a seguir adelante o la moratoria se quite: mientras la moratoria siga existiendo, la idea es que no vamos a amortizar central alguna.

Ha dicho S. S. una cosa en la que yo no estoy de acuerdo. No creo que sea un capricho del Gobierno no construir Valdecaballeros. Se lo quiero explicar con una serie de datos que hemos preparado en la Secretaría General de la Energía. Le voy a dar los dos datos extremos de la moratoria. Uno, suponer que no se hubieran parado, como se hizo en el año 1983, estas instalaciones y que esas cinco unidades estuvieran ahora en servicio con la demanda actual que tenemos.

Se pueden dar dos casos, uno en el cual hubieran funcionado estas cinco centrales nucleares, que tienen un coste variable por combustible inferior al carbón, con lo cual habrían desplazado al carbón. Incluso así, este año habría supuesto una subida de tarifa en seis puntos más; habría habido que aplicar este año un seis por ciento más a la tarifa sustituyendo al carbón lo que implicaría la sustitución, a continuación, del 83 por ciento de todo el carbón nacional: doce millones de toneladas a estocar o cerrar la minería no sólo subterránea, sino la de cielo abierto y encima con un seis por ciento más de tarifa. El otro punto en el otro extremo sería haber construido estas centrales pero que no hubieran funcionado; tenerlas paradas, sin funcionar como están los grupos de fuel actualmente. Esto hubiera supuesto 14,5 puntos más en la tarifa actualmente en vigor.

Creo que en los temas energéticos y de la demanda hay que tener cierta memoria histórica. No pretendo meterme con ningún gobierno anterior ni con esto creo que la Administración tenga la responsabilidad, sea del Gobierno que sea, de mantener unas ciertas posturas, pero sí recuerdo, porque uno desgraciadamente ya tiene algunos años y ha vivido ya algunos años en este sector, cuando se decía que la energía más cara es la que no existe, que las demandas están subiendo. Se hablaba de 20 grupos nucleares, se hablaba de centrales por todos lados, etcétera. Ahora estamos pagando seis o siete puntos más precisamente por haber planificado mal, y si no se llegan a parar estas centrales nucleares como mínimo hubiéramos tenido otros seis puntos más de tarifa y encima toda la cuenca del carbón cerrada o, si no, 14 puntos más de tarifa.

Me dice que en el «libro rojo» hablábamos de 1987, 1988 y 1989 y ahora de 1990. Pues sí, decimos en 1990. ¿Por qué? Porque se están estudiando más las cosas y estamos ajustando más. Usted me podrá decir: están corriendo ustedes un riesgo mayor de falta de energía, pero frente a ese riesgo estamos consiguiendo una energía eléctrica más barata y, al fin y al cabo, eso va a incidir en la competitividad de nuestro país. Y es un riesgo, a medida que nosotros ajustemos al máximo esas inversiones a las necesidades de la producción y la demanda conseguiremos una energía eléctrica más competitiva. A lo mejor dentro de un año decimos que hay que hacerlo un año más tarde si conseguimos, por ejemplo, actuar más sobre la curva de la demanda y laminar más la curva de la demanda. ¿Por qué? Porque son necesidades de potencia lo que tenemos principalmente, no de energía. Bendito sea Dios si lo conseguimos y el siguiente Gobierno después de las elecciones puede decir: hemos conseguido un año más sin tener que hacer inversiones, porque eso significa que se va a utilizar mejor equipo y que el kilowatio/hora va a ser más barato y más competitivo. Yo creo que esto no es un capricho del Gobierno. Para eso está el Gobierno, entre otras cuestiones.

Si se hubiera continuado con Valdecaballeros —aunque yo no he hablado sólo de los datos de Valdecaballeros, sino de las cinco centrales que están en moratoria—, calcule usted que hubiera sido las dos terceras partes de los

puntos que le he dado, que serían dos puntos más de tarifa en un caso y cinco puntos más en el otro. Esa sería la situación actual, porque esa sí que es clara, ya que está calculado exactamente con el nuevo marco tarifario lo que tendríamos que haber pagado a esas unidades. No creo que sean, como le decía anteriormente, caprichos, sino al revés, son responsabilidades que toma el Gobierno. Hay que buscar un equilibrio entre las necesidades de la demanda que hay. Usted dice que llegaremos a una demanda y vendrán los apagones. Mi opinión es que no es así y el Gobierno tendrá muchos caprichos, pero que por no querer decir nada de Valdecaballeros vaya a haber apagones en el país, hasta ahí no llegamos todavía.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Grupos que desean expresar su posición? **(Pausa.)** Por la Agrupación de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA:** Sin entrar en cifras, sean exactas o no las que se nos han presentado, no cabe ninguna duda de la enormidad de su cuantía. Lo que me parece interesante es remontarse —y empalmo con las últimas palabras del compareciente— a la génesis del problema.

Hace años, cuando empezó la fiebre de la construcción de centrales nucleares, se nos decían cosas como las que se nos siguen diciendo ahora, esto es que iba a haber un déficit enorme de energía que impediría la industrialización del país, que era necesaria la diversificación, la crisis del petróleo, etcétera. Me parece evidente que las centrales nucleares no se hicieron para sustituir el petróleo. Me parece que es una cosa obvia puesto que el petróleo tiene otros usos energéticos no sustituibles por la energía nuclear. Por el contrario, se aprobaron una serie de planes energéticos con previsiones de demanda muy superiores a las que luego realmente hubo y, al mismo tiempo, las presiones de las compañías eléctricas y adyacentes consiguieron mecanismos de fuerte apoyo estatal, acciones concertadas, exenciones, etcétera. En el fondo, a juicio de mi Grupo, los beneficiarios de esto han sido grandes grupos financieros nacionales, pero también con implicaciones internacionales, que se aprovecharon no tanto de las acciones que tenían en las compañías eléctricas cuanto de las que sí tenían con mucho mayor porcentaje en las acciones de construcción, ingeniería, etcétera. Una táctica que han seguido siempre los grupos financieros ha sido concentrar los beneficios en las empresas donde hay menos accionistas para repartir en las que ellos son muy mayoritarios, que en este caso eran precisamente las constructoras. Esta apuesta nuclear de las eléctricas es la causa original de esta enorme deuda que se arrastra, incluso hace que en algunos grupos financieros internacionales se compare el endeudamiento de las eléctricas con el que tienen las repúblicas bananeras centroamericanas o sudamericanas.

En todo caso, quiero dejar constancia de que el sector eléctrico en nuestro país, aunque en teoría sea un oligopolio, en la práctica funciona como un auténtico monopolio, debido, por una parte, a UNESA y, por otra, a la interrelación que existe entre los diversos consejos de administración de todas estas empresas. Realmente no hay ni competencia ni libertad de mercado, sino reparto de cuotas. Podríamos decir que más que un sector intervenido por la Administración a nosotros nos parece más bien que es un sector que ha intervenido a la Administración. En este sentido quería apuntar que, por una parte, son ellos quienes hacen prevalecer sus criterios a la hora de redactar el Plan Energético Nacional o de fijar la subida de tarifas. La actividad de las empresas públicas del sector ha sido supeditada a la privada, han tenido tratamientos fiscales absolutamente favorables, tienen más facilidades y concesiones que cualquier otro sector económico, empresas del INI incluidas.

El penúltimo tema ha sido el intercambio de activos financieros poniendo a la empresa pública, una vez más, ENRESA-ENHER, al servicio de las privadas. Es decir, endosando a la empresa pública, con los mejores resultados económicos entonces, parte de las deudas de las privadas.

De esto me parece que sabe bastante el ilustrísimo señor Secretario General de la Energía que entonces, si no recuerdo mal, era Director de ENDESA. Lo más penoso es que la deuda en su conjunto la pagamos todos los contribuyentes, no sólo quienes han planificado mal, o quienes han hecho mal las previsiones, no sé si tan malas para los intereses de fondo que las movían; pero, insisto, han sido pésimas para el conjunto de los ciudadanos.

Me gustaría saber cuánto han pagado los usuarios, vía tarifas eléctricas, por los errores de planificación, que usted mismo reconoce, de los propietarios de las compañías eléctricas.

En estos años pasados de bajos precios del petróleo, con buenos años hidráulicos, las tarifas eléctricas han subido siempre por encima del IPC. ¿Cómo se explica con esta deuda que al mismo tiempo se estén repartiendo beneficios, dándose la paradoja de que a veces los recursos obtenidos por ampliaciones de capital son inferiores a los beneficios?

Como ve el señor Secretario los planteamientos de mi grupo son radicalmente diferentes de los expuestos con anterioridad. Por tanto, me gustaría escuchar su respuesta.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Mataix.

El señor **MATAIX HIDALGO:** Señor Presidente, quiero en primer lugar agradecer la comparecencia del Secretario General de la Energía. Sus cifras han sido muy ilustrativas y su explicación bastante concisa.

Habla de la memoria histórica y también quiero recordarle que cuando muchos países estaban embarcados en programas nucleares hubo precisamente una crisis, la del petróleo, que influyó muchísimo en lo que es el coste fundamental de la centrales nucleares que, por sus características, se alarga enormemente en el tiempo, y por tanto, toda la cuestión financiera incide tremendamente en los costes de las centrales nucleares.

No hay que olvidar que el hecho de que hubiese una demanda cuando empezaron a entrar en funcionamiento las centrales nucleares —no sólo considerado a nivel de un país como España sino a nivel mundial, Europa, Estados Unidos, etcétera— provocó que bajasen desmesuradamente los precios del petróleo, de lo que se están beneficiando no sólo las empresas eléctricas sino toda la economía en general. Ese tanto evidentemente no se le puede apuntar a las centrales nucleares, pero se ha dado y lo cierto es que hay que tener un mercado diversificado, que es fundamental en cualquier política energética.

También es cierto que uno de los problemas que hemos arrastrado ha sido Lemóniz-I y Lemóniz-II que no se han debido a un problema energético sino que, como muy bien se ha matizado, ha sido de orden político, que ha producido una profunda tristeza. Estoy completamente de acuerdo con lo que ha manifestado la portavoz del Grupo Popular. Estoy totalmente convencido de que Lemóniz-I y Lemóniz-II no se pondrán en marcha jamás. Este es un convencimiento bastante profundo. Ha habido personas, técnicos, que han muerto por Lemóniz, y es una pena.

Desde ese punto de vista creo que convendría empezar a amortizar Lemóniz-I y Lemóniz-II porque las cosas hay que clarificarlas de una vez y no dejarlo para más adelante porque no tendría ningún sentido. Trillo-II afecta muy poco. Las cifras que se han barajado aquí lo demuestran. Cuando hablamos en términos reales no de un problema político, de lo que es la moratoria nuclear, deberíamos circunscribirlo a Valdecaballeros-I y Valdecaballeros-II. Ciñéndonos a éstos me gustaría saber cuál sería la alternativa, si es que se pondrá en marcha inmediatamente o se va a continuar más adelante la construcción, puesta en marcha y explotación.

Creo que se está produciendo una obsolescencia, pese a que ahora disponemos de los recursos humanos necesarios, mientras que más adelante existirá un sobrecosto no disponiendo entonces posiblemente del elemento técnico fundamental, las personas, para ponerlo en marcha, puesto que se habrán dispersado y supondrá un mayor coste económico.

Me gustaría saber si está estudiada la diferencia entre costos, porque sería muy útil saber si hay moratoria —en cuyo caso estaría muy bien— para que se utilicen por lo menos los recursos humanos antes de que se acabe; el coste a que ascendería acabarlas, incluso decidiendo pararlas posteriormente, creo que sería mucho menor que el que en un futuro supondría, si se adoptase la decisión definitiva de no hacerlo o de ponerlo en marcha porque sería inviable.

Por tanto, creo que en el caso de Valdecaballeros-I y Valdecaballeros-II convendría que nos diera algunos datos más sobre si se está estudiando y las diversas hipótesis que se pueden contemplar. Esa información sería fundamental.

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

El señor **GRACIA PLAZA:** Señor Presidente, voy a invertir poco tiempo porque creo que los números están bastante claros, y cuando hay datos no hay que añadir más que un escaso barniz de filosofía para ver en qué se basan, quedando en seguida las cosas claras.

Este debate es una repetición. No hace aún dos meses que tuvimos un debate similar con el Ministro de Industria y Energía en el que efectivamente las cifras eran más globales, menos precisas porque el tema se había presentado en otros términos.

Mi grupo entiende que la fórmula correcta para estudiar los asuntos, especialmente en un tema en el que se manejan tantos millones y puestos de trabajo, es la revisión de los costes de todas las alternativas. Si uno quiere tomar la decisión mirando simplemente una alternativa, evidentemente está condenado a equivocarse.

También ha quedado claro con el anterior debate y con éste, que actualmente, por decisiones erróneas precedentes, los españoles estamos pagando un 3,5 por ciento en tarifa; pero si hubiéramos elegido alternativas diferentes estaríamos pagando sobrecostos entre el 6 y el 14,5 por ciento, que es superior a lo que ocurre en este momento.

Por cierto, por primera vez en la historia no sólo son los usuarios españoles los que están pagando el coste de las decisiones erróneas, y algo de este sobrecoste está yendo precisamente a aquellos que las adoptaron, mi grupo entiende que no es una mala filosofía. Entendemos que se debe continuar así. Pensamos que sin que corra riesgo un sector estratégico, cuanto mayor sea la proporción que haya de cargarse sobre quienes toman las decisiones acertadas o erróneas, mejor será.

Cuando se habla del 3,54, hay que recordar que no debemos echar la memoria demasiado hacia atrás, porque sólo hay que mirar los últimos años y comprobar que quienes tomaron las decisiones erróneas han debido apretarse el cinturón y pagar parte de ellas.

A la hora de estudiar todos los aspectos, también hay que afrontar algunos muy importantes. La repercusión laboral de la energía en la minería no es un aspecto menor.

En consecuencia mi grupo piensa que este factor hay que tenerlo en cuenta a la hora de adoptar decisiones. Como debatimos en esta Cámara el Plan Energético Nacional, entendemos que el Gobierno al enviarlo y los grupos al apoyarlo, acertamos.

Insisto en que el sobrecosto que pagamos actualmente pretende corregir decisiones erróneas anteriores, basadas en un Plan Energético Nacional, que se discutió en 1978 y en 1979 y en el que fuimos modestos protagonistas la portavoz del Grupo Popular y el portavoz del Grupo Socialista, en posiciones diferentes a las que nos encontramos ahora.

En aquel debate debatimos el Plan con cifras de tamaño nuclear que en 1989 se ha demostrado que eran correctas. Es decir, hace 10 años, cuando estábamos en la oposición, manteníamos en este tema cifras iguales a las que ahora damos. Tras diez años hemos podido comprobar que con pocos medios habíamos acertado más en lo que tenía que planificarse en el terreno energético, cuando otros grupos con mayores medios habían errado. La mo-

ratoria se defendía y se defiende aún hoy por el Grupo Socialista.

Por cierto, con los datos de 1989 podemos afirmar, como afirmamos entonces, que la energía nuclear de fisión es una energía de transición que tiene años contados y, en consecuencia, hay que ser cuidadosos con el uso que se hace de ella y especialmente con el tamaño sobre el que se decide.

La política es una ciencia —esto de ciencia lo dice Aristóteles, no lo digo yo— en la que el sentido común es algo absolutamente necesario. Así pues, cara al futuro pensamos nosotros respecto a otras decisiones que ningún Gobierno va a poder ignorar la aceptación social de estas decisiones.

También hemos mantenido, respecto al tema del tamaño nuclear, que entendemos que por muchos años el tamaño nuclear español es el correcto. Si los datos cambian a partir de 1989, discutiremos nuevamente el asunto. No parece que vayan a cambiar, porque quien ha acertado a lo largo de diez años difícilmente parece que se pueda equivocar en un 10 por ciento, que es aproximadamente el margen de tiempo que nos queda para tomar las primeras decisiones.

También es de sentido común y, en consecuencia, de políticos, acumular la mayor parte de datos posibles, y si la necesidad no nos aprieta, y en este momento no lo hace, mejor será tener los datos de 1989, de 1990 o incluso de 1991 a la hora de tomar una decisión a hacer que este país tenga un puesto industrial o unas garantías energéticas durante los próximos diez, quince o veinte años, porque hay que recordar que cuando se habla de un Plan Energético Nacional condiciona el sector industrial y energético no para uno o dos años, sino para muchos más, para lustros. En consecuencia, mi grupo entiende que el sobrecosto que estamos pagando en base a decisiones de errores anteriores ha sido minimizado por las decisiones que tomó en su día el Gobierno socialista apoyado por el Grupo Parlamentario Socialista, que esas decisiones sigue demostrándose en este momento que son acertadas con los datos de 1989 y, en consecuencia, debemos continuar en el acierto y no cometer, en lo posible, ningún error en un tema tan importante.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Secretario General de la Energía.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Pita): El señor García Fonseca ha hecho una serie de comentarios y una pregunta concreta —más o menos y tal como tengo apuntado— sobre cuánto han pagado aquellos que se equivocaron en las predicciones energéticas. Es difícil, porque para eso hay opiniones de todo tipo. Hay unos que dicen que las eléctricas están dando muy poco, otros dicen que los valores en la bolsa están bajísimos, etcétera, o sea, que hay opiniones para todos los gustos. Sí quisiera decir, y me refiero por lo menos a las palabras que ha dicho el representante del Grupo Socialista, que por primera vez en muchos años, por lo menos en los años que uno tiene y que ha conocido, ha habido cuando menos una empresa que sí ha pagado los errores que cometió, y esa empresa, por la gestión que hizo, no ha repercutido una sola peseta en la tarifa, lo cual es demostrable. Si me dice que la opinión de S. S. es que se podía haber pagado más, evidentemente es posible. No le digo a usted que sí ni que no, pero no creo que sea una acusación que se pueda hacer al Gobierno cuando por primera vez en la historia ha ocurrido.

También tenía aquí apuntada la frase de que éste no es un sector intervenido, sino que son ellos los que intervienen en la Administración. Permítame S. S. que le diga que parece ya una frase un poco trasnochada. Eso lo decíamos muchos en el año 1973 cuando era verdad, cuando el plan energético se hacía en UNESA. Le puedo decir que ahora, desgraciadamente con muy pocos medios —a mí me encantaría tener muchos más medios—, UNESA no conoce el plan energético que se está haciendo. Evidentemente, UNESA será consultada, como lo serán muchos otros grupos implicados, pero le puedo decir que la intervención de UNESA por lo menos en el Ministerio y mientras he estado de Director General de la Energía y de Secretario General de la Energía, ha sido nula. Yo no sé qué datos tiene S. S. para decir lo que ha dicho, y si tiene alguna prueba para decir que UNESA está interviniendo, que nos hace el plan energético y nos dice lo que tenemos que hacer; le agradecería que me los dijera, pero creo que más que nada son frases, como le decía antes, de hace años y que afortunadamente ya no son así.

En cuanto al señor Mataix, del CDS, no quiero que quede en este debate la más mínima sensación de que el Gobierno o el Secretario General de la Energía han adoptado una postura antinuclear ni pro-nuclear. Si hay una crisis energética, no es solamente el sector eléctrico el que sufre, sino que desgraciadamente en este país, y lo hemos tenido que vivir en los últimos años, sufren crisis sectores de una magnitud muy importante.

Unicamente le digo que, cuando hablaba usted de Valdecaballeros I y II, por ejemplo, es lo mismo que se ha hecho en la moratoria. Si nosotros ahora adelantáramos cualquier inversión para terminar Valdecaballeros I —supongamos que necesita 80.000 millones de pesetas más, y digo esa cifra como podía decir 40.000 ó 20.000, no quiero que quede una cifra concreta— y tuviéramos esa instalación antes de que fuera necesaria, tendremos que pagar esos 80.000 millones aparte de lo que está ahora en moratoria, o sea, que cualquier inversión nueva, la que sea —sea nuclear, de carbón, lo que sea—, todo lo que adelantemos antes de que lo necesitemos, repercutirá en la tarifa. Lo único que estamos pretendiendo hacer es ajustar lo más finamente posible la demanda a la oferta. Por tanto, insisto, como creemos —y tenemos datos para demostrarlo— que con los datos que tenemos actualmente, con los crecimientos de demanda, con las medidas que tenemos sobre la demanda, con las interconexiones internacionales y con muchas otras acciones que tenemos sobre el sector eléctrico, pretendemos optimizar los costes de ese sector de tal forma que sean mínimos. Adelantar

cualquier inversión ahora, sea nuclear, hidráulica o lo que fuera, sería absurdo.

Finalmente, en cuanto a la intervención del señor Gracia, estoy de acuerdo en muchas de las cosas que ha dicho, y de hecho estamos haciendo algo parecido. Lo que realmente estamos haciendo es preparándonos para cuando sea necesario, viendo costes alternativos de otras fuentes para sustitución, etcétera. Estoy también de acuerdo en que es importante el grado de diversificación, sobre todo en un país con escasos recursos energéticos autóctonos; en el tema nuclear se ha llegado a un grado importante de diversificación, un 40 por ciento este año. Si yo ahora mismo no tuviera esas cinco centrales en moratoria, es posible que fuera a construirlas con otro tipo de combustible. Lo que hará el Gobierno es presentar las cuentas tal como nos salen; se están estudiando estas alternativas, tenemos tiempo para estudiarlas y evidentemente sabremos algo más el año 1990, y algo más, si tenemos tiempo, en 1991, pues tendremos más datos de cómo se ha comportado la demanda, etcétera.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a abrir un segundo turno más breve. Tiene la palabra la señora Estevan Bolea por cinco minutos.

La señora **ESTEVAN BOLEA:** Si sólo tengo cinco minutos, he de darle la mala noticia al señor Gracia de que volveremos a hablar de estos temas muy pronto, pero estén tranquilas SS. SS. porque será en septiembre. Son temas muy importantes, señor Presidente y, por tanto, no se qué pasa en esta Comisión que, aun trabajando viernes y sábados por la tarde, siempre vamos mal de tiempo. Lo lamento, señor Secretario General de la Energía, pero volveremos a hablar de esto, para que nos expliquen, no hoy que no va a haber tiempo, ese intervalo que ustedes dicen de incremento entre el 6 y el 14 por ciento, porque eso dicen que es muy pintoresco, y le voy a decir por qué.

Todos estamos de acuerdo en que Lemóniz-I y Lemóniz-II no entrarán, pero es que no deben entrar. Todos sabemos que no entrarán, pero si ustedes intentaran que entrasen **(Rumores.)**... Tendrá que darme treinta segundos más, señor Presidente, porque yo con estos ruidos me tengo que callar.

El señor **PRESIDENTE:** Su señoría conoce la flexibilidad del Presidente, también sabe que en la mayoría de las comisiones de esta Cámara no hay segundo turno en las comparecencias y que cinco minutos es lo que marca el Reglamento.

La señora **ESTEVAN BOLEA:** Lo digo porque cuando hay ruido esta Diputada se calla porque le es incómodo hablar así.

