



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1990

IV Legislatura

Núm. 19

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 3 (extraordinaria)

celebrada el jueves, 25 de enero de 1990

Orden del día:

- Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela) para informar sobre la política que desarrollará, en su respectiva área, el nuevo Gobierno (número de expediente 214/000005).
-

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

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión de la Comisión de Industria, cuyo único punto del orden del día es la comparecencia del excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo para informar sobre la política

que desarrollará, en su respectiva área, el nuevo Gobierno. La ordenación del debate será exactamente igual que la de ayer, y quiero señalar a los distintos grupos Parlamentarios que esta Presidencia supone que con la realización de estas informaciones se dan por decaídas las iniciativas de los distintos grupos de comparecencia de los señores Ministros correspondientes, salvo que mani-

festaran una posición distinta cada una de SS. SS. Como saben, ésta es una comparecencia extraordinaria que ha sido convocada por el Presidente de la Cámara, cuyo debate se va a regir por el artículo 203 del Reglamento del Congreso.

Para hacer la exposición sobre la política desarrollada por su Departamento, tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas, don Javier Sáenz Cosculluela.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, con sumo gusto comparezco ante los miembros de esta Comisión al objeto de formular las líneas esquemáticas de trabajo que me propongo desarrollar en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Procuraré, en la medida de lo posible, ser conciso al efectuar esta exposición consciente, por otra parte, de que los trámites posteriores me permitirán desarrollar con detalle aquellos aspectos que SS. SS. consideren convenientes y por los que se interesen y, en todo caso, esbozaré los aspectos programáticos más fundamentales para que ese posterior debate pueda coincidir lo más fundamentalmente posible con el esquema de trabajo previsto.

Les anticipo ya a SS. SS. que mi intención es referirme a la mayor parte de los ámbitos competenciales. Es cierto que la diversidad de ámbitos de trabajo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo me va a impedir entrar con detalle en todos y cada uno de ellos. Como SS. SS. saben, además de las infraestructuras hay otros ámbitos competenciales relativos al medio ambiente, al urbanismo, a la investigación de obras públicas, a las instituciones que operan en el mercado del suelo, tanto industrial como edificatorio, y a la política de puertos y costas. No creo que sea posible, sin agotar su paciencia, entrar con detalle en cada una de estas cuestiones.

Al comenzar esta exposición, quisiera referirme a lo que considero fines básicos del Ministerio, y en los que siempre he insistido con tesón.

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo desarrolla un papel esencial en la consecución de fines como la contribución al desarrollo económico y social del país, creando infraestructuras, eliminando lo que se ha venido a llamar cuellos de botella, potenciando, por tanto, todas las bases de partida de un desenvolvimiento posterior de actividades económicas.

También es cierto que otro fin directamente vinculado con la política de inversiones del Ministerio de Obras Públicas es el de mejorar, en términos generales, la calidad de vida de los ciudadanos en relación con una gran cantidad de ayuntamientos y con todas las comunidades autónomas para proveer equipamientos de todo tipo, regeneración de recursos, etcétera.

Es forzoso mencionar que las actividades inversoras del Ministerio tienen una fuerte incidencia en la creación de empleo y en la promoción de la actividad económica. Otorga una gran importancia a una correcta y rigurosa utilización de los medios de que dispone el Ministerio para lograr que estos objetivos se plasmen en la realidad.

En este sentido debo señalarles que las labores de programación y de planificación en el Ministerio tienen una gran dedicación de medios, de recursos. Incluso en la organización del Ministerio en los últimos años ha cobrado importancia esta labor de programación económica y de planificación, dando lugar a servicios que sin duda están potenciando, a la vez que estos objetivos, la propia transparencia económica del Ministerio. Me refiero a la transparencia porque sin duda la certidumbre en las expectativas de inversiones del Ministerio produce en el sector privado, que colabora con la creación de infraestructuras, una circunstancia muy apta que el propio sector empresarial pueda planificar adecuadamente sus dotaciones de recursos materiales y humanos.

Creo que el Ministerio ha venido produciendo una progresiva intensificación de las inversiones en los Capítulos VI a VIII del presupuesto. Desde 1986 al ejercicio recientemente terminado hemos pasado de los 228.354 millones a 492.220 millones. En todos estos ejercicios se ha logrado un porcentaje de ejecución de la inversión siempre superior al 90 por ciento.

Otra actividad importante, que la coloco en segundo lugar con respecto a lo que es la pura política de inversiones, es la relacionada con las actividades legislativas. Si en años pasados se ha promovido un texto legal para regular la situación de las costas, con su correspondiente reglamento de desarrollo, se ha aprobado una ley de carreteras a iniciativa del Ministerio, se ha desarrollado en su totalidad la Ley de Aguas, no es menos cierto que en los años venideros seguirá siendo necesario este esfuerzo de iniciativa legislativa, al que me referiré más despacio con posterioridad, pero que ya inicialmente les menciono, en relación con el régimen jurídico del suelo urbano —la Ley del Suelo—, referido a los arrendamientos urbanos y a los procesos edificatorios, y asimismo a la política hidráulica, ya que el Plan Hidrológico Nacional tendrá carácter de ley, según dispone la Ley de Aguas, y armonizará la política hidráulica de cada una de las cuencas.

También tendrá, si no carácter legislativo, al menos carácter de iniciativa con trascendencia parlamentaria, el segundo plan de carreteras y la nueva planificación de vivienda, además del reglamento de carreteras que está en avanzado trámite de redacción.

Como SS. SS. saben, estas previsiones hay que conectarlas siempre con las presupuestarias. En el reciente Real Decreto-ley convalidado por esta Cámara en días pasados se incluye una disposición adicional con respecto a los créditos de 1989 de 46.867 millones de pesetas más para carreteras y 13.512 para la Dirección General de Obras Hidráulicas. Estos nuevos recursos provisionales hasta que la Cámara debata la Ley de Presupuestos suman un total de 60.379 millones de pesetas más, insisto, respecto al ejercicio de 1989.

Omito mencionar cantidades a SS. SS. Tan sólo deseo significarles que en el proceso de dotación presupuestaria las inversiones de carreteras han alcanzado, en el período 1986-1989, un crecimiento del 284 por ciento, del 58 por ciento en el ámbito de las obras hidráulicas, del 26 por ciento en el de la vivienda y arquitectura, y en tor-

no al 20 por ciento en la política de puertos y costas. De manera que, como les he señalado hace unos momentos, el presupuesto global de los Capítulos VI, VII y VIII ha pasado en estos tres años de unos 228.300 millones a 492.000 millones.

A continuación me referiré a algunos datos que considero de interés para situar en la política macroeconómica los resultados de esta política de inversiones.

En los últimos tres años, como consecuencia de la plena entrada en vigor de las planificaciones, a las que aludiremos sin duda a lo largo de la tarde, el crecimiento del PIB del sector de la construcción ha ascendido siempre a cifras de dos dígitos, el 10,4 en 1987, el 10,5 en 1988 y el 14 por ciento en 1989. Crecimiento en el sector de la construcción que refiero respecto del total nacional, que fue del 5,5, 5,2 y 5 por ciento en los citados tres años. Creo que son cifras de por sí significativas de hasta qué punto la inversión ha sido potente y ha incidido en este período que sin duda podemos calificar como de gran bonanza, también desde la perspectiva o de la actividad económica en el sector de la construcción.