Señor Secretario General de la Energía, lo que le decía es que la deuda de Lemóniz representa el 54 por ciento. Como Lemóniz ha sido un triunfo de ETA —es así de grave, así de triste, y hay que decirlo—, ETA ha ganado a la sociedad española y la sociedad está dispuesta a pagar ese precio porque incluso ha pagado con vidas de personas ese triunfo desastroso de ETA.

Por tanto, haga el favor de quitar Lemóniz de todas esas cuentas, porque, de todas todas (y supera el 54 por ciento), lo tendremos que pagar. ¿A qué viene lo que usted dice, que laminamos —que queda precioso eso de laminar— la amortización? No laminamos nada, porque seguimos teniendo una deuda presente incluso de Lemóniz, y, si no, vea usted las cifras. La recaudación aumenta bastante menos que los intereses de la deuda, porque este país tendrá la inflación que tenga, pero los intereses son disparatados.

Nosotros tomamos muy buena nota, señor Secretario General, de que usted ha manifestado que no le preocupa que España tenga apagones dentro de cuatro o cinco años. Como a nosostros nos preocupa mucho, tomamos buena nota de que a usted no le preocupa.

Usted ha dicho que si no se hubieran parado las centrales, hubieran trabajado muchas menos centrales de carbón, porque el Kilowatio/hora nuclear es más barato. Pues tiene usted razón, es más barato, pero es absolutamente necesario diversificar los abastecimientos, porque en este momento, y el año que viene más, estamos empezando a jugar osadamente con la reserva de potencia. Usted sabe que el año que viene escasamente tendremos 2.000 megawatios de cobertura de potencia, y eso es un riesgo. Si se producen tres averías en tres grupos nucleares, menos mal que está Francia para suministrarnos.

Quiero hacerle tres preguntas: ¿Cuántas centrales de fuel-oil están funcionando ahora? ¿Cuántas han funcionado en este primer semestre? ¿Cuál es el incremento de la demanda hasta ahora? Me parece que es un siete por ciento, o sea, que aciertan ustedes mucho.

Dicen que ha costado tanto y cuanto. A pesar de su poca afortunada gestión en la moratoria nuclear, quiero decirle lo que hemos pagado los contribuyentes, porque para las eléctricas hemos pagado los consumidores cantidades de 3,54 el kilowatio/hora, que no dejan de ser pesetas. A ENSIDESA le hemos dado más; los contribuyentes hemos dado de regaliz, para que además puede que ni salga a flote, 400.000 millones de pesetas; RUMASA nos ha costado un billón; para que Volkswagen comprara SEAT, hemos pagado 350.000 millones; a Altos Hornos de Vizcaya hemos dado 280.000 millones y no sigo para que el señor Presidente no me corte.

Si usted cree que no hay que adelantar ni hay que hacer nada, ¿por qué están trabajando ya en proyectos de cuatro centrales de carbón importado? Decía el señor Gracia: Tenemos un problema laboral en la minería. España es el único país europeo que no cerró minas, ni siquiera algunas tan poco rentables como las de HUNOSA. Todos estamos de acuerdo en defender todo lo defendible, incluso lo no defendible económicamente, HUNOSA y la explotación de carbón nacional, exclusivamente por razones laborales. Habrá que hablar algún día de mejorar el estatuto del minero, de que no haya tantos muertos, de que no haya tantos accidentes, pero eso queda para otro debate en septiembre.

Quiero decirle que en pocas cosas han sido tan coherentes los socialistas como en el tema nuclear. Hubiéramos agradecido muchísimo que no hubieran hecho como con la OTAN o con los parados y que si realmente hay un exceso de potencia, es porque nadie contaba con que la economía se reactivara tan tarde y que ese millón de parados que ustedes nos trajeron desde 1983 hasta 1987, como mínimo no se hubiera producido con un impulso de la economía.

En este momento, en que la pequeña y mediana empresa están tirando, en que hay un incremento de la demanda del 7 por ciento —que se dice pronto—, dice el señor Secretario General que es muy positivo, porque significa que, sea en economía sumergida o no, está funcionando y permite crear puestos de trabajo. Hay que felicitarles porque creen puestos de trabajo; es el gran problema de España, pero para eso no está preparado el futuro.

Por tanto, simplemente quiero dejar constancia numerosas veces en el «Diario de Sesiones» que usted se queda tranquilísimo con que no hay apagones. Lo triste es que cuando dentro de tres o cuatro años los haya, de nada servirá que digamos a los consumidores: el Secretario General de la Energía decía que no iba a haber apagones. Pues, lamentablemente, los habrá. ¿Qué haremos entonces?

El señor **PRESIDENTE:** El señor García Fonseca tiene la palabra por cinco minutos.

El señor **GARCIA FONSECA:** Seré muy breve, señor Presidente.

En cuanto a si el sector eléctrico está intervenido o a su vez interviene en la Administración, sobre lo que usted me pedía datos, me parece que ya le indiqué algunas pistas bastante claras.

He dicho, por ejemplo que, su criterio es decisivo a la hora de fijar las tarifas eléctricas; he dicho que tienen más facilidades y concesiones que cualquier otro sector económico, empresas del INI incluidas, y he hablado de los intercambios de activos financieros que han pasado sobre la empresa pública ENDESA fundamentalmente. La siguiente me parece que es Iberduero por un importe de 14.225 millones de pesetas. La situación de ENDESA la conoce mejor: 195.000 millones ENDESA-ENHER y 54.333 millones de pesetas la otra ENDESA. Si esto no refleja que, evidentemente, estas empresas tienen un gran peso en las decisiones que a su vez toma la Administración, no sé qué otro tipo de datos puedo exponerle. Esos son los que tengo.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA:** Voy a ser muy breve, señor Presidente, porque es evidente que en la segunda intervención no se están tratando los temas objeto del debate. Por cierto, que la mayor parte de los temas que ha mencionado la representante del Grupo Popular han sido amplísimamente debatidos en esta Comisión y han tenido cumplida respuesta todas las observaciones. Concretamente, por referirme a uno de ellos, el tema de ENSIDESA y otros similares que ya he mencionado, el debate sobre la necesidad de la reconversión, todos los ciudadanos entienden —incluso su Grupo no va a tener más remedio que entenderlo— que en la reconversión también hemos acertado. Lo digo por los dineros dedicados a ENSIDESA y a otras cuestiones que he mencionado anteriormente.

Respecto a que va a repetir el debate, la función del parlamentario es parlamentar. Nosostros aceptaremos con resignación socialista su insistencia. **(Risas.)** Esperemos que acepte que persistamos en el acierto —al menos en lo que nosostros consideramos acierto— y que consideremos que es usted quien persiste en el error.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Secretario General de la Energía.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Pita): Señora Estevan, creo, de verdad, que ha exagerado un poco. En primer lugar, me dice que lo lamenta, pero que volveremos a hablar. Yo estoy encantado de venir a hablar con SS. SS. donde quieran y como quieran. No lamente nada porque, al revés, es todo lo contrario.

No sé si me he explicado bien o no cuando hablaba del seis y el catorce. Lo que digo es que ese seis y ese catorce no dependen de la inversión que se haya hecho ya, que está considerada, sino que la nueva inversión que habría que hacer para terminar estos grupos representaría entre un seis y un catorce por ciento. Esto no es hablar, sino coger tranquilamente el marco del nuevo sistema tarifario, aplicar el estándar y sale automáticamente.

De paso, aprovecho para contestar al señor García Fonseca que en las tarifas las empresas eléctricas no influyen, porque en un «Boletín Oficial del Estado» aparece el valor estándar de cada instalación, qué se paga por operación y mantenimiento, fijo, variable, etcétera. Usted podrá decir que lo han hecho las empresas eléctricas, pero yo le digo que lo hicimos entre cinco personas, quedándonos sábados y domingos por la noche en el Ministerio, con muy pocos medios. A las empresas eléctricas no les sentaron nada bien las cifras que pusimos. Otra cuestión es el sistema, que, evidentemente, les puede gustar o no; pero, las cifras no les gustaron nada.

Me dice que ENDESA ha salido mal parada. Actualmente, por lo menos en el Ministerio y en la prensa estamos sufriendo un acoso terrible porque ENDESA sale y las demás empresas no. Yo creo que ENDESA no ha salido mal parada. Es una empresa que va francamente bien. Mantengo que no es por un trato especial del Ministerio, sino porque ha estado bien gestionada —no debería decirlo porque uno ha colaborado en esa empresa— y ha salido adelante, como se comprueba por la cotización, los beneficios que obtiene, etcétera.

Continúo contestando a la señora Estevan Bolea. No sé por qué no ha gustado a S. S. la palabra laminar. Lo que quería decir es que no queremos cargar de golpe algo que —si no quiere utilizar la palabra laminar— podemos extender a lo largo de la vida de una central.

El señor **PRESIDENTE:** Es un término común en ingeniería hidráulica, señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Pita): Ha dicho algo que me ha puesto los pelos de punta. Quiero que conste claramente y lo voy a decir muy despacito, que al Secretario General de la Energía le preocupa muchísimo que haya apagones; me preocupa muchísimo. Que conste, porque lo quiero dejar bien claro. No sé qué habrá entendido S. S. para pensar que a mí no me preocupan los apagones. **(La señora ESTEVAN BOLEA: ¡Menos mal!)**

Para terminar hay dos cuestiones que ha mencionado usted que me preocupan. Usted dice que no hemos acertado porque este año está creciendo al 7 por ciento. En este país siempre estamos sacando las banderas de alarma antes de que aparezca siquiera el peligro. Yo le diría, y no por colgarme ninguna medalla, que realmente del 3,3 por ciento que se menciona en el PEN de 1983, incluso hasta la fecha, no no hemos desviado más de 0,1 ó 0,2 puntos de ese 3,3 por ciento, lo cual viene dado porque hay años que ha crecido al uno y pico, otros han crecido al 4... No empecemos ahora con el catastrofismo de siempre, de sacar la bandera y decir ¡que viene el lobo, que viene el lobo! Tenemos años; a lo mejor, si seguimos creciendo al 7 por ciento, el año que viene veremos lo que hay. Fíjese que en ese 7 por ciento hay un desarrollo económico mayor, pero también hay factores, porque estamos comparando con el año pasado, por ejemplo, donde un centro productor importante no estaba funcionando en el tema de San Ciprián, que tiene un peso de 2 ó 3 puntos. **(La señora ESTEVAN BOLEA: ¡Que va! ¡Que va!)** Sí, sí, tiene un peso importante en esos meses, y porque estamos hablando de cuatro meses nada más. Evidentemente, si vamos a seguir creciendo al 7 por ciento en energía eléctrica —que me parece una barbaridad pensar que vamos a crecer al 7 por ciento de aquí hasta el año 1995—, si seguimos creciendo al 7 por ciento, será que este país tendrá un desarrollo económico tan brutal que, ¡bendito sea Dios!, compramos la energía y monto turbinas de gas. No se preocupe la señora Estevan porque, al revés, nos va a salir barato.

Me dice que el Gobierno ha mandado que se hagan cuatro proyectos de carbón de importación. Yo no sé qué Gobierno. Yo no, ni el Gobierno al que yo pertenezco, se lo digo sinceramente. No sé si a lo que se refiere S. S. es a que, entre otras medidas que estamos tomando, precisamente por lo que decía antes, que es tratar de hacer el ajuste entre oferta y demanda lo más finamente posible para que ese kilowatio/hora sea más barato, lo que se hace es decir: hay una serie de centrales que sabemos que un año u otro las vamos a necesitar, y entre ellas hay una que será de carbón de importación porque, evidentemente, es camino de diversificación en cuanto a ahorro. Y de carbón nacional también. Hay una serie de centrales que están dentro de ello, y lo único que se ha pedido es que algunas empresas eléctricas vayan preparando cuál sería el coste de estas centrales, que todavía no se ha hecho, pero sería por ese camino, es decir, pedirles que sobre dos o tres unidades vayan haciendo la ingeniería de estas centrales, que vayan haciendo el estudio de impacto ambiental que tendrían estas centrales para tenerlas de comodín, de tal forma que se pueda reducir el período de construcción de esas unidades, que pueden ser de cuatro años y medio, y reducirlo a un año, con una inversión nímina, de tal forma que si eso me permita a mí o al que esté en mi lugar en el momento en que haya que decidirlo, poder ajustar seis meses antes y seis meses después esa unidad, eso va a representar en el kilowatio/hora un coste inferior. Este es un trabajo para el que nos pagan y para el que estamos ahí.

Me ha mencionado el millón de parados. El tema del millón de parados no creo que sea cuestión de esta comparecencia, pero creo que el millón de parados viene por actuaciones anteriores. Lo único que le puedo decir es que éste no es tema que competa a la Secretaría General de la Energía, pero ahí hace falta tener una memoria histórica, que en este país se pierde con una facilidad asombrosa.

Me dice usted: haga el favor de citar Lemóniz. Perdóneme usted, yo no quito nada; ni quito ni pongo en este caso. Hay que recordar que Lemóniz, antes de la moratoria, está intervenido por un consejo que depende de esta Cámara. **(La señora ESTEVAN BOLEA: Primera noticia.)** Está intervenido por el Consejo de Intervención desde el año 1980, antes de que hubiera aquí un Gobierno socialista. Hay un Consejo interventor que es el que regula Lemóniz 1 y 2, que interviene de esa forma.

Nada más muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Secretario General de la Energía.

— SOBRE LA FINANCIACION Y ACTUACIONES DE LA EMPRESA NACIONAL DE RESIDUOS RADIACTIVOS (ENRESA) EN MATERIA DE RESIDUOS RADIACTIVOS, SEGUN EL SEGUNDO PLAN DE RESIDUOS RADIACTIVOS

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a pasar a la siguiente intervención del Secretario General de la Energía, solicitada tambien por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, sobre la financiación y actuaciones de la Empresa Nacional de Residuos Radiactivos (ENRESA) en materia de residuos radiactivos, según el segundo plan de residuos radiactivos.

Tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Pita): Comparezco ahora para informar sobre la financiación y actuaciones de ENRESA en materia de residuos radiactivos.

Voy a intervenir brevemente para que haya más tiempo para el turno de preguntas sobre el tema. Como saben SS. SS., en junio de 1984 el Congreso de los Diputados aprueba varias resoluciones entre las que figura la relativa a la creación de una empresa pública encargada de la

gestión de residuos nucleares y radiactivos. En cumplimiento de esa resolución, el 4 de julio, por el Real Decreto 1522 se crea ENRESA, que a partir de su constitución se hace cargo de la gestión de los fondos recaudados, vía la tarifa eléctrica, así como los rendimientos financieros de estos fondos destinados a la financiación de la segunda parte del ciclo de combustible nuclear. ¿Cómo hacemos esto? Ya es el segundo plan de residuos radiactivos, que el propio Decreto y la propia resolución pedían, en el que, año a año, el Gobierno informa de las actuaciones de ENRESA, y está reflejado en el primer plan general de residuos de octubre de 1987, y del segundo plan general de residuos de enero de 1989 que en enero se les envió a SS. SS.

¿Cuál es el sistema financiero que se ha perseguido? Tenemos una actividad, como es la de los residuos, donde los costes más importantes de este tratamiento de residuos se van a producir cuando la actividad industrial de la instalación ha dejado de producir. Es por eso por lo que el sistema adoptado es un sistema en el cual a esas centrales nucleares, vía tarifa eléctrica, se les va detrayendo unos costes, se les aplica un coste sobre ese kilovatio/hora, de tal forma que paguen las actuaciones posteriores que hay que realizar, como son el almacenamiento temporal, almacenamiento definitivo, desmantelamiento de la central, etcétera. Sobre esto lo único que le puedo decir es la situación de estos fondos en la actualidad, cuántos son estos fondos, cómo son, y la inversión.

A 31 de mayo pasado los fondos de ENRESA eran en total de 104.000 millones de pesetas, de los cuales 81.708 provienen de la recaudación de OFICO, que es la que se encarga de recaudar este dinero y se lo da directamente a ENRESA, y los otros ingresos que son financieros ascienden a 22.962 millones.

A este fondo hay que descontarle unas inversiones que se han hecho por 2.870 millones, unos gastos de 21.824; amortizaciones de inmovilizado de 191; retención de intereses e impuestos de 4.814; remuneración de accionistas de 154. Después hay una serie de cifras que son todas las variaciones del circulante, pero que dan un fondo total de 77.116 millones de pesetas.

Si quieren alguna aclaración sobre cualquier tema sobre cuáles son los gastos, etcétera, también tengo los datos suficientes, pero creo que sería aburrirles sobremanera.

¿Dónde están colocados estos 77.116 millones de pesetas? Un poco así por encima, en el sector público hay 21.214 millones; en el sector financiero 36.441; en el sector eléctrico 12.099; en el sector transporte 4.363; en Eurobonos 1.776; y en el sector comunicaciones 1.233.

Yo no sé si quieren algún dato más sobre esos fondos, aunque quizá sería aburrirles demasiado. Las actuaciones están reflejadas ya en el Plan de residuos, aunque les puedo decir exactamente cuáles son las actuaciones que está llevando a cabo ENRESA. Principalmente se está actuando en temas de residuo de baja y media actividad, como saben todos ustedes, en las ampliaciones de la instalación de El Cabril; en el almacenamiento temporal de combustible gastado, el intermedio, se están haciendo anteproyectos de módulos, tanto en seco como en piscina; en el almacenamiento ya definitivo de residuos de alta actividad estamos haciendo el programa IFFA junto con las Comunidades Económicas Europeas, que es el Inventario Nacional de Formaciones Favorables; después hay una serie de proyectos (no me voy a meter en los de investigación y desarrollo porque hace poco también estuvimos aquí discutiendo todos los temas del PIE y de investigación y desarrollo de ENRESA), así como cuestiones concretas de pararrayos, reactores, desmantelamiento, etcétera. No quiero extenderme mucho más porque realmente está con bastante más detalle en el Plan general de residuos de enero de 1989 presentado ante ustedes.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a dar la palabra, en primer lugar, en nombre del Grupo de Coalición Popular, a la señora Estevan Bolea por diez minutos.

La señora **ESTEVAN BOLEA:** Nosotros vemos que después de hacer un primer Plan encuadernado en verde hacen un segundo encuadernado en amarillo. **(El SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES, Pérez Pita: Para que se distinga.)** Los dos son igual de confusos y difusos, porque la realidad es que ENRESA debe ser para ellos una permanente frustración, pero no son capaces de llevar adelante nada. Pero es que además, incluso para hacer planes teóricos también son demasiado teóricos. Por ejemplo, en la página 10, recién hecho, pone: previsiones de generación de residuos, que es un dato importante saber los residuos que se van a tratar, suponiendo que los traten, porque sobre el papel pueden escribir lo que quieran. Ellos dicen que hacen los cálculos con una base de funcionamiento medio de 6.000 horas/año, que significa un factor de carga del 68 por ciento. Usted sabe que los factores de carga de las centrales nucleares en 1988 han sido: Santa María de Garoña, 90,5 por ciento; Almaraz-2, 87,3 por ciento; Ascó-2, 85,9 por ciento; Ascó-1, 83,7 por ciento; Zorita, 80,7 por ciento; Cofrentes, 79 por ciento; Almaraz, 76 por ciento; y Vandellós-1, 71,3. O sea, que si ya llegamos a esa cifra, y en esa cifra está la que pasa por su imaginación, a lo mejor luego nos dice el señor Gracia, al que yo le tengo una gran simpatía y que me sorprende su «humildad» —con comillas—, está humilde hoy. Creo que tiene motivo para esa soberbia, pero, un poco de estilo. No va con él la soberbia. Por eso me está extrañando tanto su falta de humildad. Pero usted siga con los errores, que por lo visto les va extraordinariamente bien, y yo les felicito. Pero la verdad es que hacer un plan con unos factores de carga del 68 por ciento cuando vemos que la media sobrepasa el 80 por ciento... Yo le podría ir detallando otros párrafos del Plan de residuos, pero son todos del mismo tenor, señor Secretario General de la Energía.

Concretamente le queríamos preguntar lo siguiente. Los consumidores (porque aquí todo viene de los consumidores. Es absurdo hablar del Estado ni las compañías. Ni compañías ni nada. Quienes pagan esto son los consumidores. Yo no me canso de hablar de que pagan o los contribuyentes o los consumidores, que el dinero no baja

del cielo), ingresan en OFICO y ésta se lo entrega a ENRESA más de 21 millones al año, y efectivamente así van subiendo los fondos de ENRESA, que ya tiene 104.000 millones de pesetas. Como les preocupa a ustedes tanto la repercusión en las tarifas de los pobres consumidores de los distintos parámetros, por lo menos es lo que decían hoy, les preocupaba mucho el incremento de la moratoria nuclear, que se debe exclusivamente a ustedes, pues quizá podrían ustedes quitar un porcentaje, el que hay para ENRESA, porque ENRESA por el camino que va, ni hace ni hará. Ya dijo el Presidente de ENRESA aquí que los pararrayos estaban pensando en mandarlos fuera. Afortunadamente se está relanzando la idea de reprocesar el combustible gastado de las centrales y a lo mejor dentro de algunos años, no ahora, no tenemos que almacenar tantos residuos de alta.

En cualquier caso, y manifestando nuestra profunda preocupación por la ineficacia, por la incapacidad de llevar adelante nada por parte de ENRESA con tantísimo dinero como tiene, por una gestión que tampoco vemos clara de los fondos, pero en su momento espero que nos manden la auditoría que les hacen todos los años, o pediremos nosotros una, eso es lo de menos, lo que querríamos es que nos explicara estos gastos que usted ha dicho de 21.824 millones, en qué los meten, porque ¿en qué se gastan 21.000 millones? La otra cuestión es respecto a El Cabril, porque a la vista de la información que nos va mandando ENRESA, nos aumenta la preocupación de ese emplazamiento. Nosotros creemos que no es el lugar adecuado para los residuos de baja y media en emplazamientos continentales y lo que dicen temporales de 300 años. Usted sabe si son 300 años, ya no lo mueve nadie de allí. Por tanto, ¿por qué ustedes han hecho a ENRESA de la Dirección General de la Energía, que está bajo la órbita de su Secretaría General, una orden comunicada? ¿Por qué no han publicado la orden que autoriza a llevar residuos radiactivos a Sierra Albarrana de las centrales nucleares?

La última pregunta: ¿Considera usted que El Cabril está licenciado debidamente con arreglo a la legislación vigente para que se reciban los residuos de las centrales nucleares?

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo del CDS tiene la palabra el señor Mataix.

El señor **MATAIX HIDALGO:** Aquí voy a intentar introducir un nuevo elemento en el debate, sin que ello quiera decir que no esté totalmente de acuerdo con lo que ha expresado la portavoz del Grupo Popular. Creo que la gestión de la empresa ENRESA se puede caracterizar fundamentalmente por la ineficacia, una ineficacia total y absoluta.