Naturalmente esto se tenía que notar en las estadísticas de empleo. No voy a cansarles con cifras. Sólo les señalaré que en 1985 la tasa de desempleo en el sector de la construcción era del 38,4 por ciento, el doble de la media española en su conjunto. Al término del tercer trimestre de 1989 —períodos de los que dispongo de cifras de total precisión— la tasa de paro está en el 13,1. Es decir, que en estos cuatro años aludidos, de 1985 al tercer trimestre de 1989, la tasa de desempleo en el sector de la construcción ha pasado del 38,4 por ciento al 13,1 por ciento. Creo que el dato de por sí es suficientemente revelador como para que me detenga en consideraciones estadísticas más amplias.

Entro a continuación en un esbozo de la política de carreteras, sin duda uno de los pilares de las actividades del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Si me permiten una breve síntesis inicial para luego entrar en detalles, quisiera manifestarles que el Ministerio está trabajando para poder disponer de un proyecto de segundo plan de carreteras, que confío pueda ser aprobado a finales del año 1990 y que teóricamente contempla un período de realización entre 1992 y el año 2000. Este segundo plan de carreteras, en el que estamos trabajando, del que lo único que les puedo ofrecer en este momento es el compromiso electoral del Partido que sustenta al Gobierno, (llegará un momento en que el debate de este segundo plan de carreteras pueda tener otras referencias, en este momento puedo hablar del compromiso electoral), supondría construir unos 4.300 kilómetros más de autovías aproximadamente; proseguir con un programa de grandes inversiones en ciudades y grandes ciudades; continuar con una política intensa de conservación de las carreteras; y asimismo resolver aquellas infraestructuras necesarias para que en ningún punto de la red de interés general del Estado quepan circunstancias de vialidad por razones climáticas o invernales, construyendo una serie de túneles que definitivamente eliminan todo peligro de cierre durante la época invernal.

Este segundo plan de carreteras que, insisto, tiene hoy en nuestras previsiones una cifra estimativa de unos 4.300 kilómetros, no prejuzga el desarrollo que pueda ir efectuándose a las licitaciones de autopistas de peaje como infraestructuras complementarias. Concretamente, dentro del primer trimestre de 1990 espero poder sacar a licitación las autopistas de peaje entre Madrid-Burgos, Madrid-Zaragoza, Alicante-Cartagena y Costa del Sol. Naturalmente, el plan de carreteras es perfectamente competitivo con esta línea de ir ofreciendo la oportunidad de que el sector privado contribuya a la creación de infraestructuras complementarias de los grandes ejes que se desarrollan mediante el programa de autovías.

Sus señorías sin duda saben, en todo caso creo que es obligado recordarlo, que el primer Plan General de Carreteras, en términos de afirmación absoluta (nunca había habido un tratamiento global y sistemático de toda la red del Estado como un programa de inversiones), tenía un calendario, que les resumo: desde el año 1986, aunque se computaban las inversiones hechas en los años 1984 y 1985, se desarrollaban las inversiones para hacer la última adjudicación en 1992; un Real Decreto-ley, convalidado por esta Cámara hace aproximadamente dos años, modificó ese calendario, de tal forma que la construcción de las autovías se termine en diciembre de 1991, adelantando, por tanto, tres años el período de ejecución de las obras, y los acondicionamientos y programas de reposición y conservación se desarrollan con arreglo al calendario inicialmente previsto en el plan de carreteras.

Pues bien, hecha esta referencia a lo que es intención de diseño para los próximos años en cuanto a inversiones de carretera, me voy a ceñir al actual primer plan de carreteras.

Puedo decirles que el cumplimiento de este primer plan de carreteras es sumamente satisfactorio para mí. Naturalmente, la funcionalidad de estas tremendas inversiones la alcanzarán los ciudadanos cuando se culmine la realización de las obras y cuando los itinerarios tengan remojado o remodelado el firme o las características de la carretera en toda la integridad de esos recorridos. Aunque los ciudadanos no pueden ver terminadas unas obras que están diseñadas para un período más largo, sin embargo, el grado de realización del plan de carreteras en este momento es sumamente satisfactorio. Junto con el programa de autovías, de acondicionamientos y de reposición y conservación hemos desarrollado actuaciones en medio urbano extraordinariamente importantes, algunas referidas a acontecimientos singulares que coinciden con la condición de grandes ciudades, como es el programa de circunvalación de Sevilla, como es el programa de cierre de la M-30 y de la nueva M-40 en Madrid, cinturón litoral y actuaciones concordantes en la ciudad de Barcelona y su comarca, o las innumerables variantes de población, algunas de la trascendencia de la de Valencia que supone una inversión francamente importante.

Les voy a resumir algunos datos de cómo va el plan de carreteras; datos que, por otra parte, referiré también a expectativas de entrada en servicio.

En el programa de autovías, de los 3.537,9 kilómetros

que va a suponer este plan, están en servicio 724,5 kilómetros, que han costado unos 100.000 millones de pesetas; están en ejecución francamente avanzada 1.238,6 kilómetros, que supondrán una inversión inicial de unos 270.000 millones de pesetas; los próximos días creo que el Consejo de Ministros podrá abordar unas adjudicaciones superiores a los 250.000 millones de pesetas, una vez culminen los trámites administrativos pertinentes; y en fase de próxima licitación, 451,3 kilómetros.

A lo largo del año 1990 entrarán en servicio, si me permiten que les hable de memoria para no estar continuamente consultando fichas, unos 800 kilómetros de autovía, muchos de ellos en los itinerarios Madrid-Sevilla, Madrid-Zaragoza, Madrid-Burgos, Alicante-Murcia, Madrid-Costa Levantina, y algunos tramos de menor longitud en la cornisa cantábrica, en el eje Sevilla-Huelva y en otros itinerarios. Si me permiten les hablo en este momento en términos un poco más globales, luego si quieren les puedo hacer más precisiones.

El programa de acondicionamientos supone renovar profundamente la estructura de las carreteras españolas en 7.448 kilómetros; de esos 7.448 están terminadas las obras en 2.631 kilómetros; están en ejecución, en distinto grado de desarrollo, aproximadamente la mitad y por lo menos entrarán en servicio en los próximos meses, 2.035 kilómetros; en trámite de contratación y expropiación, unos 650 kilómetros; y el resto, que son 2.116, tendrán los trámites oportunos de proyecto, adjudicación y realización de obras con arreglo al calendario previsto en el Plan General de Carreteras.

Los costes de inversión son también extraordinariamente grandes. Hasta este momento lo contratado en acondicionamientos alcanza la cifra aproximada de 200.000 millones de pesetas.

En mejora de plataforma y pavimento, que es el resto de la red del Estado, de los 20.530 kilómetros que tiene la red de interés general del Estado, cuya situación exigía un tratamiento de mejora de plataforma y pavimento, son 8.900 kilómetros. De estos 8.900, están terminadas las obras en 4.000 kilómetros; están en ejecución 2.050 kilómetros y en fase de contratación y expropiación, aproximadamente 600 kilómetros. Para el calendario restante previsto en el Plan General de Carreteras, quedan unos 2.355 kilómetros. Los costes realizados ya en este programa son de unos 100.000 millones de pesetas.

En actuaciones en medio urbano, dado que el Plan, al no poder disponer de capacidad de decisión respecto de los planeamientos urbanos, se va desarrollando conforme van despejándose las incógnitas urbanísticas y van lográndose acuerdos con los propios ayuntamientos que tienen incidencia en la viabilidad o no de estas actuaciones, el cómputo se hace por costes, como también conocen aquellas señoras Diputadas y señores Diputados que han conocido los informes de seguimiento de la anterior legislatura. En este momento, hay en servicio de actuaciones en medio urbano por valor de 30.000 millones de pesetas, hay obras por valor de 121.500 millones de pesetas y en fase de contratación por valor de 38.000 millones de pesetas. En la fase de expropiación, tenemos obras por va-

lor de 2.650 millones de pesetas, siempre redondeando las cifras para no hacer agobiante la información.

Quisiera destacar en este programa de actuaciones urbanas, insisto, el cierre de la M-30 en Madrid. Respecto de la M-40 debo precisarles que se ha ido desarrollando esta planificación conforme han ido poniendo los entes locales a disposición del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo las correspondientes correcciones de planeamiento. En Barcelona, el cinturón litoral más la prolongación hasta Malgrat, pasando por el nudo de Trinidad-Mongat y los acuerdos desarrollados con la Generalidad de Cataluña para cooperar en el desarrollo de la fase terminal del cinturón de ronda que enlazará después con el aeropuerto del Prat del Llobregat. En Valencia, el conocido como «by-pass». Este verano entrará en servicio la variante de Valencia, no en su totalidad, pero de tal forma que no será necesario ya pasar por la ciudad para el tráfico que discurre de norte a sur, por la autopista 340. Este verano entrará en servicio la penetración que unirá los tramos de Sagunto, El Puig, Ademuz, Bétera, hasta la conexión con la prolongación hacia el sur de la carretera 340.

Quisiera señalarles, señorías, que el propósito que tengo para el desarrollo del Plan General de Carreteras es el de que éste comience a ponerse en aplicación sin solución de continuidad respecto del I Plan General de Carreteras en lo que al programa de autovías se refiere, y que para ello —y a ello no es ajeno el haber pensado en el ejercicio del año 1990 para proponer la aprobación del II Plan de Carreteras— será preciso licitar proyectos con dieciocho o veinticuatro meses de antelación, para que la planificación discorra con menos agobios e incomodidades de las que ha producido el I Plan que, como SS. SS. saben, se ha realizado sin que preexistiera una cartera de proyectos acumulada a lo largo de un proceso de diseño más o menos prolongado en el tiempo.

Voy a pasar casi inmediatamente a mencionar los aspectos básicos de la política hidráulica, pero quizá sea oportuno mencionarles que, entre la última semana de diciembre pasado y los primeros días de febrero, quizá los últimos de enero, entrarán en servicio algunas obras bastante importantes que sin duda van a aportar un alivio en ciertos corredores: la variante de Soria, el tramo Carabias norte-Milagros sur en la autovía de Madrid-Burgos, el tramo Madrid-Burgos, que prácticamente está ya en servicio, a falta de unos pequeños detalles, Boceguillas-Cerezo, la variante de Talavera de la Reina, el tramo de Talavera a Torralba, en la autovía hacia Extremadura, la circunvalación de Alicante, el tramo Sanlúcar-Chucena, la primera fase de la circunvalación de Granada y algunos acondicionamientos importantes. Omito la mención de los 750 u 800 kilómetros que entrarán en servicio el año 1990, pero en todo caso, estos datos los tengo a su disposición si así lo precisan.

En consecuencia, paso a continuación a mencionarles las líneas básicas por las que deseo que discorra la política hidráulica en los próximos años.

Sus señorías saben que, aprobada la Ley de Aguas, ha sido preciso hacer un escrupuloso, y no exento de dificult-

tad, desarrollo reglamentario de la Ley. Lo fundamental de la Ley de Aguas —a nadie se le oculta— es el mandato de elaborar el Plan Hidrológico Nacional, que estará en relación, previa y posteriormente, con las previsiones de los planes hidrológicos de cuenca. En este momento está procediéndose por un período largo, casi de ocho meses, a la elección de todos los órganos participativos previstos en la Ley de Aguas. Sus señorías saben que esta Ley estableció mecanismos participativos muy estrictos de las corporaciones locales, de usuarios de todo tipo, de comunidades autónomas. En el mes de mayo se terminará el proceso de elección. Son cientos de procesos electorales; piensen solamente en la complejidad de este proceso en las comunidades de regantes. Por tanto, a partir de mayo se estará en condiciones legales de iniciar la tramitación formal de los planes de cuenca y del Plan Hidrológico Nacional. Naturalmente, durante este período de preparación, el Ministerio y las confederaciones hidrográficas hemos trabajado intensamente en la preparación de la documentación básica, que está ya en imprenta, una documentación básica que va a ser, sin duda, un instrumento extraordinariamente útil para los diseños de planificación hidráulica.

No quiero ocultarles que el Plan Hidrológico Nacional debe tender a objetivos muy primordiales en la sociedad española, el primero de ellos seguir acumulando la mayor cantidad posible de recursos hidráulicos. No dejaré de decir, una vez más, que España no puede renunciar a acumular el máximo de recursos hidráulicos y, por tanto, a seguir regulando nuestros ríos, aunque naturalmente las posibilidades físicas de regular están siendo cada vez menores. Las presas fáciles empezaron a hacerse ya hace cien años y cada vez son más costosas, más difíciles y de más dudosa viabilidad técnica; hay que agotar muchos más trámites porque ya quedan, como dicen los técnicos, menos cerradas disponibles. Así y todo, hemos puesto en servicio en los últimos cuatro o cinco años treinta y siete grandes presas y están en construcción otras treinta y siete, que suman en total 11.000 hectómetros cúbicos. Para que se hagan una idea, hemos pasado de cien hectómetros cúbicos a comienzo de siglo, a 45.000 en los últimos meses. Tenemos aproximadamente unas 35 presas (permítanme que no les concrete la cifra hasta que encuentre el número preciso) en programación. Algunas de las presas puestas en servicio son las del Jerte, la de Béznar, Urquiza, Alanje, Colomera, La Viñuela y La Serena, esta última a punto de ponerse en servicio de hecho, la vida activa comienza en el momento en que empieza a acumular agua. Están en construcción la Tajera, Pajares, Escalona, Bellús, Zahara, Barbate, Guadalcaín, Torán, Huesna, Fernandina, Rialp, San Clemente, La Llosa del Caball, etcétera.

Un segundo gran objetivo del Plan Hidrológico Nacional no puede ser otro que el de la más correcta atribución de los recursos hidráulicos para que el principio de igualdad de los españoles se plasme también en las disponibilidades de agua. España tiene recursos más bien irregulares, escasos en algunas zonas, sobreabundantes en otras, siempre sometidos a ciclos traumáticos, y la polí-

tica de administración del recurso hidráulico se convierte en un objetivo esencial. No quiero olvidar el objetivo ecológico de dar un tratamiento de depuración integral a las aguas españolas, aunque debo mencionarles de antemano que las competencias en esta materia están atribuidas a las comunidades autónomas y, lógicamente, la política tendente a defender la calidad de los recursos deberá ser de fomento y promoción. Por mi parte estoy dispuesto a cooperar con las comunidades autónomas para lograr estos objetivos, a partir de los recursos que estén al alcance de la Administración central del Estado.

Quiero señalar también a SS. SS., como un aspecto sustantivo de esta política hidráulica, el de la mejora del uso del agua, intensificando las dotaciones para el riego, ya que nuestro país necesita hacer importantes incrementos en dichas dotaciones. En este sentido, creo interesante significarles que algunos de los programas de inversión en materia de regadío han tenido un alcance que considero fundamental. Piensen SS. SS., por ejemplo, en la puesta en marcha para desarrollar las zonas regables de La Sagra-Torrijos, Los Monegros (obras adjudicadas ya y en marcha, superando una auténtica demanda histórica, como sin duda el Presidente de la Comisión corrobora con su gesto), El Chanza, Zújar, la zona centro de Extremadura, la Vega de Granada, la zona de Riaño, Bardenas, Najerilla y Guadalupe.