Lo que me interesaría traer aquí es un problema que considero es gravísimo, y además en esto sin paliativos. Es más, yo lo llamaría de estafa, así, con estas palabras, de estafa hacia el usuario de la tarifa eléctrica, es decir, hacia el contribuyente. ¿Por qué? Muy sencillo. Sobre la tarifa eléctrica el contribuyente aporta una cuota con la cual se genera un fondo, que es el que, en definitiva, el día de mañana y actualmente servirá para gestionar (con un sistema que es totalmente perfecto, puesto que no descubrimos nada nuevo, es el que se está utilizando en otros países) la segunda parte del ciclo del combustible. Pero, ¿qué ocurre? Ocurre que una empresa que en realidad no debería tener beneficios o que si los tiene, serían los declarados, los que dan, sobre un fondo que no es nada más que como quien dice el dinero que se necesita, que se debe de ir actualizando y rentabilizando para hacer frente a su obligación futura, sobre ese fondo se le aplica, a su vez, un impuesto de sociedades, que no tiene absolutamente ningún sentido, que seguirá creciendo en el tiempo y que conculca todos los principios de nuestro sistema fiscal y de cualquier otro; es decir, doble imposición por el mismo hecho, confiscatoriedad, no afectación —siendo impuesto, no está afectado; ya lo está la tasa sin embargo—. Hay una repercusión sobre el sujeto pasivo, que es lo más grave, porque el propio impuesto se carga como coste, y si eso lo hiciese cualquier empresa sería impresionante: se cobra el impuesto sobre sociedades, pero, a su vez, el mismo se repercute sobre la fórmula para el costo de la gestión del combustible. Es increíble que se pueda llegar a eso, sin paliativos. Se están preocupando de que no suba la tarifa eléctrica y, sin embargo, hay un fondo que supone 5.464 millones, que irá creciendo en el tiempo y que no debería de existir, y menos para una empresa que está demostrando la ineficacia y que lo que la sobra es dinero, porque en cualquier otro sitio mejor estaría.

Respecto a la gestión de ENRESA, y para ser un poco comedido, diré que quizá las responsabilidades habría que atribuírselas a la Dirección General Tributaria, o al menos deberían compartirlas en tanto que no se haya protestado por lo mismo. Pienso que hay un problema muy grave que está repercutiendo en el usuario español.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA:** En primer lugar, mi Grupo quiere manifestarse respecto al modelo que decidieron estas Cortes Generales para manejar los residuos radiactivos: el modelo de un fondo administrado por manos públicas y una empresa única con dependencia pública para utilizar el fondo y para acometer las correspondientes obras es un modelo correcto y en este momento aceptado casi universalmente con ligerísimas variaciones. En consecuencia, lo que no se puede poner en duda es que la decisión que se tomó en 1983 respecto a cómo tenía que ser el modelo para manejar los residos radiactivos, que dio como resultado ENRESA, es absolutamente correcto.

En segundo lugar, está el tema de los costes y el sistema de cálculo. Como ustedes saben, los modelos de cálculo que hay en el mundo son todos absolutamente teóricos porque tienen variables sin definir. Por ejemplo, dos variables no menores es que ni la tecnología para tratar los residuos de alta está en este momento decidida en ningún lugar del mundo, y ese tipo de residuos es el que va a producir mayores costes, ni el factor de repercusión económica que va a tener la opinión pública en el tema ha

sido tenido en cuenta. Hoy se demuestra, porque se han tenido que hacer decretos al respecto, que era un coste que había que haber tenido en cuenta y que seguramente en el futuro quizás haya que repercutir. Por tanto, el sistema de cálculo es un sistema teórico que tiene incertidumbres altas en temas absolutamente capitales.

Dentro de este esquema, el sistema de cálculo español es absolutamente prudente. Como saben, con todas estas incertidumbres, se produce una banda que va del 0,87 por ciento al 1,5 por ciento del total de la tarifa, y se ha elegido en España el 1,2 por ciento. Decir con estas premisas que sobra dinero no me parece correcto. A mi Grupo le parece moderadamente prudente. Mi Grupo ha manifestado además en otra ocasión, y lo vuelve a repetir ahora, que quizá debería ser adecuado irse a la parte alta de la banda, y mi Grupo para evitar estafas está dispuesto a estudiar repercutir exclusivamente sobre el kilovatio nuclear todos los costes, incluyendo los de ENRESA y algunos anexos para el futuro Plan Energético Nacional. Estamos dispuestos a estudiar una fórmula que incluya este factor. En el debate del próximo PEN podemos hablarlo y así evitamos cualquier tipo de especulaciones.

En cuanto al tema de la Sierra Albarrana voy a darle un datos, señor Secretario General. El otro día, el Consejo de Seguridad Nuclear dijo taxativamente que desde el punto de vista de la seguridad nuclear y la protección radiológica, la situación de Sierra Albarrana en las instalaciones provisionales era absolutamente correcta; otra cosa es la discusión sobre el depósito definitivo. En lo que está actualmente en funcionamiento para que no haya dudas, que siempre quedan a la hora de transmitirlo a la prensa, el único organismo competente para decir si Sierra Albarrana es correcto desde el punto de vista de seguridad nuclear y protección radiológica dijo ayer que en las instalaciones en funcionamiento está absolutamente garantizada, en la medida en que es posible hacerlo con la tecnología de hoy, la seguridad nuclear y la protección radiológica.

El señor **PRESIDENTE:** Para que la transmisión sea absolutamente correcta, señor Gracia, diré que no fue ayer sino anteayer.

Tiene la palabra el señor Secretario General de la Energía.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Pita): Ha habido dos intervenciones que han dado por hecho la ineficacia absoluta de la Empresa Nacional de Residuos. No voy a contestar a esa afirmación, cada uno tiene su interpretación, pero lo hechos están en el Plan general de residuos y en las actuaciones que se están haciendo. No quisiera que mi silencio implicara que estoy de acuerdo con ello. La Empresa Nacional de Residuos está funcionando bastante bien y así es como debe hacerlo.

Hablan SS. SS. de gestión clara y transporte. Les puedo decir que ENRESA esta sometida a los siguientes controles: por un lado, a los mismos que el resto del sector público, como son las auditorías realizadas por la Intervención General de la Administración del Estado, por el Tribunal de Cuentas y por el propio sistema de control de gestión del Instituto Nacional de Industria. En cuanto a transparencia y gestión clara creo que no se le puede acusar de ocultismo.

La señora Estevan Bolea, me preguntaba por los gastos. Voy a darle los siguientes datos: en investigación y desarrollo, estudios y gestión de residuos, 4.669 millones. **(La señora Estevan Bolea hace signos de desaprobación.)** Señoría, a veces me marean por todos lados, porque, por una parte dicen que se gasta poco; después 4.669 millones les parece mucho, estoy diciendo que es I + D, estudios y gestión de residuos; después discutiremos si es mucho o es poco. En gastos de reprocesamiento, 13.617 millones, y en gastos generales y de estructura, 3.538 millones. Eso suman los 21.824 millones, y vuelvo a repetir que auditados y controlados por el Tribunal de Cuentas y por la IGAE.

Creo que ha habido una equivocación cuando S. S. me habla de que El Cabril se va a licenciar temporalmente por 300 años. No, ese tiempo sería un almacenamiento definitivo, dado que la vida que se calcula para los de baja actividad es de unos doscientos o trescientos años, y por tanto sería definitivo porque serían absolutamente inocuos. La ampliación que se ha solicitado al Consejo es para almacenamientos temporales, del orden de 30 ó 40 años. Ese es el proyecto que ENRESA ha presentado siguiendo la misma estrategia que se está siguiendo con los residuos de alta en las centrales nucleares con combustible gastado.

No estoy tan de acuerdo con algo que ha dicho el representante del Grupo socialista sobre que no se conocen los modelos de cálculo. Otra cuestión es que no conozcamos exactamente cuál sea el que se aplique, pero sistemas existen ahora. Vuelve a ser un poco lo mismo sobre lo que discutíamos antes, sobre si tenemos tiempo, por qué no esperar a decidir, porque cuanto más tardemos en decidirlo, sabremos más, seremos más sabios y conoceremos más los datos. Es evidente que en un sistema como éste, de residuos que hay que guardarlo durante cien años hasta que se sellen definitivamente, y estamos hablando de planificaciones del año 2050-2060 es fácil caer en la crítica. Lo único que les digo es que este tipo de cálculos económicos que se hacen se realizan con la máxima información internacional que hay en el momento. Cada plan general de residuos irá viendo las modificaciones que pueda haber. Por eso, cada año se hace un plan general de residuos.

A propósito de eso, se ha referido S. S. al factor de carga. Hay que tener en cuenta que una cuestión es el factor de carga de un determinado año de las centrales nucleares y otra cuestión es el factor de carga medio de esas centrales nucleares. Por otro lado, como el coste de éste va por kilovatio/hora producido, en la asignación del coste a esa central, si produjera más kilovatios/hora se recaudaría más; es decir, que se ha de ajustar sobre el número de kilovatios/hora que cada central produce.

Aprovecho para decir al señor Gracia que los costes del kilovatio/hora en el actual sistema de tarifa se cargan so-

bre el kilovatio/hora nuclear. A la hora de calcular el coste de cada central nuclear dentro del coste de combustible de una central nuclear va el coste que lleva aparejado por el segundo ciclo. De hecho, esto está metido en el coste de la tarifa y directamente adjudicado a cada central nuclear.

Pregunta S. S. por qué es una orden comunicada. Porque así lo establecen los procedimientos administrativos. Cuando hay una orden que interesa a un solo señor, se le manda una orden comunicada. Yo no soy un especialista en la Administración pues llevo solamente tres años en ella. Sería mejor que le preguntara a un abogado del Estado sobre órdenes y decretos. Pero quiero decir que hay veces que son comunicadas y otras se tienen que publicar. No sé donde radica la diferencia, pero no hemos incumplido ni pretendemos ocultar nada. Muchas veces se hacen resoluciones comunicadas o publicadas, pero no se ha pretendido ocultar nada porque incluso se dice lo que estamos haciendo.

Pregunta que si está licenciado para albergar esto. Le debo contestar afirmativamente. Tenemos los informes del Consejo de Seguridad Nuclear que dicen que podemos mandar allí residuos de baja y media para las centrales nucleares. De hecho, se han empezado a enviar con conocimiento del Consejo de Seguridad nuclear, etcétera. Como comprenderá S. S. si no tuviéramos una licencia no lo haríamos.

El señor Mataix ha empleado la palabra estafa, que considero un poco dura. Yo no sé a quién estaba llamando estafador, Señor Mataix, me ha parecido un término excesivo. El tema es discutible —se lo digo sinceramente—, decir que una sociedad como ésta tenga o no tenga que pagar impuestos. De hecho, tengo que decirle que hay posiciones distintas y que unos pensamos una cosa y otros, otra. Es todo lo contrario que ha dicho usted. Sucede al revés: por ser una sociedad anónima tiene que pagar. Otra cuestión es decir que en este caso por un fondo especial que se crea, debería o no pagar impuestos. En esta cuestión hay muchas teorías. Hay unos que dicen que si esto es un fondo que al fin y al cabo es del Estado (aquí no le estoy hablando de uno u otro gobierno, sino del Estado), en los residuos radiactivos, por muchas sociedades privadas que se creen, el último recipiendario, el que va a tener la patata caliente va a ser el Estado; no se olvide. Si es el Estado el que va a pagar, llamarlo estafa me parece demasiado duro aunque existan diferentes opiniones. Usted opina que, a lo mejor, no deberían pagar impuestos, pero ya está claramente expresado cómo se hace.

Como ha quedado pendiente el enfoque que hacemos con los residuos radiactivos, que quizá pudiera dar lugar a acusaciones de ineficacia en cuanto a ENRESA, quisiera insistir porque me preocupa realmente, sobre todo cuando lo dicen tan convencidos, vuelvo a lo que decía antes sobre la política que se sigue con los residuos radiactivos y que, de hecho, ha cambiado en los últimos años, sobre todo en el caso de los residuos de alta, pero que se está aplicando también a los residuos de baja; por eso se tiene ahora la pretensión de que se licencie El Cabril como un almacenamiento temporal irrecuperable. ¿Por qué es importante? Porque hay una ley física. La actividad de cualquier cuerpo o materia radiactiva decae exponencialmente, lo cual quiere decir que en los primeros años decae a mayor velocidad que en los últimos.

En el caso de los residuos de alta es quizás más claro. Sabemos que si tenemos esos residuos durante treinta o cuarenta años en una piscina, a la vista, controlados, recuperables por si ocurre algo para poder hacer cualquier reparación en el caso de que ocurriera, los tenemos ahí y sabemos que en esos treinta o cuarenta años la actividad ha decaído a una décima parte. La política que se sigue es la de preguntarse por qué se va a meter un producto radiactivo, de una radiactividad equis cuando teniéndolo treinta o cuarenta años se puede meter en una información geológica con la décima parte del peligro que tiene. No hay más que eso; apoyarse puramente en una ley física. Esto es lo que dará más tiempo a ENRESA a la hora de decidir dónde se entierran definitivamente, y, sobre todo, con mayor seguridad porque la actividad será muy inferior a la que tienen.

Todos estos almacenamientos definitivos de los que se habla se denominan definitivos porque no son recuperables, que es lo importante. El término «definitivo» no significa que vayan a estar ahí para toda la vida, sino si son recuperables o no. Evidentemente, si no son recuperables tienen que ser definitivos. La importancia reside en que todos estos cementerios de residuos puedan construirse hasta un máximo de tiempo con el menor riesgo para la población de una forma recuperable, para poderse inspeccionar, como se hizo con El Cabril, con Briones, como se han reacondicionado infinidad de instalaciones no sólo nucleares, sino de cualquier actividad industrial.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra la señora Estevan Bolea.

La señora **ESTEVAN BOLEA:** Señor Pérez Pita, yo querría que usted nos detallara qué son estos 13.617 millones de reprocesamiento. ¿Lo envían fuera? ¿Qué es lo que reprocesan? ¿Es Vandellós? Son 13.617 millones.

En segundo lugar, he entendido que nos cobran dos veces el costo de la segunda parte del ciclo. Ha dicho S. S. que las empresas en la tarifa cargan lo que pagan a OFICO, y que OFICO le paga a ENRESA. Si, además, pagamos un porcentaje en la tarifa, ¿lo pagamos dos veces o una? Quizás es que yo no lo he entendido bien. Supongo que es una.

A lo mejor yo le hago caso al señor Gracia y llamo a menos gente a estas Comisiones, aunque me da la impresión que va a suceder al revés, porque cuanta más gente acude a la Comisión más empanada mental (de forma gráfica y entre comillas) tenemos en la cabeza, ya que todos dicen algo diferente.

Resulta que usted nos dice que El Cabril va a tener una duración de cuarenta años. Tampoco he entendido si usted habla de almacenamiento irrecuperable o recuperable, pero el documento que nos envía ENRESA es para trescientos años.

En segundo lugar, el Consejo de Seguridad Nuclear, an-

teayer, nos ha dicho que no está licenciado y que no ha autorizado el que se lleven esos residuos. Usted nos dice que sí mediante esa orden comunicada. A mí me parece que lo primero que tendrían que hacer ustedes es aclararse. Ya sé que está ocupadísimo, pero si tuviera media hora por la noche, le sugeriría que se leyera el «Diario de Sesiones» porque se va a sorprender. Luego viene el director técnico del Consejo de Seguridad Nuclear y le aseguro que hace afirmaciones distintas de las que dicen unos y otros. Lo único que queremos es tener la tranquilidad de que se están haciendo las cosas debidamente, porque los errores iniciales se arrastran después y evidentemente los conflictos sociales son grandes. Son grandes porque no se informa, se confunde.

En concreto, quisiera saber qué son esos 13.617 millones de reprocesamiento y si nos cobran dos veces (estoy segura de que no) la segunda parte del ciclo. El Consejo no dijo que sí, dijo anteayer claramente que no. Cuando he dicho que la cifra de 4.609 millones era muy alta, he querido decir que es muy alta para estudios; ¡ojalá se gastaran 80.000 millones en tener los problemas resueltos! Me imagino que 4.600 millones de estudios son toneladas de papel almacenados en sus locales, y para estudios nos parece una cifra muy elevada.

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

El señor **MATAIX HIDALGO:** He de reconocer que he sido duro en el término. Efectivamente, quizá no lo debiera haber utilizado, pero quería recalcar mi preocupación ante este tema. De todas formas, no lo he utilizado en términos jurídicos, en el sentido de doloso o culpable, simplemente lo he dicho como lucro indebido que es un costoso indebido para el usuario, que le repercute en la tarifa eléctrica.

Hay que tener en cuenta que es una sociedad anónima. Cuando una empresa eléctrica repercute indebidamente sobre la lectura de los contadores de la luz —aunque en la prensa se dice de todo—, no se puede afirmar que aquí se esta haciendo algo que jamás se haría en ninguna otra empresa como es poner unos impuestos sobre algo que ya está afectado por una tasa, la propia tarifa. Se pone un impuesto sobre el rendimiento de sociedades, como no se trata del rendimiento de sociedades, sino de un fondo que está afectado por unos gastos posteriores, con el agravante de que ese impuesto se vuelve a repercutir sobre el cálculo del coste.

Esto no tiene nada que ver con lo que decía del sistema de coste, con el que estoy totalmente de acuerdo. Estoy de acuerdo, en líneas generales, con la contestación que dio el representante del Grupo Socialista, mi preocupación es otra. Creo que se está produciendo un lucro indebido a una sociedad anónima a la hora de poner un impuesto sobre sociedades a un fondo que no lo debería de tener y que eso está repercutiendo sobre el contribuyente, que tanto preocupa a la hora de la tarifa eléctrica. Si preocupa, señores, empecemos por atajarlo porque este fondo irá creciendo y, por tanto, el impuesto de sociedades cada vez será mayor, siendo actualmente de 5.464 millones; ninguna tontería.

Por desgracia, se está viendo la gestión y me remito, como siempre, al ejemplo anecdótico pero muy claro, de los pararrayos. La gestión es ineficaz; si no se puede con lo menor, que son los pararrayos, muy difícilmente se van a poder embarcar en empresas mayores. Se está demostrando (a los hechos me remito) la ineficacia de la empresa ENRESA.

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

El señor **GRACIA PLAZA:** Brevísimamente.

Señora Estevan Bolea, aprecio y respeto su opinión, sobre todo en temas que afectan a esta Comisión. Respeto que realice su trabajo de parlamentario como tenga a bien hacerlo, incluso que llame a quien quiera, aun cuando me tenga que quedar, como parlamentario, a cumplir también mi trabajo, pero mi nivel de aceptación no llega a las soluciones que S. S. propone; ahí existen discrepancias.

Respecto a un tema que creo que ha sido mal entendido, creo que no me expresé bien. Permítasenos que, al menos alguna vez, el Grupo Socialista tenga alguna discrepancia menor con el Gobierno. Cuando me refería a que la tecnología no estaba resuelta, me refería a los depósitos definitivos para los residuos de alta. Efectivamente, la tecnología para el tratamiento de residuos de alta en almacenamientos temporales está resuelta y hemos estado visitando hace muy poco unas instalaciones al respecto.

En cuanto a la propuesta de otro sistema de cálculo con repercusiones diferentes para el próximo Plan Energético Nacional, hay que dejar que la oposición tenga su oportunidad de ofrecernos alternativas. Estoy convencido de que el Gobierno está absolutamente seguro de que el sistema de fórmula estable que ha propuesto ahora es el correcto y que las repercusiones son las adecuadas. Si no estuviera convencido de que el Gobierno opina así, no le apoyaría con el entusiasmo con que lo hago. Permitamos que la oposición, cuando venga el próximo Plan Energético ofrezca sus alternativas y los parlamentarios ejerzamos nuestra labor aun cuando no coincidamos al cien por cien con el Gobierno.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Pérez Pita.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Pita): Respecto a la primera pregunta que me hace la señora Estevan Bolea, los 13.617 millones de pesetas de reprocesamiento es la cantidad que se está pagando a Francia para el envío de los combustibles de Vandellós I. Como sabe S. S., el combustible de Vandellós I no es igual que el de las otras centrales nucleares que tenemos: son de grafito con unas vainas distintas y es un combustible que no puede permanecer mucho tiempo en una piscina, por lo que hay que re-

procesarlo y aislarlo vitrificado, que es lo que está haciendo Francia. Se llegó a un acuerdo entre Gobiernos, que actualmente está en el Parlamento para su aprobación, por el que Francia se lleva ese combustible gastado lo reprocesa y nos lo devuelve en el año 2005 ó 2010, cuando nosotros digamos. Incluso hay una fórmula para el caso de que lo queramos más tarde: Nos cobra equis pesetas por tonelada de uranio reprocesado por almacenarlo. También se ha llegado al acuerdo de que, para no tener residuos distintos, este combustible ya reprocesado (dado que ellos tienen los dos tipos de reactores, tanto del de Vandellós, de uranio natural, como los PWR nuestros) nos lo devuelvan en actividad equivalente, del tipo PWR, para tener el mismo producto de fisión. Estas son facturas que ENRESA está pagando. Cada vez que se manda un cargamento a Francia para reprocesar, la firma francesa manda su factura y se paga, lo cual asciende a 13.617 millones de pesetas.

Evidentemente, no se está pagando dos veces. Si usted ve el expediente de tarifa, con el nuevo sistema, lo que aparece en la fila de combustible es puramente el combustible sin el segundo ciclo, porque el segundo ciclo viene cargado como coste exógeno al sector: De los cuatro costes exógenos que hay, uno de ellos viene junto con el de moratoria y otro es el fondo para ENRESA para la segunda parte del ciclo. No obstante, a la hora del cálculo del coste de combustible total, para la operatividad interna, cada central tiene unas pesetas por kilovatio/hora de coste para cada unidad.

Señoría, no sólo leo las intervenciones del Consejo en las Comisiones, sino que estoy dispuesto a pasarme no ya media hora sino incluso una hora para leerlas por la noche o por el día. Creo que aquí hay una equivocación porque estamos hablando de dos cuestiones distintas. En El Cabril tenemos ahora una instalación licenciada y en marcha; lo que se ha pedido es una ampliación de esa instalación. Esa ampliación es la que está ahora bajo proceso de licenciamiento. Vuelvo a decir que son dos cuestiones distintas: Una, que está licenciada y en marcha y, luego, se ha solicitado una ampliación de El Cabril. Esa es la que está actualmente en licenciamiento y, entre otras cuesiones, no está ni construida. ¿Cómo vamos a mandar allí ningún residuo? Se están mandando residuos de baja y media actividad a la instalación que está en marcha, con todas las autorizaciones y bendiciones del Consejo de Seguridad Nuclear, entre otras cuestiones porque no podríamos hacerlo de otra manera, pues si a mí no me autoriza el Consejo no lo podría mandar.

Prejuzgar que hay 4.000 millones de pesetas en toneladas de papel me parece excesivo. No creo que se trate solamente de toneladas de papel. Se están haciendo estudios bastante serios, ya que el tema lo es como para que se gaste esa cantidad y más, tanto en estudios como en investigación. Seguiremos gastando y consumiendo toneladas de papel, dado que es una de las actividades importantes que ENRESA tiene que desarrollar durante estos años, ya que eso nos va a dar cierta garantía sobre estos residuos. Prefiero pasarme en toneladas de papel que quedarme corto, citando el caso de la energía eléctrica que aludía S. S. en la intervención anterior.

Señor Mataix, agradezco que haya matizado la palabra estafa. Ese es un asunto que se puede organizar de una u otra forma, pero no creo que el consumidor lo pague dos veces. La responsabilidad final de estos residuos la va a tener el Estado. Nosotros hacemos ese cálculo y tras analizar este problema hemos llegado a la conclusión de que se tendría que aprobar una ley para eximir a la Empresa Nacional de Residuos del pago de impuestos. Legalmente estamos cumpliendo la ley a rajatabla. Mi opinión personal a lo mejor podría estar más cerca de la suya, lo cual no quiere decir que haya otras opiniones tan válidas como ésta dentro del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias al señor Secretario General de la Energía por la información que nos ha facilitado, que será de gran utilidad.

COMPARECENCIA DEL DIRECTOR GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE PARA INFORMAR SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LO PREVISTO EN EL REGLAMENTO QUE DESARROLLA LA LEY DE RESIDUOS TOXICOS Y PELIGROSOS

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a pasar al punto siguiente del orden del día relativo a la comparecencia del Director General del Medio Ambiente para informar sobre el cumplimiento de lo previsto en el Reglamento que desarrolla Ley de Residuos Tóxicos y Peligrosos. La comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

Damos la bienvenida al Director General, a quien agradecemos que haya venido a esta Comisión. Tiene la palabra para hacer su primera intervención respondiendo a los términos de la comparecencia.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE** (Martínez Salcedo): Señor Presidente, señorías, como saben, la problemática de los residuos tóxicos y peligrosos está tratada normativamente en la Ley básica número 20/1986; en el Reglamento desarrollado por el Real Decreto 833, de 1988, de 20 de julio; y por una serie de normas, dos de ellas ya publicadas, acerca de la gestión de aceites usados y de la gestión de policlorobifenilos y policlorotercenilos. Queda pendiente el desarrollo de algunas normas complementarias del Reglamento, como son la caracterización de los residuos, la instrucción técnica relativa a las condiciones y características exigibles a las plantas de incineración, la instrucción técnica relativa a condiciones y características exigibles a las plantas de tratamiento físico-químico, a los depósitos de seguridad, la regulación de las especialidades relativas a la gestión del amianto y de los residuos derivados del mismo y la relativa a los residuos producidos en la industria de dióxido de titanio. Las dos a las que me he referido en primer lugar han sido aprobadas y publicadas en febrero y abril en el «Boletín Oficial del Estado».

El Reglamento, específicamente, se estructura en cinco capítulos: Disposiciones generales, régimen jurídico de la producción, régimen jurídico de la gestión, vigilancia, inspección y control, y, por último, responsabilidades, infracciones y sanciones. Contiene dos disposiciones transitorias y una disposición final. Aludiré a éstas en primer lugar porque van a marcar el nivel de exigencia actual de cumplimiento del Reglamento.

Las disposiciones transitorias primera y segunda establecen que las empresas productoras y gestoras respectivamente deberán formular la primera declaración correspondiente al año anterior en el plazo de seis meses. La disposición final establece que los productores y gestores de residuos tóxicos y peligrosos deben adaptarse a lo dispuesto en el Reglamento en el plazo de dieciocho meses.

Aludiendo a las disposiciones transitorias, que ya establecían obligaciones a plazo fijo, conviene resaltar que para la Dirección General del Medio Ambiente resulta fundamental una estrategia encaminada a la viabilidad de aplicación de lo dispuesto en el Reglamento. Dentro de esta estrategia se considera importante ir teniendo una información precisa sobre productores, gestores, características y destinos de los residuos, razón por la cual se estableció la obligación de la remisión de la primera declaración en un plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor del Reglamento. Gran parte de la capacidad de control y de los mecanismos a usar para garantizar el correcto traslado y tratamiento de residuos se basa en tener una información lo más precisa posible.

En este sentido, se está procediendo a requerir a las comunidades autónomas el envío de las declaraciones anuales de productores y gestores y el listado de gestores autorizadas. Se convocó igualmente, dentro del grupo de trabajo de residuos que mantenemos con las comunidades autónomas, una sesión monográfica sobre el Reglamento de residuos tóxicos y peligrosos y su aplicación, así como sobre la elaboración de una estrategia armonizada. Igualmente, se ha puesto en marcha un sistema de grupos de trabajo con los principales sectores industriales afectados.

Y estamos organizando y participando en jornadas y seminarios específicos, en gran parte con las Cámaras de Comercio de la zona, sobre residuos industriales y la aplicación de la legislación de residuos tóxicos y peligrosos.

Con esta primera línea estratégica se pretende aclarar la necesidad de cumplir la legislación ambiental de residuos tóxicos y peligrosos, y apoyar, desde la Administración y desde entidades representativas de los industriales, dicho cumplimiento. El calendario que se estableció es un primer análisis del cumplimiento del Reglamento, en mayo de 1989; una reunión del grupo de trabajo con las comunidades autónomas sobre el Reglamento y su aplicación, en junio de este año; convocatoria de la Conferencia sectorial de medio ambiente, prevista para el próximo mes de julio, y concreción de la estrategia con las comunidades autónomas y calendario de aplicación de la misma, en septiembre próximo.

En el primer análisis del cumplimiento del Reglamento, que, como les decía, hemos efectuado en mayo de este año, destacaría los siguientes datos. En cuanto a declaraciones anuales, de acuerdo con las obligaciones de productores y gestores de residuos tóxicos y peligrosos a que hace alusión el régimen jurídico de la producción y el régimen jurídico de la gestión, capítulos II y III, respectivamente, y conforme a las disposiciones transitorias primera y segunda y disposición adicional de dicho Reglamento, se está procediendo, desde el pasado mes de febrero, por parte de la Dirección General de Medio Ambiente, a la recepción de la declaración anual de productores de residuos tóxicos y peligrosos, con los datos formalizados que se recogen en el anexo III. Hasta el 20 de junio de 1989, a nivel nacional se han recibido un total de 3.140 declaraciones, siendo su distribución por comunidades autónomas la siguiente: 72 por ciento de estas declaraciones procedentes de Cataluña, 25 por ciento del País Vasco, y el restante tres por ciento del resto de las comunidades autónomas. Excepto en el caso de Cataluña, el número de declaraciones recibidas es todavía bajo, lo que parece indicar que es necesario un esfuerzo por parte de las administraciones competentes que combine la información y el apoyo, por un lado, con la aplicación del régimen disciplinario, por otro.

Como confirmación de lo expuesto, existe el antecedente de la experiencia de Cataluña en la aplicación de su propia normativa, promulgada con anterioridad a la Ley básica y Reglamento. Dicha experiencia se inició con una respuesta por parte de los agentes implicados, muy lejos de la existente en la actualidad, que se cifra en 2.300 declaraciones anuales de productores.

En cuanto a las memorias anuales de gestores, se han recibido cuatro referentes al año 1987, y 19 referentes al año 1988.

En lo que se refiere al control de los traslados de residuos tóxicos y peligrosos, y teniendo en cuenta las competencias que asigna el Reglamento a la Administración central, en donde recibimos de manera directa exclusivamente aquellas notificaciones de traslados que se realizan de una comunidad a otra, establecidas en el artículo 41 del Reglamento, y si bien es una obligación exigible a partir de febrero de 1990, se han tramitado hasta el momento 484 documentos de control y seguimiento en traslados efectuados entre distintas comunidades autónomas. Considerando una distribución porcentual por el origen de estas notificaciones y documentos de control y seguimiento, el 29 son residuos procedentes de Cataluña, el 47 de la Comunidad Autónoma de Madrid, correspondiendo el 24 restante a las demás comunidades autónomas españolas.

Respecto de las importaciones de residuos tóxicos y peligrosos, los sistemas de control establecidos en el Reglamento, relativos a la importación y exportación, entrarán en vigor, de acuerdo con la disposición adicional, el 20 de febrero de 1990. Por otra parte, el régimen aplicable a las importaciones y exportaciones de residuos será desarrollado con más precisión en una norma de próxima aparición, que traspone la Directiva comunitaria de traslado transfronterizo de residuos. Aun así, se están empezando a tramitar e investigar importaciones que se detectan a

través de las notificaciones previas que se reciben de otros países. Se ha hecho un primer análisis de los casos planteados, que corresponden básicamente a industrias del sector de la metalurgia no férrea, importadores de escorias y otros productos contenidos metálicos que son usados como materia prima. Se han programado reuniones con el sector de la metalurgia no férrea al objeto de aclarar algunas cuestiones, como la clasificación o no como residuos tóxicos y peligrosos de los productos que utilizan como materia prima. Este tema está también en discusión en la Comunidad Económica Europea, y se adoptarán soluciones acordes con lo que se defina a nivel comunitario.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a dar la palabra, en nombre del Grupo solicitante de la comparecencia, Coalición popular, a doña María Teresa Estevan.

La señora **ESTEVAN BOLEA:** Siguiendo el orden en que ha hecho su exposición el señor Martínez Salcedo, a quien agradecemos de verdad que esté en esta Comisión, yo le querría preguntar en qué fecha cree él que se va a publicar la norma que se refiere a la caracterización de los residuos tóxicos y peligrosos.

En segundo lugar, respecto a lo que exige la disposición transitoria primera el Decreto 833/1988, es decir, del Reglamento de residuos tóxicos y peligrosos, nos dice que las declaraciones las han hecho 3.140 empresas. Evidentemente, son poquísimas. Además, yo he visto algunos cuestionarios según los cuales lo que producen las empresas es prácticamente agua destilada, es decir, que no contienen apenas datos de los residuos. Por supuesto, algunas declaraciones estarán bien hechas, pero por lo menos de las que he visto yo faltan enormemente a la verdad. Lo que le queríamos preguntar es que, de los inventarios que tienen —y ahora hablaré un poco de ellos—, qué porcentaje representa estas 3.140 declaraciones de las empresas incluidas en los inventarios, que primero eran 1,7 millones de toneladas/año y ahora, en una revisión que se ha hecho de los mismos, ya son dos millones de toneladas/año.

No he entendido, señor Director General de Medio Ambiente, si el control lo va a hacer su Direción General o si lo van a hacer las autonomías; si están recibiendo ustedes directamente las notificaciones o si son las autonomías quienes las envía, y qué instrumentos tienen para coordinarse, porque tampoco está muy claro. Evidentemente, las competencias en medio ambiente las tienen todas las autonomías, como decía ayer el Ministro en el Pleno del Congreso, lo que yo no sé es cuál es su papel en este tema.

Cuando usted decía que recibe notificaciones de traslados y que han recibido 484 traslados internos de autonomía a autonomía, yo quería que nos explicara si también les comunican los residuos que envían desde el País Vasco a dos municipios del norte, en la provincia de Burgos, donde residuos muy peligrosos se queman por las buenas. Esto se está haciendo reiteradamente. ¿Quién debe controlar todo esto?

Al hablar usted de importaciones, no sé si se refería también a exportaciones. Si se refiere también a ellas y tiene el dato, nos gustaría conocer qué exportaciones se han efectuado en el año 1988 y en lo que va de 1989, a qué países se dirigen fundamentalmente y qué clase de residuos son, sin contar los que eliminan por incineración en los buques de OCS, vúlcanos, etcétera, no me refiero a esos, sino a los que se llevan a otros países para tratar, como son el Reino Unido, Francia la República Democrática alemana, Polonia, China y la Unión Soviética. Es decir, a países que hacen las cosas como Dios manda, no me refiero, repito, a los que se puedan mandar al Senegal, porque imagino que, afortunadamente, esas prácticas no se dan en España.

En un seminario que ha habido conjunto hispano-norteamericano, en una Ponencia del Jefe del Servicio de gestión de residuos de su Dirección General se dice en qué se han apoyado ustedes para hacer el Plan Nacional de Residuos, qué comunidades han inventariado concretamente, que han sido País Vasco, Cataluña, Galicia, Madrid, Aragón, Navarra, Asturias, Valencia y Andalucía occidental. Yo pedí a su Dirección General copias de estos inventarios. Comprendo que era demasiada información, pero tampoco entiendo que no me envíen absolutamente ninguna. Ya estoy acostumbrada a que su Dirección General no nos envíe nada de lo que pedimos. ¡Qué le vamos a hacer! En la ponencia de ese seminario conjunto Usa-España celebrado bajo el patrocionio del comité conjunto hispano-norteamericano para la cooperación científica y tecnológica, que usted conoce muy bien, se habla de la poca fiabilidad de los inventarios disponibles, con lo que estoy de acuerdo, porque algunos en los que yo he participado se alejan mucho en el sentido de mayor cantidad de residuos de los que ustedes han inventariado y el hecho de no cubrir la totalidad del territorio nacional ha obligado a un estudio de confrontación y síntesis extendido a toda España. La pregunta concreta es: Si el Plan Nacional de Residuos está hecho en el primer inventario, ¿van ustedes a modificarlo en función de estas cifras del segundo en que aumentan hasta dos millones de toneladas y que cuando se haga bien será mucho más? En cualquier caso, como ni siquiera hemos empezado el tratamiento da igual que sea un millón, que dos, que tres. La triste realidad es que no tenemos donde depositar nada.

Quisiera exponer también, y con esto termino, que yo no he conseguido que ayer nadie nos dijera dónde está la partida presupuestaria, dónde está el dinero para hacer algo en 1989. Se puede crear la Empresa Nacional de Residuos Tóxicos, que a nosotros nos parece que es otra empresa más, tipo ENRESA, pero daremos la oportunidad de que demuestren lo que son capaces de hacer. Nosotros creemos mucho más en la iniciativa privada. ¿Para qué crean ustedes la Empresa Nacional de Residuos Tóxicos que tampoco será capaz de encontrar un triste emplazamiento, como están demostrando en Huelva y en otros sitios? En cualquier caso, no dejará de ser una norma publicada en el Boletín Oficial del Estado. ¿Con cuánto se va a dotar a esa Empresa Nacional de Residuos? ¿De dónde va a proceder el dinero? ¿Dónde están las partidas pre-

supuestarias? ¿Cómo van a suplir los mil millones que han detraído de su Dirección General, que es un 25 por ciento de su presupuesto, y qué previsiones económicas tienen para el año 1990? Lo digo porque me imagino que prácticamente su Dirección General tendrá cerrado o casi cerrado el avance del presupuesto para el año 1990.

También le quiero decir que este tema nos parece muy importante, porque no basta con decir lo que vamos a hacer. Aquí nadie nos da un dato de cómo, cuándo, dónde y con qué.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Qué Grupos desean intervenir? **(Pausa.)**

Por la Agrupación de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA:** En primer lugar, quiero agradecer al señor Director General del Medio Ambiente su comparecencia y después, efectivamente, hacerle algunas preguntas en nombre de mi Grupo.

Como usted bien dijo existe ya una Ley básica de residuos tóxicos y peligrosos que data de mayo de 1986. En su redacción se incluía la necesidad de su desarrollo reglamentario en un plazo de seis meses. Sin embargo, el Reglamento correspondiente precisó un plazo de dos años para su promulgación. Curiosamente, el Reglamento contiene una disposición adicional que amplía su entrada en pleno vigor hasta los dieciocho meses de su promulgación.

La primera pregunta es: ¿A qué se han debido tantas prórrogas y tantas demoras cuando otras leyes entran en vigor de modo prácticamente inmediato?

También hay un Plan nacional de residuos tóxicos y peligrosos que tiene su redacción definitiva en octubre de 1988, pero a pesar de ello su publicación en el Boletín Oficial del Estado no se produce hasta el primer trimestre de este año y no hay constancia de que todavía se haya puesto mínimamente tan siquiera en práctica. Así pues, la segunda pregunta es: ¿qué plazo fija la Administración para la consecución de las metas que se establecen en este plazo?

Pasando a otro tema, al de la confidencialidad, a diferencia de las directrices europeas de las que parte, la legislación española incluye una cláusula de confidencialidad obligada en lo que se refiere al secreto de los distintos procesos industriales, aunque estos se conozcan perfectamente por la bibliografía. La confidencialidad también pueden exigirla las industrias independientemente del secreto.

Teniendo en cuenta que la mayor parte de las industrias vierten o tratan sus residuos de forma bastante incontrolada —y me parece que soy suave— incumpliendo de este modo la legislación, ¿por qué se hurta a la opinión pública la titularidad de los residuos inventariados en el Plan nacional de residuos tóxicos y peligrosos? Téngase en cuenta que el vertido incontrolado de residuos se ha inventariado con cargo a los presupuestos generales del Estado y que se esquilman con este vertido unos recursos que pertenecen a todos los ciudadanos.

El tercer grupo de preguntas es en relación al inventario de producción de residuos tóxicos y peligrosos. En el Plan Nacional se menciona una cifra total de 1.700.000 toneladas/año en todo el Estado, y mi Grupo se pregunta sobre la credibilidad que ofrece esta cifra. Nos interrogamos sobre esta credibilidad por varias razones. La primera es que usted mismo, el propio Director General de Medio Ambiente, cuando el inventario estaba prácticamente terminado, dio una cifra entre dos y doce con cinco millones de toneladas/año. Una segunda razón que a nosotros nos plantea interrogantes en cuanto a la fiabilidad de la cifra, a la que hace referencia el Plan Nacional, es que las comunidades autónomas —usted dice que se ha reunido con ellas— no tienen la infraestructura mínima en lo que se refiere a medios humanos y técnicos en sus organismos de medio ambiente para realizar este tipo de inventario. Y en esta última razón se refiere a que la forma de obtener dicha información ha sido realizando encuestas a las industrias. Aparte ya de lo que aquí se dijo en cuanto al reducido número de respuestas, éstas se han hecho respondiendo las industrias según sus propios criterios, y sólo en muy contadas ocasiones se ha realizado una especie de auditoría administradora.

Por último, aprovechando su comparecencia quería plantearle una última cuestión. Como usted sabe, desde que entró en vigor la normativa sobre impacto ambiental, todos los proyectos afectados por ella tienen un período de información pública. Ahora mismo, en el proyecto de ampliación del almacén de residuos nucleares de El Cabril, del que acabamos de hablar, a mí me consta que a miembros de un grupo ecologista no se les ha permitido fotocopiar esa información, que son 800 páginas, y tuvieron que consultarlas sin sacarlas de un despacho prácticamente bajo vigilancia. La pregunta es si ésta es la tónica general de lo que va a ocurrir y si entienden que ésta es la forma de satisfacer las necesidades de información pública.

Y ahora que todos estamos hablando con gusto de nuestra homologación con Europa, le podría decir que, por ejemplo este mismo grupo hizo una solicitud similar a Dinamarca, y le fue respondida en un plazo de quince días, además con las fotocopias gratuitas. Me parece que el tema es mucho más grave de lo que parece, porque en breve va a haber cientos de proyectos en esa situación y mi pregunta es si van a cambiar ustedes en cuanto a la forma de proceder en la práctica.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA:** Quiero dar las gracias al señor Martínez Salcedo por su presencia en la comisión y hacerle una serie de preguntas, aunque quizá alguna de ellas abunde en cuestiones que ya han sido planteadas por anteriores diputados.

Nosotros, desde el CDS, opinamos que el núcleo principal del problema de los residuos tóxicos o peligrosos y la aplicación, por tanto, de este Reglamento estriba en el rechazo local a que existan emplazamientos de los llama-

dos depósitos de seguridad. El último ejemplo ha podido ser Santander, donde incluso ha tenido que acudirse a informes de la propia Universidad Complutense y suelen argumentarse siempre desde el punto de vista local razones medioambientales. Puede que detrás de esas razones haya otras, pero esos son las que suelen argumentarse. Esto nos lleva exponerle al señor Martínez Salcedo dos cuestiones: la primera es cómo tiene planificada en su Dirección General la resolución a este problema, que afecta aproximadamente a unas 200.000 toneladas anuales, más las que ya haya acumuladas de residuos tóxicos y peligrosos, y también sobre el problema que él ya ha señalado del impacto medioambiental de este tipo de emplazamientos llamados depósitos de seguridad.

En segundo lugar, querría preguntarle su opinión o las previsiones que tiene su Dirección en relación con el siguiente tema. Parece que cada vez está más cuestionado el que la incineración se haga en aguas internacionales, lo que va a obligar a cada país a que asuma en su propio territorio esas plantas incineradoras o plantas de tratamiento. Hay previsión, según se ha publicado, de que se instalen de forma inmediata seis o siete depósitos de seguridad y cuatro o cinco plantas de tratamiento. Realmente, esto nos llevaría a las siguientes preguntas: Primero, ¿cuántas compañías gestoras hay en España o están en formación? Segundo, el problema de financiación de las plantas, ¿piensa España solicitar ayuda a los fondos comunitarios en la medida en que la aplicación de estas normas en nuestro caso viene mucho más tardía que la aplicación que lleva ya años en otros países comunitarios? Y, tercero, ¿qué opina su Dirección General respecto a que se aplique un canon a la utilización de estos depósitos en la medida en que también esta discusión se ha suscitado en el resto de los países comunitarios, donde se entiende en la mayoría de ellos que es una fase productiva más?

Finalmente, en cuanto al problema medioambiental específico está el tema competencial. Mis preguntas al Director Genral son: ¿quién debe resolver lo relativo a la ejecución, autorización y reglamento de estas plantas, desde el punto de visto medioambiental, teniendo en cuenta, además que muchas de las normas nos vienen impuestas a nivel comunitario y, por tanto, le llega al Gobierno como Administración central? ¿qué ocurre con los estudios de los límites de emisión de estas plantas de tratamiento? Porque ya es una cuestión difícil en sí misma (como técnica es difícil), pero, además, estas plantas de tratamiento están sujetas al estudio del impacto ambiental. ¿Quién va a opinar sobre estas plantas de tratamiento desde el punto de vista ambiental?

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario socialista, tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ:** Nuestro Grupo también quiere dar la bienvenida al señor Martínez Salcedo en esta comparecencia. Quisiéramos hacer unas reflexiones, muy brevemente, de tipo general para insistir en este problema de los residuos tóxicos, que no hace muchos días ya se ha tratado en esta Comisión en la comparecencia del propio señor Ministro. Nuestro Grupo cree que la pieza clave del cumplimiento de la legislación de residuos es la aplicación y la gestión que pueda hacerse del propio Plan nacional, establecido en el capítulo 11 de la ley. Creemos que, hasta ahora, la aplicación del Reglamento es razonable —el Plan está, desde luego, incipiente—, aunque también es un Reglamento incipiente debido a los plazos que las propias disposiciones transitorias establecen. Dadas las circunstancias, dada la trayectoria y dada la comparación de dónde venimos en este tema, a pesar del propio tiempo transcurrido se puede decir que el grado de cumplimiento o la gestión realizada en estos apenas cuatro meses de declaraciones, comunicaciones con las comunidades autónomas y la estrategia que el señor Director General nos ha explicado aquí esta tarde, es un grado de este cumplimiento o gestión razonable aceptable en principio, sobre todo teniendo en cuenta, repito, de dónde venimos y en qué situación nos encontramos.