Dentro de la política hidráulica hay que mencionar, siempre en el ámbito de lo que llamamos política de inversiones, el programa de potabilización de Canarias, que supone una inversión de más de 12.000 millones de pesetas, obras de interés general que se están desarrollando en las distintas islas de la Comunidad Autónoma de Canarias, y asimismo los dos programas de lucha contra las riadas en el ámbito de la Confederación Hidrográfica del Júcar y del Segura. En el ámbito del Segura, están adjudicadas las tres grandes actuaciones programadas en su día por la Comisión especial que debatió esta cuestión: presas de Bellús, Escalona y Tous —esta última con un importe de 21.000 millones de pesetas—, y en el ámbito de la Confederación del Segura están ya las 16 ó 20 actuaciones previstas. Tenemos ya en un grado de ejecución importante la presa del Moro, la de Pliego, la variante del ferrocarril como consecuencia de la construcción de la presa del Moro, el encauzamiento de El Reguerón, el trasvase Paretón de Totana, la presa del Judío, al aliviadero Argos-Quipar, el recrecimiento de la presa de la Cierva, presa del Cárcavo, encauzamiento de la margen izquierda del río Mundo en la rambla de Minateda y encauzamiento del río Segura en sus distintos tramos. En fase muy avanzada de elaboración de los proyectos —la contratación será en todos los casos anterior al próximo mes de junio, tal y como previmos en el calendario que se contiene en el Real Decreto-ley que conoció esta Cámara—, la presa de los Rodeos y la de Puentes, otros encauzamientos en el río Mundo, en el Segura, la presa de los Charcos, del Baico, del Boquerón, rambla de Algeciras, Romeral y Hondón.

Vuelvo de nuevo al tema del Plan Hidrológico Nacional para mencionarles a SS. SS. que, en mi opinión, la

planificación hidrológica que mandata la Ley de Aguas es de largo alcance. No se concibe un instrumento legislativo de esa delicadeza si no estamos pensando en todo un ciclo hidráulico y, en consecuencia, el Plan Hidrológico Nacional —siempre según mi opinión— debería ser objeto del más amplio de los acuerdos por parte de los integrantes de esta Cámara. Creo que sólo un acuerdo de amplio alcance dará la rotunda estabilidad que va a necesitar la política hidráulica española. Naturalmente, a lo único que yo me puedo comprometer en esta exposición programática es a dar las mayores facilidades posibles para que dicho acuerdo sea factible y, en todo caso, la rigurosidad de los trabajos va a ser máxima para que dicha planificación responda a las expectativas que todos nos hemos forjado.

Para terminar este capítulo, permítanme que les mencione que las dotaciones presupuestarias en el ámbito de la Dirección General de Obras Hidráulicas han venido evolucionando, desde el año 1985 hasta la fecha, a un ritmo que permite situar la dotación de infraestructuras básicas para el año 1990, en 100.000 millones de pesetas, desde los sesenta y tantos mil millones que figuraban en los ejercicios de los años 1984-85. Deberíamos mencionar también algunas leyes ecológicas relacionadas con el capítulo hidráulico como fue la relativa a la dotación de recursos hidráulicos en las Tablas de Daimiel, o el Plan Nacional de Interés Comunitario, PNIC, de Asturias, que va a suponer una inversión de 18.000 millones en los ríos Caudal, Nalón y Nora; o algunas otras acciones que sin duda tienen trascendencia en esta materia.

Para terminar, y por concretarles una cifra que había mencionado en términos insuficientemente precisos hace un momento: el programa de potabilizadoras de Canarias suma 16.000 millones de pesetas y una producción total de 48.000 metros cúbicos por día. Las potabilizadoras en marcha contenidas en el Plan son diez.

Me refiero a continuación a la política de vivienda. En estos últimos cuatro años la política de vivienda ha estado centrada en los esquemas básicos que ya contenía el plan trienal iniciado en el año 1983, aunque con mecanismos que han ido tratando de superar los defectos que contenía aquel plan trienal y cuatrienal en lo que se refiere a utilización de viviendas de protección oficial para segundas residencias o insuficiente exigencia de requisitos personales y subjetivos para acceder a las ayudas. Pero ese esquema financiero de la política de vivienda ha tenido una continuidad a lo largo de este ciclo iniciado con el plan trienal.

¿En qué se basaba la política de vivienda? Se basaba en el establecimiento de medidas fiscales de apoyo a los compradores; en el establecimiento de ayudas personales en función del nivel de renta de los adquirentes de viviendas, tanto de promoción pública como privada, y en el establecimiento de subsidios de interés; es decir, en el otorgamiento de recursos públicos para capacitar al comprador a abordar los costes de amortización de los préstamos hipotecarios.

Este esquema, que ha permitido iniciar, terminar y vender aproximadamente un millón de viviendas (vuelvo a

decirles que las concreciones prefiero reservarlas para el coloquio posterior, para no perder el aspecto esquemático de esta exposición), estos objetivos que, insisto, no han dejado de tener importancia —en este millón de viviendas computo, naturalmente, todos los diversos regímenes de ayudas oficiales— han generado un gasto extraordinariamente importante para las generaciones futuras, porque el gasto anual que se derivaba de ese Plan se trasladaba hacia el futuro a los quince o ahora veinte años de amortización con subsidios de interés, de tal forma que, progresivamente y cada año, aumentaba el coste de los subsidios que se iban a devengar a lo largo del año y, por tanto, iban reduciendo el margen de maniobra presupuestario dentro de la política de vivienda.

Creo que ha llegado ya el momento de modificar ese esquema financiero de la política de vivienda, entre otras cosas porque, además, hay otros muchos factores imprevistos e impredecibles en los años 1983 y 1985 y que hoy son una realidad preocupante, como la evolución de los costes de la vivienda. En los años 1983 y 1985, la tasa de actividad en el subsector de edificación de viviendas era bajísima; valga la expresión de que no se hacían viviendas, no había grúas en el país, no tenía actividad el sector, y ahora la tasa de actividad es tan extraordinariamente elevada que se ha producido un encarecimiento de los precios muy notable, aunque, afortunadamente, empieza a producirse una tendencia hacia la suavización en esos precios.

Por tanto, el nuevo esquema de política de vivienda, que habrá que desarrollar en los próximos meses, debe tener en cuenta estos nuevos factores que constituyen una preocupación no sólo de los gestores públicos, sino de la población. De ahí que yo quiera empezar la exposición de este esquema de nueva política de vivienda mencionando la Ley del Suelo.

En los costes de vivienda inciden los costes del suelo, a veces en unos porcentajes excesivamente grandes. Hay supuestos en los que la repercusión del precio del suelo en el coste final es hasta del 60 por ciento. El régimen de tenencia del suelo urbano, urbanizable en todas sus modalidades es claramente injusto y, desde luego, revisable. A eso responde el proyecto de ley que ya ha sido remitido por el Consejo de Ministros a esta Cámara. Es una ley, desde luego, traumática para los especuladores y bastante rompedora de los esquemas de tenencia y de régimen del suelo que venían estando en vigor. Hay que actuar, por tanto, en la política de viviendas, atacando las causas de los precios especulativos del suelo.