Quisiéramos repetir una flexión que ya se hizo también hace días en otra comparecencia del Ministro, como he dicho anteriormente, sobre el problema de los emplazamientos que todos los Grupos citan y que todos los Grupos creen que es un gran problema a solventar, pero que, en nuestra opinión, poco contribuyen a que pueda solventarse cuando se plantea. Queremos hacer, insisto, una llamada de reflexión y de responsabilidad a todas las fuerzas políticas para que, desde sus influencias, contribuyan con racionalidad a que todo esto pueda resolverse con racionalidad, con colaboración y con solidaridad.

Creo que es importante que desde todos los grupos se fomente la colaboración, se fomente la solución de los problemas y no, como sucede en algunos casos, el enconamiento de los mismos para terminar sin encontrar nunca esa solución deseable. Pensamos que es importante esa colaboracion, y ya se ha dicho reiteradamente en otras comparecencias sobre este tema. Nuestro Grupo está dispuesto a trabajar con todos los Grupos políticos para encontrar, definitiva y paulatinamente, soluciones al problema de los residuos.

En cuanto a la gestión que se está realizando, quisiéramos animar al señor Director General para que intensifique esa colaboración que se ha iniciado y que está plasmada en las conferencias sectoriales que se realizan con las comunidades autónomas, puesto que el papel que las comunidades autónomas tienen que realizar en todo el proceso y en el propio Plan nacional de residuos es, en nuestra opinión, importantísimo y fundamental. En esa línea de colaboración le animamos a seguir trabajando en su Dirección General y repetimos nuestra impresión de que la gestión actual es razonablemente aceptable, dada la situación de que partíamos.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el Director General del Medio Ambiente para responder a sus señorías.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE** (Martínez Salcedo): Voy a procurar contestar

brevemente al elevado número de cuestiones que SS. SS. me han planteado.

Respecto a la caracterización de los residuos, las dos últimas normas de desarrollo del Reglamento han sido publicadas, la de aceites usados en el Boletín del 8 de marzo y la relativa a los PC-2 y PC-3 el 29 de abril. El resto de las normas que antes he citado, entre las que se encuentra la caracterización de los residuos, están preparadas técnicamente por la Dirección General del Medio Ambiente y en fase de tramitación. Ignoro cuándo puede completarse la fase de informe de los restantes departamentos ministeriales y cuándo se puede producir su publicación en el Boletín Oficial del Estado, pero, insisto, la totalidad de las normas, que son seis, han sido preparadas y están en circulación por parte de la Dirección General del Medio Ambiente.

Mi valoración sobre el número de declaraciones producidas es que casi las tres cuartas partes de ellas se han realizado en la Comunidad Autónoma de Cataluña, lógicamente, si interpretamos que tienen una legislación y un sistema de recogida de estas declaraciones anuales de productores que han venido funcionando durante cuatro años. Evidentemente, el número de declaraciones que se produjo en el primer año de la norma catalana fue bastante inferior al que se está produciendo en estos momentos. Eso me hace considerar que la declaración de los productores es progresiva, y la Administración tiene que hacer un esfuerzo de explicación tanto del contenido de las mismas como de la propia necesidad y obligatoriedad de realizarlas. Evidentemente, ese control de calidad del propio contenido de las declaraciones que nos llegan a través de las comunidades autónomas lo hemos efectuado, tal y como expresa el Reglamento y son de contenido muy desigual. Algunas vienen complementadas de forma totalmente insuficiente para el objetivo que tiene la declaración.

Respecto a si este control lo tiene que realizar la comunidad autónoma o la Administración central, me remito a lo que expresa, en cuanto a las obligaciones de los productores, el artículo 18 del Reglamento, que establece la declaración anual, y especto a la Memoria anual de actividades, el artículo 38. En concreto, el artículo 18 establece que anualmente el productor de residuos tóxicos y peligrosos deberá declarar al órgano competente de la comunidad autónoma y por su mediación a la Dirección General del Medio Ambiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, luego es la comunidad autónoma la que tiene que controlar e inspeccionar, en primer término, las obligaciones y, en este caso concreto, la declaración anual de los productores.

Idéntica situación es la que se produce con la Memoria anual relativa a los gestores que el Reglamento establece en su artículo 38. La redacción es muy similar y, por tanto, me ahorro su lectura. Las obligaciones directas de las Administración central vienen establecidas en el artículo 12 que trata de la autorización para la importación de residuos tóxicos y peligrosos, en donde se establece que cada importación de residuos tóxicos y peligrosos con destino final en España deberá contar con una autorización previa del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio del cumplimiento de la legislación vigente en materia de comercio exterior. Esta es la obligación que las empresas tendrán que cumplimentar de acuerdo con las disposiciones transitorias del Reglamento a partir de febrero de 1990 y, a pesar de ello, estamos recibiendo, como exponía anteriormente, los documentos que nos envían otros países en cumplimiento tanto de la normativa comunitaria como de la normativa internacional.

Otra obligación de la Adminsitración central se refiere a los traslados de residuos que se producen entre varias comunidades autónomas, que son los únicos documentos que nos llegan directamente a la Dirección General del Medio Ambiente. Las empresas tendrán que mandar esos documentos con carácter obligatorio a partir de febrero de 1990 y, a pesar de eso, hemos recibido 484 documentos de control y seguimiento de aquellos traslados que afectan, como decía, a varias comunidades autónomas. Nuestra notificación a las comunidades autónomas se produce de forma inmediata, a través de las cuales se lleva a efecto dicho traslado.

No hemos tenido conocimiento de incineraciones fraudulentas —como las que los medios de comunicación han reflejado— en alguna zona del norte de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. El seguimiento de estas situaciones se tiene que realizar, en concreto, por la Comunidad Autónoma del País Vasco. Me consta que las autoridades de esa Comunidad Autónoma estan realizando todos los trámites para incoar los expedientes necesarios para denunciar y sancionar esos comportamientos. Lo tiene que realizar la Comunidad Autónoma del País Vasco dado que las instalaciones de las que proceden los residuos tóxicos y peligrosos depositados de forma inadecuada en la Comunidad Autónoma de Castilla y León son de empresas ubicadas en la Comunidad Autónoma del País Vasco y, por lo tanto, están sujetas al régimen de autorización que establece el propio Reglamento de Residuos Tóxicos y Peligrosos en su articulado.

Respecto a las exportaciones que tiene que autorizar la Administración central, es una obligación que las empresas tendrán que realizar a partir de febrero de 1990. En estos momentos sólo tenemos constancia de aquellas exportaciones que tenían un régimen de autorización anterior, como sucede, precisamente, con las que S. S. ha citado relativas a las incineraciones en el mar. Estaban sometidas a la regulación de los Convenios de Olso y París y son las únicas de las que hasta estos momentos y hasta la plena entrada en vigor del Reglamento de Residuos Tóxicos y Peligrosos en febrero de 1990 tenemos constancia y las únicas que autorizamos conjuntamente con la Dirección General de Marina Mercante, del Ministerio de Transportes.

Respecto al Plan Nacional de residuos y los inventarios, tengo que decir que los inventarios son tentativos. Los hemos hecho de la forma que hemos creído conveniente y asegurando la mayor fiabilidad técnica posible, a veces con encuestas, a veces con extrapolación de datos, a veces por comparación de nuestros propios sectores indus-

triales con los existentes en otros países de similares dimensiones socioeconómicas.

Hemos dicho que la única realidad, en cuanto a la producción de residuos tóxicos y peligrosos en España, no la van a dar los inventarios, sino que la tiene que dar la declaración de las empresas. Van a ser los datos reales y, por lo tanto, las garantías y exigencias sobre los residuos declarados por cada una de las empresas que tienen obligación de hacerlo. Esos son los únicos datos fiables. Por lo tanto, para nosotros la declaración va a tener la virtualidad de transformar nuestros datos provisionales de los inventarios en datos reales, y de ir ajustando la demanda de gestión, precisamente, a los datos que se establezcan en la declaraciones de las empresas.

Creo que cuando S. S. habla de un seminario organizado conjuntamente con la agencia de protección ambiental americana se está refiriendo a una publicación en una revista española de un seminario realizado hace ya algún tiempo, aunque la publicación haya sido reciente. Lo digo porque yo mismo sufrí esa confusión. Incluso la propia persona que firma ese artículo como Jefe del Servicio de Gestión de Residuos ya no presta sus servicios en la Dirección General desde hace más de dos años. Por lo tanto, le remitiría a S. S. a los datos y a las observaciones que los técnicos de la Dirección General han manifestado en un seminario bastante más reciente, celebrado hace dos meses con motivo de la Presidencia española en la Comunidad, en un ciclo de seminarios organizados conjuntamente por la Dirección General de Medio Ambiente y la Fundación MAPFRE.

Respecto a la partida presupuestaria para el cumplimiento del Plan, para la creación de la empresa y para las inversiones que la Administración Pública realizará de acuerdo con el Plan de Residuos Industriales aprobado por el Gobierno, no puedo aportar más datos que los que el propio Ministro suministraba en una comparecencia reciente y ayer mismo en el Pleno del Congreso con motivo de una interpelación. El compromiso del Ministro, ratificado en esta Cámara, es que el decreto de creación de la empresa esté aprobado en este mes o en el próximo. A partir de ahí será la propia empresa, lógicamente como una empresa del apartado 6.1 a) de la Ley General Presupuestaria, la que tendrá que proveerse de los fondos del Presupuesto del Estado y en conversaciones con la Dirección General del Patrimonio, que es de quien dependerá, de acuerdo con dicha Ley. En cuanto al resto de inversiones a realizar por la Administración, nosotros queremos ir ajustando nuestra propia inversión a los datos de residuos que se están produciendo y a las expectativas de gestión de esos residuos. Por lo tanto, nuestra previsión presupuestaria para 1990 incluye la posibilidad de desarrollar, en su fase inicial, el Plan Nacional de Residuos Industriales.

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida me planteaba S. S. algunas cuestiones. Ha hablado de las demoras para la entrada en vigor. Es cierto que la ley recogía seis meses para la promulgación del Reglamento, y ese Reglamento se ha alargado durante algún tiempo. Nuestra consideración ha sido que tenía más interés elaborar el Reglamento en un cierto marco de tranquilidad y de coherencia con las normas internacionales que estaban en discusión, algunas de las cuales han tenido una culminación. Me refiero concretamente a la propia nomenclatura de los residuos tóxicos y peligrosos que la OCDE estaba estudiando. Por eso nuestro Reglamento tiene unos códigos de identificación de los residuos tóxicos y mucho más completa que la de cualquier otro país comunitario. Somos el primer país que ha adoptado los códigos de identificación de la OCDE, y eso lo ha hecho posible el que nuestra norma sea mucho más reciente que las existentes en otros países comunitarios.

El marco normativo a nivel de la Comunidad no se ha terminado. En estos momentos están en discusión en el Consejo de Medio Ambiente dos nuevas directivas de residuos que modificarán las ahora existentes, que son la 75/442 y la 78/319. En el último Consejo de Ministros, bajo Presidencia española, se modificó, una vez más, la directiva de residuos procedentes de la industria de dióxido de titanio, y la norma que nosotros estamos elaborando ahora viene a trasponer al Derecho interno las dos primeras directivas ya existentes que afectan a esta industria. Por lo tanto, el plazo que ha mediado entre la promulgación de la Ley en 1986 y el Reglamento en 1988 no es un tiempo que hayamos desaprovechado. Es un tiempo que ha permitido la homologación del Reglamento a las normas de identificación de residuos y a los sistemas de control y gestión de mayor solvencia en estos momentos. Eso hace —como explicaba a S. S.— que nuestro Reglamento sea modélico para el resto de los países comunitarios por su novedad, por su escaso tiempo y por haber podido incorporar esta identificación y los sistemas de gestión que contiene.

La norma de confidencialidad que figura en el artículo 7 del Reglamento, si S. S. la lee con atención, verá que recoge prácticamente lo mínimo que se puede entender como confidencialidad. Somete a esta confidencialidad los aspectos relativos a los procesos industriales, que evidentemente pueden estar en una bibliografía general, pero que en otros casos constituyen parte del secreto razonable que las empresas pueden aducir.

El apartado 2 de este artículo 7 establece que los productores y gestores de residuos tóxicos y peligrosos podrán formular a la Administración petición de confidencialidad respecto de otros extremos de la información que aporten; a continuación se establece que la Administración accederá a lo solicitado, salvo que existan razones suficientes para denegar la petición, en cuyo supuesto la resolución habrá de fundamentarse debidamente.

Es decir, que cualquier otro sistema de confidencialidad, o parte sometida a confidencialidad, a petición de la empresa, se somete a un régimen de autorización por la misma Administración. Nos parece, por tanto, que la confidencialidad en estos casos se está ajustando a lo que es la práctica habitual en los países industrializados.

Creo que la respuesta que daba antes al tema de los inventarios queda suficientemente clara en cuanto a lo que es nuestra intención de ir reformando las previsiones de los inventarios a medida que se produzcan los datos reales de las declaraciones.

En el tema de la evaluación del impacto ambiental del almacenamiento de residuos radiactivos de El Cabril, creo que, aunque no haga referencia al motivo de mi comparecencia aquí, el período de información, tal como se ha desarrollado, con publicación previa, como establece el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, en el «Boletín Oficial del Estado» durante 30 días hábiles, es para los usos y costumbres de este país suficiente. El proyecto y el propio estudio de impacto ambiental han estado expuestos en las oficinas, tanto de la Dirección General de Medio Ambiente, como en la demarcación de carreteras del Ministerio en la provincia de Córdoba.

Considero suficiente ese período de información pública con esas características. Creemos que posibilita un conocimiento por parte de los cuidadanos interesados y evidentemente por la complicación que tiene para una Administración como la española podría dar facilidades o acceso a la información, como en otras Administraciones mucho más desarrolladas y dotadas que la nuestra, pero, repito, los inconvenientes podrían ser extremos para la propia tramitación de los asuntos. En cualquier caso, durante 30 días hábiles cualquier ciudadano interesado, además de por su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», ha podido analizar el estudio de impacto ambiental del almacenamiento de residuos de El Cabril.

Por el Grupo Parlamentario del CDS me planteaba S. S. algunas cuestiones que paso brevemente a comentar, y perdóneme, señor Presidente, si me estoy extendiendo excesivamente.

El rechazo local. Evidentemente este es el punto crucial no sólo del desarrollo normativo a través del Reglamento, sino del propio desarrollo del plan, y por encima de ello de poder dar un destino adecuado a los residuos que se producen en nuestro país. Esta problemática nosotros creemos que se aborda básicamente con una gran dosis de realismo político. Nosotros se lo vamos a proponer a las comunidades autónomas, y éstas tendrán que refrendar esos emplazamientos, tendrán que tramitar las futuras plantas de acuerdo con el régimen de autorizaciones que establece el propio Reglamento.

El hecho de que las comunidades autónomas asuman como propios los problemas de los residuos tóxicos y peligrosos significa que sus posibilidades de abordar esta problemática con las corporaciones locales son mayores que las que tiene la Administración central; pero le diré a S. S., en consonancia con lo que el Ministro de Obras Públicas ha reiterado ante esta Comisión, que pocas plantas vamos a poder hacer en España y poca solución vamos a poder dar al problema de los residuos tóxicos y peligrosos si por parte de algunos Grupos se produce un apriorismo en la determinación, no de consensuar, no de ir al establecimiento de las ubicaciones más correctas técnicas y socialmente; y lo que se da es todo lo contrario, la oportunidad de criticar este emplazamiento, rechazarlo y poner a la Administración competente en una situación difícil respecto a la solución del problema.

Creo que experiencias recientes demuestran precisamente que no ha habido una especial consideración, por parte de algunos sectores sociales, sobre cómo se debe resolver racionalmente el problema de los residuos tóxicos; como se ha escuchado anteriormente, el apoyo de esta Cámara para la Administración sería bueno en cuanto a solucionar un problema que entiendo que es de todos y que puede tener evidentes consecuencias, no para esta Administración o para este Gobierno, sino para Administraciones futuras.

Respecto a las previsiones de incineración oceánica, el sistema está fuertemente cuestionado en algunos sectores de la opinión pública y en algunos países; por ejemplo, Estados Unidos tiene sometida a una moratoria la incineración oceánica desde hace ya bastante tiempo. España ha asumido el compromiso de dejar de incinerar en la zona del Mar del Norte, en la zona común de incineración, regulada por los convenios internacionales, en concreto el Convenio de Oslo, el 31 diciembre de 1994; es decir, en 1995 tendríamos que incinerar nuestros residuos en tierra. Eso hace que las condiciones de aplicación de las previsiones del Plan Nacional tengan, incluso a nivel de incineración, una fecha tope que coincide con nuestra voluntad, que va en la línea de la de los países del Mar del Norte, de dejar de incinerar a partir de 1994.

En cuanto a la financiación de las plantas, creemos que, como el Ministro ha reiterado en bastantes ocasiones ante eta Comisión, debe ser mixta, donde la empresa nacional aportará capital a esas empresas mixtas junto con otras privadas. Creemos que es la mejor forma de garantizar el propio funcionamiento, máxime si esa aportación privada se produce por parte de aquellas empresas o de consorcios formados a partir de las propias empresas productoras de residuos de tal forma que se comprometan en su eliminación y estén interesadas en aportar volumen de negocio, cantidad de residuo, a las plantas de tratamiento.

En estos momentos las entidades gestoras que hay en España (no me atrevería a dar una cifra, dado que esas entidades tienen que someterse a lo establecido en el Reglamento), con fecha tope de febrero de 1990, deben haber realizado ante las comunidades autónomas la autorización correspondiente de gestión y, por tanto, deben conocer en esos momentos esas comunidades la totalidad y haber analizado las condiciones de esas empresas gestoras.

En estos momentos Cataluña, en función de esa legislación preexistente, tiene autorizadas fuera de la Comunidad, pero reconocidas por la Junta de Residuos del Gobierno de la Generalidad, 10 instalaciones en toda España, donde está previsto que vayan residuos que se generan en Cataluña. Repito, instalaciones algunas autorizadas directamente y, otras, reconocidas fuera del territorio de la Comunidad Autónoma, donde se destinan algunos residuos procedentes de esa Comunidad.

La distribución de esas competencias creo que queda suficientemente explicada con la exposición que he hecho antes de los artículos en cuanto a declaración y memoria anual de actividades. Eso también es extensible a la propia autorización de las plantas. Son las comunidades autónomas las que deben autorizar tanto aquellas empresas que produzcan residuos como las que se dediquen a la gestión de este tipo de residuos.

Los estudios de los límites de emisión. Evidentemente, a la Administración central corresponde determinar, como legislación básica, esos límites de emisión. Eso es lo que procederemos a hacer en las seis normas de desarrollo del Reglamento que están pendientes en estos momentos, o como se ha realizado ya parcialmente para PCB y PCT y aceites usados en las dos normas publicadas en febrero y abril.

La evaluación de impacto ambiental de estas instalaciones tendrá que realizarse como establecen el Real Decreto legislativo y el Real Decreto de Evaluación de Impacto Ambiental en la propia Administración competente para autorizar esas plantas. Por tanto, es la comunidad autónoma la autoridad competente para hacer la declaración del impacto ambiental correspondiente a estas instalaciones.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra la señora Estevan Bolea.

La señora **ESTEVAN BOLEA:** Muy brevemente, de verdad, señor Presidente.

Muchas gracias, señor Director General de Medio Ambiente. Yo no sé ya qué preguntar para que me contesten, porque siguen sin dar los datos de la parte económica, que es importante. Ustedes nos piden una fe profunda, sin que nos razone. La tendremos algún tiempo, pero algo tendrán ustedes programado en inversión. ¿No nos lo quieren decir? Ese es su problema. Yo quiero decirle que no se puede pedir cosenso sin razonar y no se puede pedir colaboración con el ocultismo y la falta de información.

Le quiero recordar, señor Director General del Medio Ambiente, que hay una propuesta de directiva de la Comunidad Económica Europea respecto a la obligación de las administraciones públicas de informar a la opinión pública, y usted la conoce porque yo la conozco también. Le anuncio que en el próximo mes de septiembre pediré una comparecencia para hablar de dicha directiva.

Finalmente —y esto es todo porque creo que no tiene sentido entrar a comentar nada más de lo que usted ha dicho—, yo pedí el 15 de marzo, hace tres meses y pico, esta comparecencia. Si curiosamente se ha producido un montón de actuaciones sobre los mismos temas en tres días, ello se debe al agobio de trabajo de esta Comisión y a lo que la Mesa dispone, pero también se debe a que actuamos con cuatro meses o más de retraso.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA:** Seré muy breve, señor Presidente.

Gracias, señor Director General, por sus respuestas.

En primer lugar, hay una cuestión que ha señalado el señor Roncero, portavoz del Grupo Socialista, y usted mismo que yo quiero comentar con una frase. Ese llamamiento al realismo político y a la responsabilidad política no dude de que lo va a tener por parte de nuestro Grupo, siempre y cuando la cuestión de los emplazamientos se plantee de una forma razonable y estudiada previamente con todas las condiciones que creo se deben exigir a todo grupo político que no participa en la decisión, pero que sí debe participar en la responsabilidad política de un problema tan grave. Me gustaría que esto fuera extensible a todos los grupos políticos, sin exclusión, incluido el Grupo político que apoya el Gobierno. Ayer mismo estaba aquí presente el Presidente de ENDESA y el delito ecológico del que se le acusaba y del que él se quejaba se lo habían imputado diecisiete ayuntamientos gobernados por el Partido Socialista. Con esto quiero decir que no hay que hacer aquí exclusión de ningún grupo, sino que todos debemos abordar una cuestión tan delicada.

En segundo lugar, hay una cuestión que me ha quedado confusa. Es la relativa a la incineración oceánica. Usted comenta que está muy cuestionada y que España ha dejado de hacerla en el Mar del Norte. ¿Quiere esto decir que España va a continuar haciéndolo, en la medida en que se lo permitan, en otros lugares de alta mar o va a ser una medida que progresivamente va a ir abandonando?

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ:** Simplemente, señor Presidente, para volver a agradecer al señor Martínez Salcedo su presencia y las informaciones que nos ha facilitado.

Agradecemos sinceramente también al señor Martínez-Campillo su intervención, su aceptación de nuestro ofrecimiento y su matización a esa colaboración.

El señor **PRESIDENTE:** Antes de dar la palabra al señor Director General, aunque se acaba de ir doña María Teresa Estevan, pero están sus compañeros de Grupo, quería decir que hace veinte días o poco más el Ministro de Obras Públicas estuvo hablando en la Comisión sobre la ley de residuos tóxicos y peligrosos; es decir, que dimos prioridad a la comparecencia del Ministro sobre la del Director General, criterio que me parece más beneficioso para SS. SS. Como ha hecho referencia la señora Estevan a la fecha en que solicitó la comparecencia, le quería decir que el Ministro de Obras Públicas estuvo el día 30 ó 31 de mayo en esta Comisión hablando de dicha ley, de su aplicación, etcétera. Quiero que quede constancia.