Naturalmente que esta ley, como todas las leyes, no produce, por el mero hecho de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», un cambio en la situación. La Ley crea unos instrumentos, da unas potestades a los poderes públicos, pero serán éstos los que aplicarán o no, llevarán hasta el final las posibilidades que ofrece esa ley o no, en función de la soberana decisión que corresponde a cada pleno municipal a la hora de planificar su crecimiento urbanístico. Por tanto, la ley crea unos instrumentos muy poderosos que estarán al servicio de los poderes locales y autonómicos, para poder realmente aumentar la

oferta de suelo edificable y en condiciones diferentes, entre otras razones porque la ley posibilita la expropiación a valor originario y la posibilidad de dotar al municipio de un patrimonio de suelo con objeto de que sea el soporte de construcción de viviendas. Este es uno de los mecanismos de la nueva política de vivienda.

El segundo se refiere al porcentaje de población que vive en régimen o tenencia de alquiler o arrendamiento. España es una sociedad con un porcentaje de ciudadanos que ocupan una vivienda con ese régimen de tenencia más bajo o de los más bajos de la Comunidad Europea. A ello no es ajena la tradición, la tendencia que durante casi treinta años, desde que empieza un proceso de recuperación económica en la segunda parte de la década de los cincuenta, fomenta la adquisición de la vivienda y es verdad que constituye casi un factor cultural. Pero también hay otros factores que condicionan esa situación, el régimen legal de los arrendamientos y otros factores en los que creo que no es el momento de entrar, ya habrá ocasiones de hablar largo y tendido de esta cuestión. Pero lo cierto es que estamos en unos porcentajes muy bajos de población que vive en arrendamiento. Me atrevo a decirles que son más bajos de los que se vienen publicando y de los que se vienen manifestando como porcentajes ciertos.

El Ministerio está ultimando en este momento una investigación, que ha llevado mucho tiempo, para saber exactamente cuál era la situación del ámbito de los arrendamientos en la sociedad española, para poder operar con conocimiento de causa y para proponer decisiones que se correspondan con la realidad sociológica española. Pero la política de vivienda pasa también, necesariamente, por modificar la actualmente vigente Ley de Arrendamientos Urbanos y en el Ministerio hemos comenzado ya a trabajar en las bases que orientarán la redacción del anteproyecto de ley de arrendamientos urbanos. Los mecanismos son complejos, variados y ciertamente no creo que sea este el momento de discutir las orientaciones, ni tampoco estoy en condiciones de entrar en ese debate con un mínimo grado de detalle, pero sí les manifestaré que el objetivo último de la Ley de Arrendamientos Urbanos, manteniendo un adecuado equilibrio entre las facultades del arrendador y del arrendatario o arrendataria, debe ser asegurarse que se produzca una dinámica de aumento de la oferta de viviendas en alquiler, por tanto, que el arrendamiento sea una forma de acceder a la vivienda y así resolver el problema de las familias que buscan vivienda por primera vez o que necesitan cambiar.

Entro en la tercera clave de la nueva política de vivienda. El sistema de subsidios de interés no nos lleva más que a concentrar en torno a los años 1994, 1998 y 2000, por tanto a generaciones futuras, el coste de las políticas actuales de vivienda. Por otra parte, la actual situación de la política de vivienda viene muy condicionada porque no hemos conseguido encontrar un marco que resuelva definitivamente la necesidad de la cooperación entre las comunidades autónomas y la Administración central en esta materia.

Como SS. SS. saben, la competencia en materia de vi-

vienda la ostentan las comunidades autónomas y el Gobierno de la nación tiene competencias en la ordenación financiera y en la política económica; viene destinando, por la vía de deducciones o gastos fiscales y mediante las ayudas personales y los subsidios de interés, cantidades muy importantes que se plasman en los Presupuestos. Pero, ciertamente el esfuerzo conjunto de la sociedad española por abordar el problema de la vivienda —hablo en términos de sociedades, sin personalizar en ningún territorio autonómico— es bajo.

Quiero manifestarles también que el modelo de vivienda de protección oficial es todavía muy rígido. La tipología de la vivienda está concebida para una familia sociológicamente definida, pero que ya no es la familia representativa española, por lo menos en términos absolutos. La clásica vivienda de 70, 80 ó 90 metros cuadrados, que responde al prototipo de la vivienda de protección oficial, debe diversificarse para que en el ámbito de la protección oficial demos cabida a una demanda muy cualificada de personas que viven solas, de matrimonios de bastante edad, que ya no necesitan la vivienda que venían disfrutando en épocas anteriores, y para ofrecer también a los jóvenes una vivienda que durante una etapa de su vida no tiene por qué tener las características de la clásica vivienda familiar concebida para padres y dos, tres o cuatro hijos.

Por tanto, hay que diversificar el tipo de viviendas. Hay que lograr que los recursos que la sociedad española dedica a la vivienda aumenten notoriamente. Hay que lograr mecanismos financieros que no trasladen hacia las generaciones futuras los costes de las políticas actuales. Hay que incidir en la repercusión del suelo en el coste de la vivienda mediante actividades legislativas y de ordenación municipal por la vía de planes urbanísticos generosos en la dotación y en la facultad de expropiación de suelo. Y hay que actuar también potenciando el arrendamiento urbano.

Me detendré ahora en los mecanismos financieros. Yo quisiera sustituir el subsidio de interés por fuertes ayudas personales, que concentren en el momento de la compra y en la generación actual el coste de la política de vivienda del correspondiente año al que nos referimos.

Asimismo, yo quisiera ver plasmados en la práctica criterios que nos permitan computar y aumentar el esfuerzo conjunto de las Administraciones, de manera que sigamos cubriendo la demanda de viviendas de ese segmento de población, que unos pueden calificar como clase media y otros como población que vive en un segmento económico que oscila desde las dos o tres veces el salario mínimo interprofesional a las cinco, seis o siete veces ese salario —cada cual puede quedarse con la terminología que considere más oportuna—, segmento que hoy encuentra dificultades para adquirir una vivienda y amortizar su compra en el mercado libre.

Por tanto, hay que aumentar la oferta de viviendas de protección oficial para ese segmento, lo que no quiere decir que en todos los casos deba haber ayudas personales económicas. La ayuda puede consistir en ofrecer una vivienda por precio cierto más bajo que el de las de libre

mercado con ayudas complementarias de carácter fiscal, etcétera. Ciertamente hay que pontenciar el capítulo de la promoción pública de viviendas destinado a las personas y familias que están en los tramos más bajos de renta.

Les voy a decir algo que me parece preocupante. Nosotros habíamos previsto en el Presupuesto una dotación económica, para este año, que permitiera iniciar un buen número de viviendas de promoción pública; en torno a las 15.000, si no recuerdo mal, en el programa para el año 1989. La realidad es que tendremos que conformarnos con la mitad. Como saben SS. SS., la vivienda de promoción pública no la promueve directamente —ni siquiera la de protección oficial de promoción privada— la Administración central. Son iniciativas que corresponden a otras administraciones y que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo financia en los porcentajes establecidos en los convenios anuales.

Hemos cuidado de que haya cobertura financiera y presupuestaria, pero la iniciativa pública en la promoción de viviendas, en términos de referencia nacional —insisto en que yo no quiero entrar en polémicas en este momento—, es bastante baja.