Tiene la palabra el Director General, pidiéndole también brevedad.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE** (Martínez Salcedo): Posiblemente, señor Presidente, esa brevedad también es beneficiosa para este Director General porque le ahorra algunas de las explicaciones aportadas por su Ministro.

Lamento que la señora Estevan Bolea no pueda escuchar mi contestación. Yo creo que no hay ocultismo ni falta de información. Lo que hay es un deslinde de aquellas materias técnicas en las que estamos trabajando. Posible-

mente sea ésta una de las direcciones con una mayor trasparencia en cuanto al trabajo técnico que realiza. Creo que somos uno de los centros directivos de la Administración con una mayor presencia externa y los volúmenes que suministramos en todo tipo de jornadas, seminarios, etcétera, a las personas interesadas, hasn sido tan suficientemente difundidos como para que se pueda acercar a ellos —insisto— cualquier persona con responsabilidad o simplemente interesada.

Conozco la directiva sobre acceso a la información que está en estos momentos en tramitación. La mayor parte de los países comunitarios encuentran un gran número de problemas en la definición que de la cuestión ha hecho la Comisión de las Comunidades Europeas. España está tratando con otros países comunitarios de mejorar esa directiva de acceso a la información en la medida en que sea realmente operativa, sirva a los intereses ciudadanos y permita el normal desenvolvimiento de la acción administrativa.

Respecto a la otra cuestión concreta que planteaba S. S. sobre la incineración oceánica, le tengo que responder que, cuando he dicho que a partir del 31 de diciembre de 1994 España dejará de incinerar en el Mar del Norte, en estos momentos es la única zona de incineración regulada por el Convenio de Oslo. Es la zona común de incineración de los países de Europa occidental y, por lo tanto, el acuerdo es de los propios países del Mar del Norte y el Convenio de Oslo ha admitido la finalización del plazo de incineración en esta zona común, que es la única —insisto— determinada en estos momentos a nivel internacional.

Nuestra intención es dejar de incinerar en esa zona. Si lo hacemos es porque esperamos, con el apoyo de todos los grupos y de la sociedad española, ser coherentes con la decisión de dejar de incinerar en el mar y tener las instalaciones adecuadas para efectuarlo en tierra.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Martínez Salcedo, por su intervención en esta Comisión y por la información que nos ha facilitado.

COMPARECENCIA DEL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS, PARA INFORMAR SOBRE:

— SITUACION DE LAS OBRAS EN LA PROVINCIA DE ALICANTE DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS (1984-1991), EN ABRIL DE 1989, ASI COMO DE LA CONSTRUCCION DE NUEVOS TRAMOS DE AUTOPISTA ENTRE ALICANTE Y MURCIA Y COSTA DEL SOL

— SITUACION DE LAS OBRAS DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS (1984-1991), EN ABRIL DE 1989, ASI COMO DE LOS PLANES PARA LA CONSTRUCCION DE NUEVOS TRAMOS DE AUTOPISTAS

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, vamos a pasar a la comparecencia del Director General de Carreteras, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario del CDS. Si le parece bien al señor Martínez-Campillo podemos tratar las dos preguntas conjuntamente, puesto que una es de carácter general y otra de carácter particular sobre la misma materia aplicada a la provincia de Alicante.

Las comparecencias son, en primer lugar: situación de las obras en la provincia de Alicante del Plan General de Carreteras, en abril de 1989, así como de la construcción de nuevos tramos de autopistas entre Alicante, Murcia y Costa del Sol. La segunda: situación de las obras del Plan General de Carreteras (1984-1991), en abril de 1989, así como de los planes para la construcción de nuevos tramos de autopistas.

Este agrupamiento significa que SS. SS. contarán con la flexibilidad necesaria en cuanto a tiempo para sustanciar ambas comparecencias.

Damos la bienvenida al Director General y agradecemos su comparecencia en esta Comisión concediéndole la palabra para que haga la primera intervención para responder a lo solicitado en las dos comparecencias antes enunciadas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Fernández Sánchez): Señor Presidente, señorías, en cuanto a la primera de las preguntas voy a tratar de ser conciso.

Las inversiones de la Dirección General de Carreteras en la provincia de Alicante para la creación de infraestructuras, en el año 1989, ascienden a un total de 12.622 millones de pesetas. Esta cifra está desglosada en 9.372 millones, para el programa de autovías; 758, para el de acondicionamientos; 1.242, para el de reposición y conservación; 579, para el de seguridad vial; 506, para actuaciones en medio urbano y 164 millones para conservación ordinaria.

Las carreteras de la red general del Estado que están afectadas por el I Plan General de Carreteras son las siguientes: La Nacional 330, que es la carretera que va de Alicante a Francia por Zaragoza, en el tramo de Almansa a Alicante. En esta carretera el Plan prevé su conversión en autovía. La situación actual de esta obra, su total son 79,5 kilómetros, de los cuales se han puesto ya en servicio 75,4, es decir, el 95 por ciento de esta autovía está ya en servicio. La inversión total ha sido de 8.145 millones de pesetas.

Está en ejecución la variante de Villena cuya terminación está prevista para el año 1989 y llevaba certificado en abril el 57 por ciento de su presupuesto de ejecución; presupuesto que era de 1.283 millones de pesetas.

Del tramo Novelda-Crevillente, que es un pequeño ramal que también corresponde a la Nacional 330 pero que no forma parte del eje que se convierte en autovía, se ha redactado un estudio informativo para obras de mejora, por un importe de 150 millones de pesetas.

En obras de seguridad vial en esta carretera, se está ejecutando la travesía de Elda, que tiene un plazo de ejecución de quince meses y con un presupuesto de 115 millones de pesetas. En medio urbano se ha redactado el proyecto de acceso al puerto de Alicante, que tiene un presupuesto de 2.000 millones de pesetas. Hay algunos problemas de estudios geotécnicos que han retrasado la entrega

definitiva del proyecto y se espera que esté entregado en el segundo semestre de 1989.

Otra de las carreteras previstas en el Plan es la Nacional 332 de Cartagena a Valencia, es la carretera costera. En esta carretera hay previstas en el programa de acondicionamientos una serie de variantes de ciudades. La variante de Torrevieja se ha adjudicado la obra en el mes de mayo, en 814 millones de pesetas, con una inversión, con cargo a la anualidad de 1989, de 436 millones y un plazo de ejecución de 20 meses. La variante Villajoyosa tiene en redacción su proyecto. La entrega está prevista en el primer trimestre del año 1990. La variante de Benidorm ya se puso en servicio en abril de 1987 y tuvo un presupuesto de inversión de 850 millones. La variante de Benisa está en estudio informativo, con un presupuesto estimado de 300 millones. La variante de Ondara tiene aprobado técnicamente su proyecto, por un importe de 421 millones de pesetas.

Conforme se vayan teniendo los proyectos de estas variantes se irá procediendo a su licitación y posterior adjudicación.

En el programa de reposición y conservación se ha actuado en el tramo límite de la provincia de Murcia a Torrevieja, que son 13,5 kilómetros con una inversión de 175 millones y que se terminó en julio de 1988. Está en ejecución el tramo de Torrevieja a Alicante, que son 40 kilómetros, con un presupuesto total de 480 millones, de los cuales 275 son anualidad de 1989. La fecha prevista de terminación es enero de 1990.

En seguridad vial se han mejorado las curvas en Campello, un tramo de 1,2 kilómetros con un presupuesto de 87 millones, que se terminará definitivamente a lo largo de este año. En abril llevaba certificado un tercio de su presupuesto.

La Nacional 340, que es la tercera carretera incluída en el programa del I Plan, la de Murcia-Alicante-Alcoy, está prevista su conversión en autovía en el tramo Alicante-Murcia y luego también en el tramo Alcoy-Cocentaina.

En el tramo desde Murcia a Alicante la situación es la siguiente: Está en ejecución el tramo desde Murcia a Crevillente, exactamente desde el barrio de San Carlos. Es una actuación de unos 20 kilómetros y con un presupuesto de 4.200 millones de pesetas. Su puesta en servicio será en el mes de setiembre del año 1989 y a finales de abril se había certificado un 84 por ciento del presupuesto.

El tramo Crevillente hasta la circunvalación de Alicante, son 18 kilómetros, tiene un presupuesto de 5.200 millones y la fecha de terminación está prevista para diciembre de 1989. Se había certificado un tercio de su presupuesto en abril de 1989.

La circunvalación de Alicante está dividida en dos tramos, desde la Autopista A-7 a Villafranqueza, con una longitud de 13 kilómetros y 4.300 millones de presupuesto. La fecha de terminación está prevista para setiembre de 1989 y el tramo Villafranqueza autovía Alicante-Murcia, ocho kilómetros, con 4.000 millones de presupuesto tiene fecha de terminación en diciembre de 1989. Las partidas certificadas en uno y otro tramo, en abril, eran, en el primer tramo, el 79 por ciento y en el segundo el 72 por ciento. Luego el tramo de Alcoy a Cocentaina está en ejecución. Su terminación está prevista para este verano y en abril de 1989 llevaba certificado un tercio de su presupuesto.

Aparte de estos tramos con tratamiento de autovía está en proyecto la variante de Jijona con un presupuesto de 650 millones. El proyecto está en redacción y la entrega está prevista para octubre de este año.

El tramo de acondicionamiento de Jijona a Alcoy tiene en redacción un anteproyecto. Este anteproyecto comprende el túnel de la Carrasqueta. Será sometido a información pública cuando se acabe y la previsión del túnel de la Carrasqueta es incluirlo, en el período a partir del año 1992, en el II Plan de Carreteras.

Dentro de reposición y conservación se ha actuado en el plano La Aparecida-Crevillente que se acaba de adjudicar. Está también adjudicado el proyecto de refuerzo de Crevillente-Torrellano; está en ejecución la obra de paso de El Barranco de las Ovejas, por un importe de 115 millones y que a final de abril se había certificado el 60 por ciento del presupuesto. El refuerzo del tramo Muchamiel-Puerto de la Carrasqueta está aprobado y se ha dado orden de contratación; el refuerzo desde el Puerto de la Carrasqueta hasta Alcoy, está en servicio.

En seguridad vial se ha actuado en la variante de La Aparecida y en la variante de El Rincón de Bonanza, ambos tienen los proyectos aprobados y está prevista en el cuarto trimestre de 1989 la contratación de estas dos obras.

En medio urbano está en servicio la ronda de Elche que tuvo una inversión de 93 millones. En Alcoy se ha firmado un convenio con el Ayuntamiento y, entre otras obras, en el momento actual, está en servicio el puente Fernando Rein, con un presupuesto del orden de los 1.100 millones de pesetas, que se terminó en diciembre de 1987.

Respecto a autopistas entre Alicante-Murcia y la Costa del Sol voy a dar una información queriendo hacer hincapié que cuando aquí las pregunta se me ha hecho como autopistas, voy a interpretar que puede ser también autovía y, luego, en todo caso, matizaremos alguna posible diferencia. Aparte de la autopista Alicante-Murcia que, como hemos dicho, estará en servicio al final de 1989, está prevista la prolongación de esta autovía hasta Puerto Lumbreras y desde Puerto Lumbreras, bifurcándose, una hacia Almería, a través de Los Gallardos-Venta del Pobre-El Parador, hasta Adra, y otro tramo desde Puerto Lumbreras, hasta Baza, para unir con la autovía Sevilla-Granada-Baza que está ejecutando la Junta de Andalucía. Entre Adra y Motril se ha estudiado la posibilidad de incluirla como autovía en el II Plan General de Carreteras, y lo mismo entre Motril y Málaga. De esta forma quedaría unido Alicante a la Costa del Sol.

De posibles autopistas en régimen de concesión del Estado en el momento actual no hay ninguna decisión tomada. Se han hecho algunos estudios previos encargados por el Ministro para tratarlos con el Gobierno. Uno de los tramos que se ha estudiado y se ha evaluado la posible redacción de los anteproyectos y pliegos de bases para sacarlo a concurso podría ser el tramo desde Alicante a Car-

tagena. Este tramo, ya lo anunció el Ministro cuando fuimos a Murcia a inaugurar uno de los nuevos muelles en Cartagena, dijo que era un tramo que se había realizado estudios previos y podría ser uno de los que el Gobierno tomase la decisión de sacar adelante. Con eso creo que he dado información sobre la primera parte de la pregunta.

Voy a tratar de dar también unos datos generales de cuál es el estado respecto al Plan en el resto del país. Aquí a la fuerza tengo que ser un poco más conciso porque si detalláramos con esta minuciosidad las actuaciones podríamos estar varias horas. En este intento de ser conciso vamos a dar los datos globales de la situación del plan.

El programa de autovías preveía la construcción del orden de unos 3.300 kilómetros y un presupuesto de 640.000 millones de pesetas. En el momento actual hay en servicio 518 kilómetros. Se han invertido 59.000 millones de pesetas. Están en ejecución 1.300 kilómetros, con un presupuesto de 239.000 millones de pesetas, y en contratación 149 kilómetros, con un presupuesto de 49.000 millones de pesetas. En resumen, se está actuando en 1.980 kilómetros, lo que representa, en números redondos, el 60 por ciento sobre el total de la actuación prevista en autovías. En cuanto a volumen económico estas actuaciones suman 348.000 millones de pesetas, y respecto al total de los 640.000 millones suponen el 54 por ciento.

En el programa de acondicionamientos, el plan preveía actuar sobre 6.800 kilómetros, con un presupuesto de 324.000 millones de pesetas. En el momento actual en servicio hay 2.500 kilómetros, con una inversión de 65.000 millones de pesetas, en ejecución, 1.600 kilómetros, con un presupuesto de 71.000 millones de pesetas y en contratación 583 kilómetros, con un presupuesto de 35.000 millones de pesetas. Esto hace un total de 4.700 kilómetros que corresponden al 70 por ciento de la actuación en kilómetros y en pesetas 171.000 millones que representan el 53 por ciento de los 324.000 millones de pesetas.

En el programa RECO, de mejora de plataforma y pavimento, la previsión del plan eran 8.320 kilómetros y el presupuesto 281.000 millones de pesetas. Hay actualmente en servicio 3.500 kilómetros. Se han invertido 35.000 millones de pesetas. En ejecución 1.800 kilómetros, con un presupuesto de 32.000 millones de pesetas. En contratación 400 kilómetros, con un presupuesto de 12.800 millones de pesetas. En total 5.800 kilómetros, que son el 70 por ciento de los 8.320 y, en pesetas, 81.000 millones que son el 30 por ciento del total de 280.000 millones de pesetas. Aquí hay unas diferencias quizás excesivas entre el tanto por ciento ejecutado en kilómetros y el tanto por ciento ejecutado en pesetas. Posiblemente se debe a que algunos tramos futuros sean más caros que los que se han realizado.

En medio urbano el presupuesto era de 232.000 millones de pesetas. Como SS. SS. saben aquí no había un programa detallado de actuaciones. En el momento actual de los tramos en los que se ha ejecutado se han invertido 24.000 millones de pesetas. Hay en ejecución obras por 78.000 millones de pesetas y están en contratación obras por 43.000 millones de pesetas, lo cual asciende a un total de 146.000 millones que, frente a los 232.000 millones de pesetas del plan, suponen el 63 por ciento, en pesetas.

Respecto al futuro del Plan, se han realizado en el momento actual los estudios básicos de corredores para poder redactar el II Plan, tal como está previsto en una de las recomendaciones del Congreso cuando se aprobó el primer plan.

De estos estudios previos se han hecho evaluaciones iniciales de unos 5.500 kilómetros y de ellos se han seleccionado por motivos de oportunidad (porque había que presentar el programa de desarrollo regional que terminaba en 1993 y, por tanto, los años 1992 y 1993 no estaba incluidos en la programación de autovías porque está previsto acabar el programa a finales de 1991), algunas actuaciones en autovías que pudieran ser financiadas con fondos FEDER.

En ese estudio se han seleccionado, en el corredor Madrid-Asturias-Galicia, en la autovía Benavente-Galicia, 126 kilómetros, que corresponden a los tramos de Vigo a Orense, de La Coruña a Lugo y la prolongación desde Benavente posiblemente hasta Villafranca.

En el corredor de Irún a Fuentes de Oñoro se han seleccionado 90 kilómetros, del Tramo Tordesillas-Salamanca.

En el Corredor Madrid-Aragón y Cataluña, los 36 kilómetros de Cervera a Igualada.

En el corredor Meseta interior-frontera francesa, el tramo Zaragoza-Huesca, de 80 kilómetros.

En el corredor de Levante, la autovía Honrubia-Utiel, que son 107 kilómetros.

En el corredor de Madrid a Andalucía la prolongación de la autovía Madrid-Sevilla-Huelva, hasta Ayamonte, que hay un tramo de 62 kilómetros, Huelva-Ayamonte, para poder enlazar con el puente internacional que se está construyendo.

En el corredor Levante-Andalucía, está previsto actuar en 37 kilómetros del tramo de Bailén a Motril, posiblemente los más fáciles sean los de Bailén a Jaén.

En el corredor del Mediterráneo, por la costa, está pensado el tramo de Málaga a Motril, que son 111 kilómetros, aunque tiene grandes dificultades orográficas de ejecución y veremos si se puede meter en esta primera parte del II Plan.

En el corredor del Cantábrico y subcantábrico el tramo desde Torrelavega a la parte central asturiana, 101 kilómetros, y está por decidir si se va por la parte de la costa o por el interior.

En la Ruta de la Plata, el tramo de Mérida a Zafra, de 56 kilómetros.

En el mismo sentido que he comentado anteriormente, se han realizado también estudios básicos en los corredores para ver en cuál de ellos podría ser aconsejable, en un futuro próximo, el posible refuerzo de los itinerarios con alguna concesión de autopistas. Se han realizado estudios en varios de ellos, pero la decisión sobre este tema corresponde al Gobierno y les puedo informar que hemos realizado varios estudios previos pero que no se ha tomado decisión por el momento sobre ninguno de ellos.

Con esto he tratado de hacer una presentación global del estado de cumplimiento del I Plan General de Carre-

teras. Tengo aquí varios documentos y si hay algún dato específico que ustedes quieran podemos buscarlos y contestar.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a dar la palabra, en nombre del grupo solicitante de la comparecencia, del CDS, al señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA:** Primero, agradecer al señor Director General su prolija información.

Voy a empezar por lo general, porque, como ve, las dos comparecencias solicitadas tenían un aspecto general y un aspecto particular en la provincia de Alicante. En el aspecto general, respecto a la ejecución del Plan General de Carreteras nos inquietaban una serie de cuestiones que yo planteo ahora después de la información exhaustiva que nos ha dado y que se puede ampliar en cualquier momento.

Primero, cuál era la valoración que usted hacía, al tomar posesión de la Dirección General de Carreteras, del cumplimiento de plazos de la finalización del Plan General de Carreteras.

En segundo lugar, cómo valora usted, como Director General de Carreteras, el cumplimiento de los presupuestos y cómo están incidiendo en estos presupuestos los llamados presupuestos adicionales y presupuestos reformados.

En tercer lugar, si se ha hecho algún estudio de los costes de autovías que no pasan por zonas urbanas y aquellos que suponen un desdoblamiento de calzada; la diferencia que hay por término medio y la diferencia que habría en el coste de un kilómetro de autovía realizada con desdoblamiento de calzada con relación a un kilómetro de autopistas.

En cuarto lugar cómo observa usted el problema de los accesos una vez que se han abandonado aquellos viejos planes radiales, quizás excesivamente ambiciosos. Los accesos parece que están planteando muchos problemas en la medida en que en torno a las ciudades y a la periferia de ellas se han creado unos tejidos semi-industriales de servicios que parece que están dando origen a muchos problemas, especialmente en el plan de autovías. Tengo un ejemplo que ha citado usted, en concreto en el tramo de la autovía Almansa-Alicante, 78 kilómetros, tiene hasta 29 enlaces; es decir, un acceso cada tres kilómetros que parece que juega un poco en contra de la seguridad de esta autovía, pero también hay que hacer frente al problema real de la existencia de todo ese tejido semiurbano.

Finalmente, qué parte de todas estas inversiones van a ir a cargo de FEDER, porque aparecen de una forma que consideramos confusa; en el Plan de Desarrollo Regional que España ha presentado a las Comunidades Europeas parte de estas obras van a ser cofinanciadas por las ayudas del FEDER. Me refiero a nivel numérico o en tanto por ciento.

La cuestión de autopistas la hemos planteado, señor Director General, toda vez que durante los meses de febrero, marzo y abril aparecieron noticias, como usted conocerá perfectamente en las que se decía en titulares «El Gobierno decide la construcción de cuatro tramos de autopistas de peaje» citaba esos cuatro tramos y decían que era Madrid-Zaragoza, Madrid-Burgos, Costa del Sol, quizá Madrid-Guadalajara y Alicante-Murcia. Decía, además que podía someterse a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos que se iba a celebrar en abril de este año, donde también se iba a someter el avance del II Plan General de Carreteras. Queríamos conocer directamente por usted cuál era la posición del Gobierno respecto a la realización de autopistas en España porque se aseguraba en esas informaciones que ya había estudios (y usted ha confirmado que efectivamente los hay, no sé en qué grado porque hay siete u ocho fases hasta llegar al proyecto) y que las condiciones básicas que el Gobierno entendía que debían cumplir era que el 80 por ciento del tráfico fuera absorbido por una autovía no de peaje y, además, que nunca supusiera un compromiso de aval, el famoso seguro de cambio para el Gobierno.

Esta cuestión creo que es fundamental. Le tengo que decir que por parte de nuestro grupo hemos venido defendiendo, desde el principio de esta legislatura, que los presupuestos teóricos del Plan General de Carreteras, cuando se redactó, habían variado sustancialmente y ponía varios ejemplos: la bajada del precio del dólar; la bajada del precio del petróleo; que España había tomado una entidad importante como potencia productora de hormigón, con dificultades de exportación; que España tenía una creciente importancia como país en refinado de petróleo, también la seguridad, indudablemente. Todos estos puntos constituían una serie de presupuestos teóricos que hoy son nuevos y distintos. Como un plan no es un elemento sagrado, continuamente ha de hacerse sobre el mismo un corte de sección, por ello usted está aquí, para observar qué circunstancias sobrevenidas hay que puedan hacer variar los objetivos. Como se habían hecho esas declaraciones, queríamos saber si habían variado los objetivos del Ministerio respecto a la futura construcción de autopistas, tal y como se había anunciado.