Ello quiere decir que la política de vivienda pasa necesariamente, como les decía hace un momento, por intensificar las dotaciones de todas las Administraciones públicas y encontrar mecanismos de concierto que nos responsabilicen a todos los poderes públicos para lograr que el número de viviendas de promoción pública se multiplique. Debo añadirles personalmente que yo deseo que las viviendas de promoción pública no se venden, sino que se ofrezcan en régimen de arrendamiento, lo cual permitirá reciclar el patrimonio público de viviendas para nuevos usuarios al cabo de los períodos de ocupación que sean razonables. No va a estar toda la vida una familia en una vivienda de promoción pública. Normalmente su situación económica evoluciona y es deseable que con el cambio de vivienda la deje libre para otras familias a lo largo del ciclo vital de esos inmuebles.

Paso seguidamente a mencionar la política de puertos y costas. En el ámbito portuario hemos venido funcionando en estos últimos años con arreglo a una planificación presupuestaria y de inversiones que nos ha dado un gran resultado. La inversión media ha sido de unos 23.000 millones de pesetas en el sistema portuario español, en los veintisiete grandes puertos y comisión administrativa de puertos. Hemos pasado de 20.000, en el año 1983, a 29.000, el año 1989. Los puertos están aumentando el movimiento de mercancías y sus actividades. Hemos modernizado los equipamientos. Hay grandes operaciones todavía en marcha y, por tanto, la política de inversión en puertos debe seguir. Se ha saneado el sistema de explotación con la reforma portuaria, particularmente la relativa a la estiba y desestiba y se han reducido los costes de operación en ese ámbito. Estamos llegando a una situación en la que el siguiente paso va a ser plantearse un régimen administrativo, para aquellos puertos que no lo disfrutaban, similar al de la autonomía portuaria actual, de manera que la rigidez administrativa que preside la tramitación de todos los expedientes en muchos de estos

puertos se agilice y dé paso a un concepto más empresarial, a una forma más ágil todavía de explotar las instalaciones portuarias, aunque creo que hemos dado pasos importantísimos en esta materia.

Dentro del ámbito de la Dirección General de Puertos y Costas hay una faceta a la que yo he concedido una gran importancia, que es la política costera. Saben SS. SS. que se ha aprobado ya no sólo la Ley de Costas, sino su propio Reglamento. Ahora se trata de aplicar esa legislación escrupulosamente. A lo largo de este año vamos a disponer de unos mecanismos administrativos regulados en el Reglamento, de una dotación para vigilancia de la costa que hasta la fecha existía con unas cifras francamente reducidas; está en trámite toda la dotación humana que va a requerir la vigilancia de las costas y ya hay algunos planes de actuación costera. Concretamente, se ha aprobado la estructura del personal. El plan de vigilancia de la costa, respecto de materias urbanísticas, de vertidos, etcétera, podrá ponerse en marcha y empezar a operar aquello que el legislador quiso, y estará totalmente implementado durante el año 1990. Hay ya un plan de deslindes. Concretamente, se ha contratado e iniciado el deslinde de toda la costa de las Islas Baleares, de gran parte de Cantabria, gran parte de Asturias, la revisión de Galicia, y una serie de actuaciones más circunscritas a comarcas en la costa mediterránea y en Canarias.

Por otra parte, la política de costas se ha mantenido en unas tasas de inversión que no existía hasta el año 1983, en torno a los 7.000 millones de pesetas, lo que nos ha permitido terminar, a diciembre de 1989, un total de 343 actuaciones de regeneración de playa, fundamentalmente aportación de arenas y construcción de infraestructuras de defensa allá donde técnicamente se hacía aconsejable. Tenemos en este momento en ejecución 35 actuaciones de regeneración de playas. Algunas, como las de Breña Baja, en Tenerife; Bajamar; Poble Nou; Castilla, en la provincia de Huelva; el Maresme; el Saler, etcétera.

Se han construido 108 paseos marítimos y están en obras 26 más. Este es, naturalmente, el plan a seguir, continuando con una programación que nos permita redondear todas las actuaciones detectadas como necesarias para lograr que la costa y las playas estén en las adecuadas condiciones para el uso público, que está garantizado con la aprobación de estas normas a las que me he referido.

Paso por alto la política de señales marítimas, que es una cuestión muy técnica y que, a pesar de su importancia, absorbe muy pocos recursos comparados con los globales de la Dirección General o del Ministerio, y me referiré a continuación a la política de medioambiente. En la política de medioambiente tenemos una referencia determinante que es la política que fija la Comunidad Europea. Saben SS. SS. que el Consejo de Ministros de medioambiente es de los más activos del ámbito comunitario. Hay una producción incesante de normas referidas a la atmósfera, las aguas, el suelo, normas de prevención y normas de corrección de la producción industrial.

Se puede decir que en España la política medioambiental, aparte de problemas específicos y de atrasos acumu-

lados históricamente, no tiene otra particularidad que la diferencia de la política comunitaria. La política ambiental a desarrollar es sustancialmente la que ya está en vigor en la política comunitaria en el ámbito de las aguas, en el de la eliminación de los residuos industriales y urbanos, en el de las normas de emisión, aunque naturalmente la situación industrial española requiere que otorguemos todavía ayudas y demos plazos de adaptación para que nuestro proceso industrial se acomode a las exigencias ambientales (sin producir un «crack» en sus actividades porque ciertamente hay muchos campos donde se ha avanzado y los programas están bastante esbozados), y en cuanto a la política de prevención que está regulada por la Ley del estudio del impacto ambiental y la correspondiente norma comunitaria que regula las evaluaciones en este campo.

Es cierto que en el ámbito de esta política al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo le corresponde fundamentalmente la producción de normativa básica. Las competencias de desarrollo legislativo en algunos supuestos autonómicos y en todos los de gestión de las competencias autonómicas, corresponde a cada una de las 17 Comunidades Autónomas. Ello no impide que tengamos mecanismos de cooperación, particularmente de fomento, y así estamos desarrollando el plan de residuos industriales en buena armonía con las Comunidades Autónomas —debo decirlo—, en esta difícil papeleta que tienen de llevar adelante este plan de residuos industriales. Como SS. SS. saben, el Plan nacional fue aprobado ya por el Consejo de Ministro, ha sido publicado ya en el «Boletín Oficial del Estado», y creo que está en trámites notariales en este momento la constitución de la sociedad estatal para la gestión de los residuos industriales tóxicos y peligrosos.

Se está generalizando la aplicación del estudio de impacto ambiental. Cada mes es creciente el número de iniciativas de evaluación previa del impacto ambiental, referido no sólo a obras públicas, sino a otras iniciativas de carácter industrial sobre todo. Creo que las Comunidades Autónomas han iniciado también este proceso de aplicación de esa normativa comunitaria, que es difícil y de la que no había experiencia, aunque empieza a haber evaluaciones por parte de las Comunidades Autónomas respecto de proyectos que así lo merecían, y creo que tienen bastante interés estas incipientes actividades.

Podría decirse, señorías, que en los próximos años fundamentalmente lo que debemos hacer es perfeccionar los mecanismos de evaluación preventiva. Nunca podremos conformarnos con lo logrado, pero conseguir que se generalice la aplicación de la normativa no va a ser necesario. Podrán haber supuestos concretos, pero tengo la impresión de que esta norma está ya en plena aplicación en el territorio español.