Respecto a la provincia de Alicante desearía comentarle una cuestión y es la siguiente: de las tres vías nacionales que existen, la Nacional 332, la que usted llamaba muy bien costera, que une Alicante con Cartagena, solamente figura en el plan RECO, reposición y conservación. Asimismo, le tengo que comentar que presenté una proposición no de ley en nombre de mi grupo en el Congreso para que se incluyera en el plan de autopistas o autovías; valorando la intensidad media de tráfico, según los propios datos que me había facilitado su Departamento, en 1986 esta carretera soportó una intensidad media de tráfico de 9.000 vehículos día, medidos en octubre, 10.500 en 1987, y aplicando la pura matemática y teniendo en cuenta que esta carretera pasa por zonas turísticas en expansión creciente y examinando los planes urbanísticos y los proyectos de planes parciales que contenían cada uno de los planes urbanísticos de las ciudades por las que pasa, nos salía que en 1989 se llegaría a los 15.000 vehículos día, en el mejor de los casos, y en fechas turísticas se elevaría a los 20.000 vehículos día, lo que supondría el grado máxi-

mo de saturación que la Dirección General estima para pasar a una vía de mayor envergadura.

Como usted ha mencionado, esta vía simplemente está dentro del plan RECO, y parece que eso se contradice un poco con la ambiciosa proposición o declaración del señor Ministro que hizo en Cartagena de que habría una autopista Alicante-Cartagena, lo que venía a reconocer que esta vía estaba estrangulada. Piense nada más, a título de ejemplo, que este año se han dado 7.000 licencias de construcción en la ciudad de Torrevieja, lo que supondría que si pusiéramos en línea todos los coches de esas 7.000 viviendas ocuparían 28 kilómetros, es decir, la saturación sería inmensa. Desearíamos saber si existe alguna previsión distinta a las establecidas en el plan RECO, al margen de las previsiones generales que usted nos pueda dar posteriormente sobre la construcción de autovías.

Muchísimas gracias, señor Presidente y señor Director General.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Qué grupos desean intervenir? **(Pausa.)** Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, el señor Montesinos tiene la palabra.

El señor **MONTESINOS GARCIA:** Muchas gracias, señor Presidente. No sé si darle el pésame o felicitarle por su nuevo nombramiento, señor Director General, pero le felicitaría porque, indudablemente, es un honor ostentar un cargo relacionado con un área y con una parcela de la que uno sabe algo. Al mismo tiempo, lo del pésame va por otra parte. Durante mucho tiempo el Partido Socialista, en la época en que era oposición, siempre se pronunció en contra de las autopistas. Es más, recuerdo algún debate que tuvo lugar en la legislatura anterior, cuando don Julián Campo acababa de tomar posesión como Ministro de Obras Públicas, en el que hablaba de que las autopistas eran autopistas de países ricos, y, hoy, como somos un país rico —y digo rico porque don Florencio Solchaga, dice que nosotros somos un país rico porque tenemos una peseta muy fuerte y todas esas historias—, pero...

El señor **PRESIDENTE:** Perdón, señor Montesinos, me imagino que se refiere a don Carlos Solchaga.

El señor **MONTESINOS GARCIA:** Perdón, me refería a don Carlos Solchaga, me he equivocado por aquello de la gastronomía y por algún error habido anteriormente. El señor Presidente me va a perdonar; espero no haber abierto el apetito a los señores miembros de la Comisión al recordar al señor Solchaga «gourmet». Indudablemente don Carlos Solchaga no produce los mismos agradables recuerdos porque trae a la memoria aquello de la declaración de la renta, el Ministerio de Hacienda y todo eso.

Como decía, el Ministerio de Hacienda entiende que somos país rico. Nosotros entendíamos que éramos un país pobre y que lo seguíamos siendo, pero con aspiraciones de ser país europeo, porque para eso entramos en Europa en 1986, y en Europa lo de las autovías está absolutamente «démodé», y perdóneme la expresión. No hay autovías, son autopistas y lo que construye cuando es necesario son autopistas.

Me alegra saber que se van a construir autopistas en España. Me alegra saber que, como decía uno de los líderes de mi partido, rectifican y aciertan, o aciertan cuando rectifican, pero lo que sí, siento es que, mientras tanto, hayamos hecho un Plan general de carreteras para autovías de desdoblamiento, que presentó don Julián Campo en 1983, que tenía unos plazos muy claros; por cierto, me ha sorprendido ahora oírle decir: veremos si se puede hacer. En aquel entonces no decían veremos. En aquel entonces decían: en tal fecha se hará tal cosa, en tal fecha se hará tal cosa, incluso daban los mapas, se nos repartieron a todos los diputados y todos disfrutamos de ellos, yo los tengo en casa, lamento no tenerlo ahora para enseñárselo y decirle que entonces no decían veremos, decían vamos a hacer esto en tal fecha y en tal otra. Tenía unos plazos concretos que iban de 1984 a 1992, plazos que no se están cumpliendo, plazos que iban al 31 de diciembre de 1991 inclusive. Y para eso voy a mezclar un poco los dos temas, Alicante y el nacional; por ejemplo, uno de los tramos que tenía que estar acabado inmediatamente era el de Cocentaina. Le recomiendo que ahora, en período de vacaciones, un día del mes de julio o de agosto, nunca en los días punta porque entonces no iba a poder ir usted a Alicante ni por Valencia, vaya por allí y verá cómo todavía entre Concentaina y Alcoy seguimos con el proyecto, desbrozando las curvas. Son cinco kilómetros y costaba bien poco haberlo hecho, pero, eso sí, mientras tanto, se ha hecho una cosa que no estaba prevista y que usted ha citado, el puente Fernando Rein, que ha costado 1.300 millones de pesetas. Viéndolo, uno piensa si se ha buscado un barranco para un puente o si se ha llevado un puente a un barranco, porque no encaja, como alicantino y como gran amigo de muchos alcoyanos me siento orgulloso de que ese puente esté allí, porque el puente es una maravilla, pero es como el Golden Gate de San Francisco metido en un barranco de montaña para dar una salida, cuando con aquellos mismos 1.300 millones se podían haber resuelto todos los problemas viales de la ciudad de Alcoy, pero como es un macromonumento, ahí está y bien está y me alegro infinito; lo que es curioso es quién firma el proyecto, pero, en fin, como el señor Director General lo conoce, vamos a no citarlo y los que estén interesados que pregunten que yo contestaré con mucho gusto.

Voy a seguir con el tema. Tanto en lo que se refiere a Alicante como en cuanto a la variante de Aranjuez, los trazados en el desdoblamiento no son buenos. Hace aproximadamente tres meses formulé una pregunta al señor Ministro sobre cuántas muertes se habían porducido desde la puesta en marcha de la variante de Aranjuez, y en aquellas fechas llevábamos ya viente muertos. No hace falta preguntar por el número de accidentes, porque con ir por la variante de Aranjuez uno ya ve los frenazos, las roturas de bandas, etcétera, porque los accidentes se producen constantemente en esas zonas por las dificultades o por las deficiencias del trazado, a pesar de que ese punto no se puede considerar como desdoblamiento. Fíjese lo que está pasando en Alicante en el tramo al que usted se

ha referido calificándolo de doble tramo, de Alicante a Villena y de Villena a Almansa. Usted decía muy bien al denominarlo doble tramo, pero no lo dijo así el señor Ministro cuando nos lo inauguró como la autovía Alicante-Almansa. Tengo que hacer la reflexión de que cuando falta un eslabón de una cadena se convierte en dos cadenas, pero no será una. Usted lo ha dicho bien, pero el señor Ministro cuando inauguró una autovía no la inauguró, porque allí en medio está el túnel de Villena, que era la única dificultad que tenía esa autovía y está sin resolver, mientras que ahora nos dice que, Dios mediante, estará de aquí al mes de diciembre; que así sea. Lo que sí ocurre es que ese trazado es tan peligroso que, por ejemplo, delante del transformador de Petrel o de Elda, las dos curvas se han resuelto mal. En el transformador de Petrel, en el cruce del río los accidentes siguen siendo más numerosos que antes, sigue habiendo accidentes, pero, indudablemente, son más graves.

Como decía el portavoz del CDS, señor Martínez-Campillo, el problema que tienen las autovías es que no crean vías paralelas de servicio porque son la propia vía de servicio. Yo le recomendaría entonces que este verano no viajará usted por esas autovías cuando empiecen a salir a las autovías las maquinarias pesadas de agricultura, sean trilladoras, cosechadoras, etcétera, y circulen por la noche. Y que no venga el Director General de Tráfico a decir que los españoles son unos imprudentes y que son los peores conductores de toda Europa, porque lo que ocurre, y eso si es cierto, es que las autovías y las carreteras españolas son, las peores de toda Europa.

Lo que estamos construyendo, como le decía no es mejor, sino peor. Por ejemplo, he observado que cuando hablaba usted del tramo de Crevillente a San Carlos, en la provincia de Murcia, se ha producido también una confusión como la que tenía yo antes con don Florencio Solchaga, que le exime, por supuesto de justificar. Ha hablado usted de veinte kilómetros, pero no pueden ser nunca veinte, porque ahí habrá del orden de los treinta y algunos kilómetros. Ese tramo está bastante atrasado en la autovía de Alicante a Murcia. Es más, sin embargo le digo a cambio, que el puente sobre el Barranco de las Ovejas está terminado, aun cuando ese puente no resuelve ningún problema, como conoce el señor Ministro, porque le he insistido varias veces en ese mismo tema. Ese puente para lo único que se hizo fue para salvar los problemas de inundaciones del Barrio de San Gabriel de Alicante, y con ese puente, el día que llueva fuerte en esa zona, no en el propio Barrio, sino en la cuenca de la que recoge sus aguas el Barranco de las Ovejas, se producirá una inundación mayor en el Barrio de San Gabriel de las que se han producido nunca, porque el efecto de presa se va a producir con el puente tal como está diseñado. Se lo digo con conocimiento de causa, así va a ser.

En general, señor Director General, le agradezco el acopio de datos que nos ha facilitado, incluso no he podido tomarlos todos, pero estarán en el «Diario de Sesiones» y podemos luego comprobar y concertar. Sin embargo, hay otros dos temas con los que ya voy a terminar, señor Presidente, porque sé que de un momento a otro me va a llamar la atención.

El señor **PRESIDENTE:** No le voy a llamar la atención, pero su compañero de Grupo, señor Ruiz, quería intervenir.

El señor **RUIZ RUIZ:** Un minuto nada más.

El señor **MONTESINOS GARCIA:** Entonces reparto el tiempo, pero quiero tocar dos temas más.

Uno, de Honrubia a Utiel lo resuelven con una autovía. Entonces, ¿cómo enlazamos los que vamos hacia Alicante, saliendo por Tarancón? No hay nada previsto, porque la autovía empieza en La Roda. Si nos vamos por Andalucía, la autovía que va de Alicante a Murcia se acaba entonces en Ocaña y vuelve a empezar en La Roda; si vamos a Tarancón, se nos terminará en Honrubia y de Honrubia a La Roda no hay tramo resuelto ni previsto.

Otro, no se ha previsto ninguna autovía que siga el trazado —y mi Grupo lo ha pedido— del antiguo Camino de Santiago. Esta autovía parece necesaria, aunque si fuera autopista sería indudablemente mejor, pero yo me conformo con que ya haya cuatro posibles autopistas más en España y, si no son de peaje, mejor todavía.

En cuanto a los demás datos que podría solicitar son muy concretos y haré su petición por escrito, porque comprendo que todo ese maremágnum de cifras es muy complicado para poder resolverlo en una comparecencia corta.

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

El señor **RUIZ RUIZ:** Gracias, señor Presidente, por su amabilidad. Son dos temas bien puntuales.

Como ha apuntado el señor Martínez-Campillo, se comenta que puede haber una autopista de Madrid a Guadalajara, autopista que yo diría que es totalmente imprescindible debido a los atascos que diariamente, en las horas puntas de mañana, desde las 7 a las 9,30, se dan en los accesos a Madrid por la Nacional-II y, por supuesto, entre las 3 y las 6 de la tarde, cuando hay retenciones que llegan a tener 15 y 20 kilómetros. Esto lo estamos sufriendo a diario.

Mi pregunta es qué perspectivas tiene el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para solucionar ese tema o si efectivamente se va a llevar a cabo ese proyecto de la autopista Madrid-Guadalajara, que considero que puede ser muy positivo para solucionar esos problemas.

Otro tema que quería apuntar, abusando un minuto de su benevolencia, es si tiene usted los datos de terminación de obras de la autovía que pasa por la provincia de Guadalajara, porque haya una serie de tramos, como es el de Torija, por poner algún ejemplo, cuyas obras llevan mucho tiempo. El otro día mantuve una conversación con el señor Ministro cuando se inauguró el tramo de Trijueque a la entrada de Sigüenza y me decía que era muy costoso, pero que la verdad es que los plazos se van cum-

pliendo. Tenemos ahí una serie de kilómetros que yo diría que favorecerían todos los accesos a Madrid por la Nacional-II, porque la verdad es que hay muchísimos kilómetros empezados y sin terminar. Si no puede darme los datos ahora le agradecería que fuera tan amable de mandármelos por escrito, sobre toda la autovía que atraviesa la provincia de Guadalajara.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA:** En primer lugar, darle la bienvenida al señor Director General en nombre de mi Grupo y desearle en su gestión todo tipo de éxitos. Cuente con que tendrá siempre en nosotros la comprensión y el apoyo para el desarrollo de su labor.

Se plantean aquí dos temas. Me parece muy bien lo que ha expuesto el señor Martínez-Campillo en cuanto a hacer un estudio general de lo que sucede con el desarrollo del Plan General y con algunos temas puntuales para después ceñirse a lo que es la provincia de Alicante, pero a continuación se ha planteado por el señor representante del Grupo Popular el clásico problema de las autovías y de las autopistas, discusión que llevamos celebrando en esta Cámara desde hace bastante tiempo y en la que seguimos manteniendo posturas bastantes opuestas.

Yendo al primero de los temas, a lo que es la inversión y el estado, de las obras en la provincia de Alicante, el señor Director General y ha dado unos datos suficientemente claros, concretos y precisos de cuál es la actuación y estado actual de esas obras. Yo no soy de Alicante, como SS. SS., sino de otra provincia en la que también es necesaria la inversión en carreteras, como lo es en toda España. Por esa razón se elaboró un Plan General de Carreteras y por es misma razón se va a elaborar un segundo plan.

En la provincia de Alicante, sobre un número de kilómetros de 470 que existen en la red de interés general del Estado, desde el año 1984 hasta el 31 de diciembre de 1988, se han gastado 23.832 millones de pesetas y está previsto que en 1989 se gasten 12.622 millones, como ha dicho ya antes el señor Director General, cifra que me parece perfecta y razonable desde el momento en que existen unas necesidades que hay que cumplir y cubrir y que sin duda traen consigo también que haya que desarrollar otro tipo de actuaciones en un plan futuro para completar mejor las comunicaciones de esa provincia y para permitir que entre Alicante y Cartagena exista una vía de comunicación mejor que la que existe actualmente.

Yo creo que podemos estar, bajo mi punto de vista, como representante del Grupo Socialista, satisfechos de la actividad desarrollada por el Ministerio de Obras Públicas y concretamente por su Dirección General en la provincia de Alicante en cuanto a inversiones se refiere. De ahí que no pienso en modo alguno que haya habido ningún tipo de marginación o de separación o de pensar que se ha actuado mejor en otras partes que en la provincia de Alicante. Se ha actuado porque era necesario hacerlo y así se ha hecho.

Si vamos a lo que es el conjunto del Plan General de Carreteras, yo quisiera plantear que este Plan se inicia en 1984. Pasa por este Congreso de Diputados, es aprobado con una serie de resoluciones en esta Comisión, comienza su desarollo a partir de 1984 y cuando termina la primera fase, en 1987, nos encontramos con que en autovías se ha ejecutado el 97 por ciento de lo que estaba previsto en el Plan; que en acondicionamientos se ha ejecutado en 1987 el 74 por ciento de lo que estaba previsto que en reposición y conservación se ha ejecutado el 113 por ciento, y que en variantes de población o actuaciones en medio urbano se ha ejecutado el 91 por ciento.

Quiere decirse que, dentro de lo que es habitual a nivel de cumplimiento de una planificación de estas características, en la que existen factores muy determinantes en muchos momentos para que esas obras se aplacen, se demoren o se aceleren en función de la capacidad de la empresa, en función del tiempo, en función de muchos factores, lo que sí está claro es que sobre esta primera parte del Plan, la opinión que podemos dar es de satisfacción en cuanto a que no se ha cubierto el 100 por ciento, pero sí se ha alcanzado una cuota muy importante.

Si nos vamos a la segunda fase del Plan General de Carreteras, el señor Director General y ha dado unos datos bastante significativos de cuál es su desarrollo al 1 de julio de 1989. Y en función de los datos que ha facilitado en tantos por ciento, de número de kilómetros a que afectan las obras y de cuantía invertida en la construcción, mejora de trazado de esos kilómetros, podemos observar que está llevando un desarrollo muy adecuado y muy de acuerdo con las provisiones que tenía establecidas, porque vienen a ser casi el 50 por ciento, tanto en kilómetros como en volumen económico.

Por eso, no hay que plantear aquí que haya problemas en la ejecución, que no se llegue a situaciones de una satisfactoria ejecución de las obras, es decir, temas puntuales; por supuesto que va a haber problemas, porque en todas las obras hay problemas, en mayor o menor medida; lo que es conveniente y necesario es que esas obras, a la hora de ejecutarse, en principio, se puedan evitar y paliar todos los problemas que existen y se puedan mejorar las condiciones técnicas de los propios trazados.

Yo quiero significar aquí que en el segundo plan general de carreteras, el que está en estudio en estos momentos, es previsible la construcción de autopistas de peaje; es decir, autopistas que se harán en tanto haya una empresa concesionaria que se haga cargo de la construcción y de la conservación de esas autopistas, y por ello cobrará el oportuno peaje; pero que, sin lugar a dudas, va a haber un plan de autovías que va a unir, de acuerdo con los corredores a que ha hecho referencia el señor Director General, muchos puntos del territorio nacional; yo no me atrevo a decir si va a unir el cien por cien de las capitales de provincia, pero de ese tenor, y va a permitir el que las comunicaciones entre ciudades sean mejores, que a pesar de que se trate en algunos casos de desdoblamientos y en otros casos sean de nuevos trazados con unas limitaciones de accesos, que le dan casi las características técnicas de autopistas, lo que sí es cierto es que no va a estar

constreñida su utilización a que haya o no una cantidad de dinero por medio para pagar el peaje. Y eso nosotros entendemos que es positivo, desde el momento en que el ciudadano se le facilita y se le posibilita el ir por vías y por trazados en los que, además de condiciones de seguridad, tiene condiciones de mayor facilidad de circulación, tiene trazados más rectos, con curvas con radios más adecuados a las técnicas actuales; es decir, dispone de una serie de medidas técnicas que permiten el que aminoren los puntos conflictivos y haya unos trazados adecuados a las técnicas modernas.

Señor Director General, para finalizar, quisiera que, en la medida de lo posible, se nos dijera, sobre el Plan General de Carreteras que se está desarrollando en estos momentos, del que nos ha dicho cuál era la cifra y el tanto por ciento que se iba a invertir hasta julio de este año, qué previsiones hay para lo que queda de 1989 y qué previsiones hay respecto a las obras a ejecutar hasta 1991, si es que se pueden precisar esos datos. Imagino que, como es lógico, el hablar de previsiones introduce el factor de que puede haber alguna variación en razón a condicionamientos técnicos o de ejecución de obra.

Por último, lo que sí le quiero decir es que, por parte del Grupo Socialista, le reitero la bienvenida a esta Comisión y el apoyo en la gestión al frente de esa Dirección General.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Director General, con el ofrecimiento del Presidente de si quiere emplear unos minutos en ordenar las preguntas antes de empezar a contestarlas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Fernández Sánchez): Muchas gracias, señor Presidente, por ese ofrecimiento. Creo que podré ir contestando una a una las diversas preguntas que se me han hecho.

El señor Martínez-Campillo me preguntaba, en primer lugar, cuál era mi valoración personal, al llegar a la Dirección General, sobre la situación de plazos, adicionales reformados, etcétera. Creo que la situación de plazos, en lo que respecta al cumplimiento de la primera fase del Plan, es claramente optimista porque, como ha dicho el señor Morlán a continuación, las cifras de cumplimiento al final del año 1987 eran realmente positivas. En la situación actual, teniendo en cuenta que el año pasado hubo una aceleración del Plan, especialmente en el programa de autovías, yo quería recordarles algunas cifras que creo son indicativas. Al final del año 1987, el primer Plan, en sus diferentes programas, había tenido una inversión de 323.000 millones; en la segunda fase del Plan, es decir, para los años 1988-92, me parece que será una inversión total de 1.130.000 millones de pesetas. Es decir, es del orden de cuatro veces lo que había supuesto la inversión en la primera fase. Y en lo referente al programa de autovías es aún más espectacular. En la primera fase del Plan la inversión fue de 77.000 millones, y la prevista para la segunda fase son 563.000 millones; es decir, más de siete veces. Creo que, a la vista de estas cifras y estos incrementos de trabajo, se puede decir que la respuesta de todo el personal de la Dirección General de Carreteras ha sido ejemplar en su dedicación a todo el trabajo que supone la dirección y supervisión de los proyectos y la dirección de las obras. Por otro lado, también lo ha sido la respuesta del sector privado en su fase de consultores, redactando los proyectos, y de constructores, cumpliendo plazos, que en muchos casos han adelantado los plazos de contratacción.

Mi valoración es positiva, y lo es con una extrapolación de futuro. Es decir, en el momento actual, los proyectos del programa de autovías que faltan por licitar se licitarán en lo que queda de año, lo cual supone que, como los plazos de ejecución, aunque dependen de la dificultad de la obra, normalmente varían entre 18 y 24 meses, en algún caso excepcional 30 meses, podemos tener la seguridad de que el programa de autovías, respecto a plazos, se cumplirá y estará terminado al final del año 1991.

Valoración en cuanto a importacia de reformados en los presupuestos iniciales. Del estudio realizado por la Dirección General de programas y presupuestos del Ministerio se desprende que la cifra de reformados, en los programas del Plan de Carreteras, ha sido un 12 por ciento. Como al mismo tiempo ha habido una baja media del orden del 6 por ciento en las adjudicaciones, la incidencia respecto a las cifras inicialmente previstas es de un 6 por ciento por encima. Creo que es una cifra realmente positiva, habida cuenta de la situación inflacionista que sufre el mercado de la construcción, que está teniendo aumentos de coste bastante elevados, y la incidencia de sólo un 6 por ciento que hemos tenido hasta el momento me parece que es una valoración bastante positiva.

La tercera pregunta era si teníamos datos de cuáles eran los costes por kilómetro de autovías según fueran los tramos urbanos (campo abierto) en comparación con tramos de autopistas. Esta comparación es muy difícil. Le puedo dar datos medios y puntuales. Hay datos puntuales con cifras de 70 millones el kilómetro en tramos de desdoblamiento. Hay tramos de nueva construcción, por ejemplo, el tramo de nuevo trazado Murcia-Alicante, que está alrededor de 300 millones el kilómetro, y hay tramos por la zona cantábrica que casi han llegado a los 1.000 millones de pesetas el kilómetro, alrededor de 900 millones. Dar cifras comparativas, por tanto, es muy difícil porque depende del sitio.

Incidencia de accesos. Sobre algunos de los problemas que han surgido en la gestión del Plan que motivaban que algunas veces cambiáramos la planificación, como decía el Diputado señor Montesinos, le diré que los propios grupos políticos que aquí han votado a favor del Plan, en los ayuntamientos han puesto miles de trabas. Los vecinos, ecologistas y los propios grupos políticos han dificultado las aprobaciones de los trazados de variantes, incluso, los estudios informativos de tramos que no eran variantes de población, lo cual nos ha ido obligando a retrasar algunos de los proyectos programados en una determinada fecha; en otros ha sido más fácil la tramitación urbanística y se han adelantado, sin embargo.

Financiación FEDER. Esta financiación la conocen SS. SS. por los dos documentos citados: el Plan de De-

sarrollo Regional y el Plan de Reconversión Regional. A través del PENIC de autovías, hay tramos confinanciados al 50 por ciento por valor de 135.000 millones de pesetas, es decir, que ahí habría 67.500 millones. Hay asimismo otra serie de tramos que no están dentro del PENIC de autovías, pero que pueden tener financiación porque vienen o por el PENIC de Asturias o por las operaciones integradas de desarrollo o por el programa de reconversión regional en zonas de objetivo 2. Esas cifras no están todavía aprobadas, pero hay proyectos donde se ha solicitado financiación por valor de 160.000 millones, y también hay una estimación incluso de algunos otros más que podrían alcanzar otros 100.000 millones; es decir, que podrían solicitarse si se conceden, aparte de los 135.000 millones iniciales, del orden de otros 160.000 y, posiblemente, otros 100.000 millones más. Estos son, «grosso modo», los órdenes de magnitudes.

Sobre el problema de los cuatro tramos de autopistas que había salido publicado en la prensa, les diré que, efectivamente, en esos tramos —como he dicho anteriormente— hemos realizado estudios previos para facilitar al Gobierno la toma de decisión, en el caso de que así se resuelva. Sin embargo, está claro que como política general estos tramos se harían cuando hubiese ya una autovía en el corrector, es decir, que fuera siempre una posibilidad alternativa, pero no una posibilidad de ir de forma impositiva; que tuviera siempre la alternancia con una autovía y en buenas condiciones, según la disposición transitoria de la Ley de Carreteras, sin aval, sin la garantía de cambio.

El pliego de condiciones se está estudiando en estos momentos y tiene que ser aprobado por el Gobierno. Se está estudiando, dentro de los estudios básicos, la preparación del borrador de pliego de condiciones.

Los objetivos iniciales del Plan —que si he entendido bien se referían a objetivos de calidad— nacieron en una situación saliendo de la crisis, con un tráfico incluso en recesión en algunos tramos, y evidentemente en el momento actual las condiciones son distintas. El tráfico ha evolucionado en algunos casos fuertemente en los últimos años. Estamos en un momento de desarrollo económico distinto. Hay un cierto auge económico y también hay un marco normativo distinto, que es la Ley de Carreteras aprobada el pasado año. Esta Ley de Carreteras impone una serie de condiciones adicionales, el control total de accesos en las nuevas calzadas y una reordenación de acceso en la calzada antigua. Todo esto digamos que aumenta las condiciones de seguridad pero obliga, como costos adicionales, a la realización de vías de servicio para esos tráficos locales o esos tráficos agrícolas que se han mencionado y, tal como está previsto en las recomendaciones 11 y 12, también se intenta en los próximos años llevar al máximo esta reordenación de accesos en los tramos de la autovía Madrid-Zaragoza y Madrid-Burgos. Habrá una disposición de fondo para controlar totalmente los accesos y hacer las oportunas vías de servicio.

Me ha hecho una pregunta concreta sobre las previsiones de la 332. En función de la intensidad media viaria, si fuese efectivamente en un futuro, con los datos que ha citado habría que tomar alguna consideración de hacer esta previsión de desdoblamiento. De todas formas, al estar próximamente en servicio un itinerario alternativo, no tan directo pero en condiciones de autovía-autopista que es Cartagena-Murcia y Murcia-Alicante, creemos que la evolución del tráfico no será tanta como la que se ha apuntado. De todas formas, yo creo que estas cosas son evidentes. Si se llega en un tramo a tener 20.000 vehículos hay que estudiar algún desdoblamiento; en ese caso se estudiaría y ya lo verían en el segundo plan.

Por parte del Grupo de Coalición Popular se ha comentado que el Gobierno estaba en contra de las autopistas. Yo creo que el Gobierno no está en contra de las autopistas, considerada la autopista en el sentido de características funcionales. Lo que el Gobierno ha dicho es que es prioritario hacer el Programa de autovías, no que esté en contra de las autopistas. Puede estar en contra del sistema antiguo de concesión de autopistas de peaje con aval del Estado y con garantía de cambio. ¿Por qué? Por razones obvias, porque ha habido años que la inversión en pagar el seguro de cambio ha sido superior a la inversión de la Dirección General de Carreteras y porque, cuando las autopistas iban mal, el Estado se tenía que quedar con ellas y con sus pérdidas. Ese es el motivo por el cual el Gobierno socialista estaba en contra de ese sistema de autopistas y sigue estando en contra, no contra las autopistas en sentido funcional.

Respecto a que no cumplíamos los plazos, ya he dicho que los plazos se van a cumplir y que los plazos detallados de alguna obra en concreto es posible que no se cumplan por los motivos expuestos.

En cuanto a los trazados no adecuados ha citado el ejemplo de la variante de Aranjuez.

Normalmente las autovías están diseñadas a la velocidad específica con los criterios de A-100. En la variante de Aranjuez está con A-80, por unos problemas que había con los canales de riego. Esto hace que la velocidad a la que se debe circular por esta autovía no sea absolutamente libre. De todas formas, yendo hasta 115 kilómetros por hora desde el punto de vista teórico de diseño y desde el punto de vista práctico recorridos con diferentes vehículos, no existe ningún problema. Entonces, ¿cuál es el problema de los accidentes? Aunque sea triste decirlo, es el exceso de velocidad. Hemos establecido bloques secretos para que no se vean, como el radar de la guardia civil, para detectar cuáles son las velocidades a las que se circula en la variante de Aranjuez. Las cifras son bastante aterradoras: el 95 por ciento de los vehículos van a más de 100, que es la velocidad legal para circular, y el 30 por ciento va a más de 160. En cuanto a los vehículos pesados se han detectado velocidades punta en camiones articulados de 140 kilómetros por hora. Con estas velocidades no es cuestión de que sea autovía o autopista, porque como he dicho antes, éste es uno de los tramos de nuevo trazado, que tiene control total de accesos y que podría estar señalizado como autopista, porque no es condición para señalizar como autopista que la velocidad de diseño sea A-80 o A-100. Hay muchas autopistas diseñadas en Europa A-80.

En cuanto al tema de la maquinaria agrícola, ya lo hemos dicho. Hay un interés —y está previsto así en la Ley de Carreteras— de que se restrinja en los tramos en que sea posible y según las disponibilidades presupuestarias lo permitan se irán realizando vías de servicio que permitan en un futuro ir alejando esta máquinaria del tráfico normal.

No sé si me he equivocado con los kilómetros de Murcia-Alicante. Hay dos tramos, el San Carlos-Crevillente y el de Crevillente-Alicante. Uno es de veintitantos y otro de dieciocho, aunque a lo mejor tengo el dato equivocado, porque como hay una variante en Murcia que se llama el tramo cero, luego está el de San Carlos-Crevillente que es el tramo uno y el tramo dos, que tampoco llega hasta Alicante sino que se queda en la circunvalación, puede que los kilómetros no sean exactamente los de la carretera actual.

En cuanto a Honrubia-La Roda, esto está dentro del tramo del corredor de Levante. El corredor de Levante no se queda discontínuo, es decir, hay un tramo que es Madrid-Arganda-Tarancón y sale a La Roda y sigue de La Roda a Albacete, Almansa, etcétera. Es decir, hay una continuidad. Lo que estaba discontínuo en el momento actual es el tramo de Utiel a Honrubia, es decir, la carretera tradicional con Valencia era la que estaba discontínua y en el segundo plan a ésa se le da continuidad. Creo que no hay ningún sitio con discontinuidad.

En cuanto a la posibilidad de realizar un tramo de autovía por el camino de Santiago, es uno de los corredores que se está estudiando en el segundo plan, es decir, que posiblemente pueda contemplarse.

Respecto a que es indispensable realizar la autopista Madrid-Guadalajara y qué vamos a hacer para resolver los atascos, hay una serie de actuaciones que entran dentro del convenio con la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid para mejora de los accesos a Madrid. La construcción del cuarto cinturón está actualmente en marcha así como los proyectos que ya están abordándose, y hemos tenido ya varias reuniones de trabajo para el quinto cinturón. El quinto cinturón, además, contempla la duplicación prácticamente de las entradas de las actuales carreteras radiales. Es decir, en ese sentido creemos que por la propia actuación de la Administración el tema tendrá en un plazo relativamente corto las perspectivas de arreglo. De todas formas, si la iniciativa privada acude a esta concesión en el caso de que el Gobierno apruebe sacar a concesión este tramo, será bienvenida.

Los datos concretos sobre los plazos de terminación de los tramos por la provincia de Guadalajara que se me han pedido creo que será mejor que los envíe por escrito, porque exactamente no sé cuáles son los plazos de contrato de cada uno de ellos. Lo que le puedo asegurar es que al final de 1991 toda la autovía estará en servicio.

El diputado señor Morlán me ha hecho una serie de preguntas concretas. Le agradezco el anuncio de su apoyo a la gestión que se tenga que desarrollar en esta Dirección General. Respecto a las previsiones del Plan para el resto del año 1989 y final de 1991, como datos globales, porque sería prolijo entrar en el detalle de cuáles son las perspectivas de licitación en los próximos meses así como de los tramos, puedo anunciar que vamos a licitar del orden de 450.000 millones para lo que queda de año en los tramos que restaban para completar el programa de autovías. Hasta finales de 1991 se irán poniendo en servicio paulatinamente diversos tramos, tal como está previsto en el programa de desarrollo de la Ley.

Acabaremos el año 1989 con más kilómetros de autovías puestos en servicio que los previstos, que eran del orden de ochocientos y pico, según figuraba en los Presupuestos. Es decir, para finales de 1988 estaban previstos cuatrocientos y pico kilómetros y al final de 1989 tendremos aproximadamente 820.

En el momento actual había 518 kilómetros en servicio y los tramos que se abrirán antes de diciembre de 1989 suman otros 500 kilómetros, con lo que a final de año contaremos con mil kilómetros más. O sea, iremos por delante de la previsión inicial. Por esto es por lo que he dicho que creo que, a pesar del esfuerzo ímprobo que requiere el Plan por parte de los funcionarios de la Dirección General, de las empresas constructoras y consultoras, soy optimista al creer que los plazos se van a cumplir.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo, brevemente, por favor.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA:** Simplemente quiero comentarle al Director General que la pregunta sobre lo que suponían los proyectos reformados y adicionales se debe no tanto a la preocupación del dinero de más que se gaste como al hecho de que nos parece que hay una corruptela tradicional en España, o un mal hábito de ir a la baja, y luego, a través de estos proyectos adicionales y reformados que deberían haberse previsto en el proyecto inicial, se completa hasta lo que debería ser el presupuesto inicial, lo que nos lleva a veces a confusiones numéricas en las discusiones de tipo presupuestario o sectorial sobre la política de carreteras. Unicamente deseaba hacer este comentario.

El nudo gordiano es la dificultad importante que puede poner la ejecución del Plan General de Carreteras, por la característica que le he comentado anteriormente. Tradicionalmente en España se ha ido creciendo a través de la periferia de las ciudades mediante la creación de un tejido de tipo industrial y de servicios que luego impide la ejecución de este tipo de accesos. Si se aplicara debidamente la nueva Ley de Carreteras eso debería impedirse en el futuro, porque está entorpeciendo el Plan General en cuanto a los accesos.

Efectivamente el coste del kilómetro varía mucho según la orografía y otras condiciones. Esto me conduce siempre a la discusión de autopistas y de autovías, que no voy a reproducir aquí porque sería un tema monográfico, pero siempre lo hemos debatido al hilo de comparecencias como la suya en el día de hoy.

Quiero decirle que nunca entendí que la negativa, tal como usted la ha visto, se basaba en esas razones. Si es por esas razones, debo decirle que las comparto absolutamente. Es más, habría que añadir otras como la de que

algunas empresas utilizaron los beneficios arancelarios que suponía la concesión. Todos estaríamos absolutamente en contra de ese tipo de realización de autopistas.

Cuando leí las declaraciones que en el año 1983 hizo en el Congreso el señor Ministro de Obras Públicas, don Julián Campo, y posteriormente el actual Ministro de Obras Públicas, entendí que había tres razones de fondo para no iniciar las autopistas. Por eso mi sorpresa cuando el Gobierno lo anunció. Entonces pensé que, efectivamente, lo que yo llamaba presupuestos teóricos habían variado y que ahora estaban en otros presupuestos teóricos, en los que coincidimos mucho más. Entendí que había unas razones de tipo económico-estructural, es decir, que era muy costoso un kilómetro de autopista en relación con un kilómetro de autovía. Por eso le preguntaba cuánto cuesta un kilómetro de autovía teniendo que desdoblar calzada y con las circunstancias urbanísticas en España, donde se ha creado ese tejido industrial en torno a las carreteras, y cuánto cuesta un kilómetro de autovía, porque quizá no sea mucha la diferencia.

Razones medioambientales. Vengo sosteniendo que una autovía mal trazada, desde el punto de vista medioambiental, puede tener un impacto más negativo que una autopista bien trazada. Eso se puede observar en Europa y también en España, donde hay autopistas y autovías mal trazadas, y al contrario.

Luego hay una razón social de fondo. Se dice que las autopistas son un sistema viario para ricos, mientras que las carreteras generales son para el resto de los ciudadanos no ricos. Esto va unido al peaje. Por eso la propuesta que hacíamos era que cuando la autopista es necesaria no hay que cobrar peaje y cuando la autopista es un adorno necesario por cuestiones turísticas o por otro tipo de razones, habrá que pagar un peaje, porque no viene dado por razones estructurales de desarrollo regional o de equilibrio entre regiones más ricas y más pobres.

Estas son las razones que creí que habían motivado la nueva decisión del Gobierno. No sé si es así o no. Si quiere, podemos aplazar la discusión. Lo que sí debe quedar claro es que, ahora mismo, en este tema de autopistas, lo que hay son unas declaraciones, unos estudios básicos (no sé si lo he entendido bien, quiero que me lo confirme) que se han presentado al Gobierno, pero el Gobierno no se ha planteado todavía la decisión final.

El señor **PRESIDENTE:** tiene la palabra el señor Montesinos. Por favor, brevemente.

El señor **MONTESINOS GARCIA:** Quiero agradecerle al señor Director General la información que ha facilitado.

Tengo que reiterar algo de lo que decía hace unos momentos el señor Martínez-Campillo. Me he visto sorprendido con las razones por las cuales autovías sí ahora y autovías no antes, porque no eran esas las que se daban. Les remito al «Diario de Sesiones» de los añor 78 y 79, antes incluso de la segunda legislatura con don Julián Campos. Principalmente se atacaba a las autopistas desde el Grupo Socialista porque eran para países ricos y, además, porque deterioraban el medio ambiente. Concretamente, eran un desastre ecológico. Palabras textuales las de «desastre ecológico». Puedo citar la fuente si le interesa.

Me alegro que hayan cambiado porque, indudablemente, desde el Gobierno no se ven las cosas igual que desde la oposición. Yo tengo muchas ganas también de verlas alguna vez desde el Gobierno, pero tengo conciencia de lo que es oposición. Me doy cuenta de que nosotros estamos haciendo una oposición más exacta que ustedes, porque no estamos montando algaradas cuando rectifican, como le decía hace un momento.

En cuanto a lo que usted decía, señor Director General, de que algunos ayuntamientos entorpecen, le doy absolutamente la razón, pero los tres ayuntamientos de Alicante que usted citaba, que son Petrel, Alcoy y Cocentaina, son socialistas. Este es un tema a tener en cuenta dentro de su propio partido, que son los que les entorpecen a ustedes mismos para que se terminen estas cuestiones.

Por otra parte, hay un tema que he olvidado. Lo lamento porque hubiera querido hacer la pregunta antes. En las expropiaciones que el Ministerio de Obras Públicas suele realizar se tarda mucho en pagar. A lo mejor se han liquidado las cuentas del constructor, pero las expropiaciones siguen sin pagarase. Me gustaría, si puede ser, si no haré la pregunta por escrito, que nos contestara sobre como está en general el pago de expropiaciones en toda la red vial de España y, por supuesto, especialmente en el tema de Alicante.

Por fin, únicamente hacer una reflexión. Alicante está más necesitada de reformas viales porque nunca las tuvo. Por otra parte, es la cuarta provincia en matrícula de coches, o sea, en parque automovilístico, y es una de las menores de España, sólo tiene cinco mil kilómetros cuadrados. Pero además otra cuestión a añadir es que en esta provincia sola hay más camas hoteleras que en todo Portugal, en toda Austria, en todas las Baleares o en toda la Costa del Sol, y eso supone un beneficio para el resto del país en cuanto a las divisas que entran. Toda esa red vial no es sólo para los alicantinos que representamos los Diputados de Alicante, tanto socialistas como del Grupo Popular o del CDS que estamos aquí, sino lo que supone esa entrada de divisas para todos los españoles. Y todo lo que se prevea para esa provincia es poco, porque en estudios europeos de hace muchos años ya, desde 1970, está considerada como la California de Europa. Es necesario pensar en autopistas, aun cuando a lo mejor en otras partes de España no sean tan necesarias o tan perentorias, entre otras razones porque la gente de Alicante no suele ir de turismo a otros sitios y, sin embargo, por ejemplo, el 50 por ciento de los madrileños pasan sus vacaciones en la provincia de Alicante. Y ya no hablemos sólo de madrileños, sino de todas las provincias hermanas del interior.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Fernández Sánchez): Vamos a ver si a esta segunda serie

de preguntas damos cumplida contestación. En cuanto al tema del señor Martínez-Campillo sobre las bajas, los reformados y los adicionales, en cierta parte del sistema de subastas daba lugar a estas situaciones. Por ese motivo y siguiendo las recomendaciones de la propia CEE en los sistemas de contratación, estamos acudiendo al sistema de concurso, con el que hemos conseguido un cierto equilibrio en este tema de bajas y, como he dicho antes, las cifras de bajas en concurso andan alrededor del 6 por ciento —entre el 3 y el 8 son las cifras que normalmente suelen presentarse—, y, en cambio, en las obras que estamos sacando todavía por subasta estas bajas varían entre el 20 y en algunos casos el 45 por ciento.

En cuanto al tema de los reformados, desde la Dirección General estoy tratanto de que sean siempre por causas estrictamente justificadas y no por capricho del contratista ni del ingeniero director de obra. En ese sentido, he dado una orden circular en la cual, para poder tramitar en el momento actual un reformado, hace falta el informe favorable del proyectista y del ingeniero director de obra, porque de esa forma quitamos la parte, que pudiera ser de capricho, de que el proyectista hubiera pensado una cosa y el ingeniero director tenga su propio criterio y quiera cambiarla. Como eso le puede costar dinero a la Administración, en beneficio siempre del contratista, que lo aprovecha, estamos cortando esa opción, pero evidentemente será muy difícil cortar los reformados porque S. S. es ingeniero y sabe que en una obra lineal siempre se presentan problemas, y estos problemas geológicos, por muchos ensayos previos que se hagan, son muy difíciles de prever en general.

Respecto a los accesos, la Ley ha contemplado, efectivamente, para el tema de las variantes que no se vuelva a repetir la situación actual, y por eso ha puesto la línea de edificación a una distancia de cien metros.

De todas formas, en muchos de los problemas de acceso no es tanto la dificultad en encontrar este trazado fuera de la ciudad, sino que hay un gran número de núcleos pequeños, cuya vida discurre más o menos alrededor de la autovía, que lo que no quieren es que se saque dicha autovía del centro de la ciudad. Hay problemas de todo tipo; unos se quejan de que si lo sacamos no quieren y otros se quejan de que si lo dejamos dentro hay mucho tráfico; hay para todos los gustos.

Respecto a las autopistas, no voy a referirme a la filosofía que hubiese en el año 1983, tengo que referirme a la de mi Ministro actual. Aparte de las razones básicas que he expresado, por descontado que para el caso concreto de una autovía, el buscar un trazado nuevo completamente o hacer un desdoblamiento, tiene factores económicos y de medio ambiente. En general puede ocurrir que sea más barato hacer un desdoblamiento. Pero los problemas de medio ambiente, tanto por la agresión como por el impacto ambiental, creo que son menores, igual que la propia tramitación. Es decir, en una tramitación nueva hay un desgaste tremendo con los grupos ecologistas y con todos los defensores del medio ambiente para aprobar un trazado por sitio nuevo. En cambio, si se trata de desdoblar la actual, nunca se ha planteado este problema. La propia tramitación, desde el punto de vista medioambiental, es mucho más fácil. El precio es distinto. No es lo mismo desdoblar en un sitio fácil que hacer un nuevo trazado, y he dado algunas cifras antes. En sitios relativamente fáciles, como Murcia-Alicante, ha costado 300 millones la nueva, pero el desdoblamiento en los tramos anteriores por la Mancha ha costado 70 millones. Hay una razón de precio, evidentemente la hay, y también razones medioambientales, pero no eran esas las que estaba citando, sino a las que creía que se había referido antes respecto al sistema de concesiones.

El tema de expropiaciones que ha suscitado el Diputado señor Montesinos, efectivamente, es un asunto complicado por su propio trámite y por el número de expropiaciones que tenemos al año, que son 100.000, con 100.000 expedientes. La verdad es que se están llevando bastante bien, porque se están resolviendo mediante justiprecio, y el 97 o el 98 por ciento de los casos no han llegado a ningún litigio.

El problema del pago existe porque en los presupuestos no hay una partida específica, un capítulo presupuestario específico para expropiaciones, entonces, esto está ligado a los propios capítulos de los superproyectos, digamos dentro de la previsión para obras, y en algunos momentos puede ocurrir que se quede sin créditos para poder disponer de ellos, y hay que esperar a que se produzca una detracción o a que haya una incorporación de remanente el año próximo. Es decir, que efectivamente en algunos casos ha habido problemas para la tramitación del pago por ese motivo.

Creo que con esto he terminado de contestar a todas las preguntas que me habían hecho en la segunda ronda.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Director General de Carreteras, por su presencia, por la información abundante que ha facilitado a esta Comisión y le deseamos, en esta primera venida a la misma, el mayor éxito en su gestión.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y treinta y cinco minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID
Cuesta de San Vicente, 28 y 36
Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid
Depósito legal: M. 12.580 - 1961