Es cierto que a pesar de no tener más facultades claras que las de la producción normativa básica, aunque tenga las labores de fomento y dada la complejidad de los problemas, el alcance de los compromisos internacionales y la dificultad de algunos de los temas que se hacen objeto de esta política comunitaria (y, por tanto, española), hace

falta dotar a la Administración de mecanismos más perfectos. No puedo concretarles todavía el alcance de estas disposiciones, pero sí puedo anticiparles que se va a perfeccionar en una nueva etapa la administración ambiental española, de manera que la vamos a hacer más compleja, más capaz, más dotada de recursos humanos técnicos, siempre en ese proceso al que ya he aludido ante esta Comisión en la legislatura anterior de ir avanzando sin improvisar una organización y sin atribuir un carácter mágico a esquemas que sobre el papel son fáciles de pintar, pero que para convertirlos en una administración que coexista con las autonómicas, que respete los ámbitos competenciales y que a la vez aporte algo a la política medioambiental, hay que desarrollar meticulosamente y con prudencia.

El siguiente paso que va a dar el Gobierno en esta materia va a ser lo suficientemente significativo e importante como para que podamos afrontar el programa de fomento de la depuración de aguas residuales en toda España, la regulación de iniciativas para recuperar el medio natural donde se haya deteriorado como consecuencia de actividades industriales o de inversiones públicas, para desarrollar hasta sus últimas consecuencias todas las previsiones del Plan nacional de residuos industriales y aplicar las normas de control, de inspección y de sanción que hagan falta.

Yo no doy excesiva importancia, por las razones expuestas, al capítulo presupuestario de la Dirección General de Medio Ambiente. Lógicamente, una Dirección que no tiene las competencias de gestión en la mayor parte de las cuestiones no puede medirse por su alcance presupuestario. Es verdad que hay una previsión de coste total de 60.000 millones para el Plan nacional de residuos industriales. No es menos cierto que se va a producir una participación privada en sociedades mixtas que explotarán algunos centros de tratamiento o de incineración, pero el alcance de sus dotaciones presupuestarias no me parece la forma de medir la importancia y la trascendencia de las actividades de esta Dirección General, porque si hay que depurar aguas residuales tendrá que financiarlo quien tiene la competencia o los recursos de fomento para ello, como es la administración hidráulica. Por eso no me refiero a las cifras de dotaciones presupuestarias, en todo caso siempre crecientes para una política ambiental que sin duda se configura como uno de los pilares de las políticas sensibles de la Comunidad Económica Europea y de la política española. La administración medioambiental va intensificándose, va logrando cada vez mejores diseños de sus objetivos, pero no es menos cierto que hay una sociedad detrás extraordinariamente sensible con el valor medioambiental que debe presidir todas las actuaciones.

Con esto termino esta breve exposición sobre la política ambiental. Si algún norte tiene que haber en estos trabajos es el de conseguir que el valor medio ambiente o el valor ambiental crezca. La verdad es que tengo ganas de que se resuelva el debate terminológico en torno a si la palabra es medio ambiente o ambiente. Tengo la impresión de que hacemos una traducción muy literal del fran-

cés o del inglés al hablar del medio ambiente. Cualquiera de las dos expresiones nos sirve para lo mismo: defender el valor ambiental, hacer que esté presente en todas las políticas industriales, económicas, educativas, de investigación, universitarias y de fomento industrial. Creo que éste es el auténtico objetivo de la política ambiental tal y como yo la concibo.

Terminaré, señorías, mencionándoles muy de pasada unas actividades de las que casi nadie se ocupa porque es verdad que no tienen notoriedad, pero tienen, sin duda, una gran trascendencia científica. Me refiero a todos los programas de astronomía, geodesia, topografía que desarrolla el Instituto Geográfico Nacional, o meteorología, que tiene una gran trascendencia para los consumidores. Estamos desarrollando el programa del atlas nacional de España (en cuyo 30 por ciento inicial del trabajo están colaborando más de 600 especialistas; se publicará en el año 1990, y el resto a lo largo de los años 1991 y 1992) no solamente con el soporte convencional de los clásicos atlas nacionales que abarcan toda la información posible, sino con soporte magnético, lo cual va a ser, sin duda, una contribución extraordinariamente útil, no solamente a la economía y a los estudiosos españoles, sino también internacionales.

Quisiera referirme también al CEDEX, que desarrolla actividades muy importantes de investigación en tecnología de las obras públicas, así como unas actividades que son arduas de divulgar pero a las que doy gran importancia y no quiero dejar de mencionar al menos.

Termino esta exposición refiriéndome a la política de suelo en lo que se refiere a las actividades de la entidad estatal Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento de Suelo. El SEPES, que depende funcionalmente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, ha desarrollado a lo largo de los últimos años una notable inversión en la creación, promoción y venta del suelo industrial. Se trata de polígonos industriales, muchas veces de tamaño reducido, que satisfacen la demanda de pequeños núcleos industriales de carácter municipal o comarcal. Sin duda está siendo una política de éxito, a juzgar por la demanda que se produce de estas iniciativas y por la propia venta de suelo industrial. Piensen SS. SS. que hemos invertido, entre los años 1982 y 1989, 31.627 millones de pesetas y que se han vendido parcelas de suelo industrial por valor de 31.782 millones de pesetas a un precio unitario de 2.600 pesetas el metro cuadrado. Es decir, vendemos suelo industrial no a precio especulativo sino a precio de coste, incluyendo en los costes, naturalmente, todos los gastos inherentes a la gestión de la sociedad estatal que no absorbe recursos presupuestarios desde el año 1986 —si no recuerdo mal—. Se han terminado y vendido las parcelas de 66 polígonos; se han terminado 82 polígonos; están en obra 13; se inician, en el año 1990, otros 25 polígonos. Las superficies vendidas han sido de 45, 87, 62, 104, 145, 346, 609 y 315 hectáreas, lo que da idea de la trascendencia de estas actuaciones del SEPES.

Desde el año pasado hemos empezado a desarrollar otras actuaciones complementarias, lo que hemos llamado la operación de choque en materia de suelo edificable

para 100.000 viviendas que pretendemos aportar en distintos ámbitos municipales en términos de suelo barato, o por lo menos más barato que la media, para que sea posible edificar viviendas, principalmente de protección oficial. Vamos a movilizar unos recursos extraordinariamente importantes en este programa de promoción de suelo edificable, que no pretende ser más que una colaboración con la política global de creación de suelo que corresponde a los ayuntamientos y a las comunidades, pero de la que no se ha querido que la sociedad SEPES estuviera ausente en estos momentos de grandes tensiones inflacionarias en lo que se refiere a suelo edificable.

Regreso de nuevo a mis palabras iniciales, señorías. Creo que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo debe seguir planificando y teniendo en cuenta con realismo las posibilidades económicas de la sociedad española, pero, a juzgar por lo conseguido hasta la fecha, es factible plantear objetivos muy importantes y trascendentes que, además de crear empleo y de facilitar la actividad económica, permitirán integrar mejor los territorios españoles y mejorar la calidad de vida de las ciudadanas y de los ciudadanos españoles que es, en definitiva, la razón de ser de este Ministerio que me honro en presidir.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro por la amplia información suministrada.

Vamos a abrir ahora un turno de intervención de los distintos grupos parlamentarios que tienen un tiempo máximo de diez minutos. Esta Presidencia comprende que hay muchos temas incluidos en este Departamento pero ruego que hagamos todos un esfuerzo de síntesis porque si no ya saben ustedes que esta Comisión siempre termina muy tarde.

En representación del Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Chirivella, a quien quiero recordar que cuando haya sustituciones por personas que no pertenecen a la Comisión conviene que se comunique a la Presidencia para poder saber quién va a hablar en nombre de cada grupo. Igualmente se debe hacer cuando hay cambio de portavoces.

Tiene la palabra el señor Oliver Chirivella.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Gracias, señor Presidente, por la advertencia y por aceptar mi presencia en esta Comisión, lamentando que el titular no haya podido venir.

Señor Ministro, me voy a limitar a hacer mi brevísima exposición ya que es obvio —no creo necesario decirlo— que cada uno de los representantes del Grupo Mixto se representa prácticamente a sí mismo puesto que la diferencia de partidos no me permite hablar nada más que en nombre de mi propio Partido, no en el de mis compañeros, salvo que me den alguna nota concreta y en este caso, no ha sido así. En consecuencia, voy a hablarle exclusivamente desde la perspectiva de mi militancia en Unión Valenciana a través de la cual he sido elegido para este Congreso de los Diputados. Por tanto, parece lógico y normal que yo le plantee con mucha brevedad, señor Ministro, unos cuantos problemas tradicionales o históricos, di-

ría yo, de nuestra Comunidad que me consta usted conoce perfectamente pero que supongo que también estará de acuerdo conmigo en que algunos de ellos se han dilatado excesivamente en el tiempo en tanto en cuanto a su proyección, financiación y resolución.

Voy a empezar con las mismas palabras, señor Ministro, con las que usted empezó y terminó su disertación y que comparto total y absolutamente. Una de las misiones fundamentales, si no la más importante de las infraestructuras es contribuir al desarrollo económico y social de los ciudadanos y mejorar la calidad de vida de los mismos.

Dicho esto, creo, señor Ministro, que convendrá conmigo en que precisamente la existencia en mi Comunidad (en la ciudad que es el «cap i casal» de esa Comunidad) en Valencia, del semáforo de Europa, hasta hoy es un problema gravísimo que no contribuye a los fines que persigue su Ministerio.

Usted ha dicho con muy buen criterio que el «by-pass» se va a abrir el próximo verano. Ayer a las cinco de la mañana en una zona importantísima y básica para ese enlace como es la conexión de ese «by-pass» con la V-30 existen unas obras que son absolutamente imprescindibles, porque de lo contrario el semáforo de Europa se va a desplazar a la confluencia de la entrada en la Nacional III con la ciudad de Valencia y con la V-30 y hay un problema allí importantísimo que supongo que su Ministerio tendrá en cuenta pero que, de momento, no hay ninguna actuación y dudo mucho que en tres o cuatro meses se pueda resolver ese problema.

La solución que ahora se plantea es canalizar todo el tráfico de acceso norte a la ciudad, que no es el acceso norte de la ciudad, sino que es el acceso de Francia y Cataluña y de todo el turismo que va no sólo a las costas valencianas, costas de la Comunidad valenciana —no nos gusta la expresión costas levantinas—, de la Comunidad murciana o de Andalucía oriental, todo ese tráfico va a confluir ahora con el de la penetración oeste, o sea el acceso de la Nacional III, de Madrid, en un mismo punto, más todo el acceso de lo que se considera aorta sur y va a pasar todo por el acceso sur de Valencia, la también llamada pista o autovía de Silla.

No sé si se da cuenta el señor Ministro —seguro que sí—, de lo que eso significa. Con estas palabras estoy pidiendo una actuación muy urgente para terminar la parte del «by-pass» que queda que es importantísimo y que unirá ese acceso oeste con el sur, o sea, con la autopista y con la Nacional 332, si no recuerdo mal, y la Nacional 340.

Otro tema importante, señor Ministro, es que usted nos ha hablado del segundo Plan de carreteras el cual se discutirá en su momento. Creo que tampoco hace falta explicarle lo que ello significa para mejorar la calidad de vida en el sentido de facilitar los accesos al centro del Estado español, a Madrid concretamente, de toda el área metropolitana de Valencia con 1.250.000 habitantes por la Carretera Nacional III, la futura autovía.

Si no estoy mal informado está en ejecución —eso lo ve cualquiera— el tramo entre Madrid y Honrubia, primero hasta Tarancón y creo que luego hasta Honrubia. Parece

ser que también está previsto —aunque no hay nada construido— el tramo de autovía entre Valencia y Utiel; pero seguirán quedando 100 kilómetros de carretera en muy malas condiciones que dificultan enormemente el tráfico entre estas dos ciudades importantísimas (Madrid, capital de España y Valencia con su área metropolitana —insisto— 1.250.000 habitantes); una carretera con dos puentes muy difíciles, el de Contreras y el de Alarcón. Deseáramos saber, señor Ministro, si hay previsiones al menos, ya que va a ser imposible antes de 1992 tener alguna actuación, y saber si va a ser incluido en el segundo Plan de Carreteras.

Otro tema importante que, evidentemente conoce el Ministerio es el relativo del cruce de esta carretera, que es algo más que una carretera nacional por la ciudad de Castellón. La actuación allí también es urgente, es importantísima y es sobre lo que yo pediría al señor Ministro nos diera alguna información que lleve algo de esperanza a los ciudadanos de Castellón concretamente y de toda su comarca, aparte de que, insisto, todo el que utiliza esa carretera nacional se ve también afectado por el paso por esta ciudad.

Aunque intento ser breve hay otro tema muy importante en el capítulo de obras públicas, señor Ministro. Usted ha hablado de la contratación de las presas de Tous, Escalona y Bellús, si no he entendido mal. Creo innecesario recordarle, señor Ministro, que la presa de Tous se desmoronó en octubre de 1982, pocos días antes de que el Partido Socialista accediera al poder. Este fue un tema importante en la campaña electoral. Han pasado ocho años y nos anuncia su contratación. Lo evidente es que todavía no se ha puesto ni una sola piedra sobre la presa, que ha habido dos riadas más y que aquí estamos hablando de una presa que usted mismo la ha definido como plan de defensa de inundaciones más que como una presa de captación de aguas y de reserva hidrológica. Por tanto, urge saber el plan de actuación que va a haber, urge saber el calendario, a las gentes de todas las comarcas bajas del Júcar urge saber el plan de actuación en estas presas porque la obra es importantísima y aquí se ventilan algo más que intereses económicos e hidrológicos.

No quiero hablar de todo lo referente al desmoronamiento anterior porque creo que no compete a este Ministerio, pero supongo enterado al señor Ministro y a SS. SS. de que sigue pendiente el juicio de Tous, todavía no hay ni siquiera fallo sobre el mismo y siguen pendientes gran parte de las reivindicaciones de la gente perjudicada en su día por aquel desmoronamiento. No voy a tratar el tema porque creo que no es cuestión de esta Comisión.

Otro tema importante por la significación que tiene para nuestra Comunidad es el Plan Hidrológico. Evidentemente, urge el Plan Hidrológico Nacional, urge la confección del plan de cuenca. Es conocido por SS. SS. que ya existe algún decreto que predispone el futuro de aguas de esta cuenca, decreto que, por cierto, está en estos momentos en recurso por la propia Generalidad Valenciana, por algún organismo institucional, diputaciones o ayuntamientos y por parte también de alguna organización po-

lítica. Es un tema muy preocupante, urgente y que llena de inquietud a gran parte de los ciudadanos de nuestra Comunidad.

Con esta intervención, señor Ministro, creo que he mencionado los temas que consideramos más importantes y más urgentes y no quiero abusar de mi tiempo. Solamente recordarle la preocupación que para nosotros representa el nuevo proyecto de regulación que hace referencia a la Ley del Suelo. Es preocupante el contenido del decreto porque entendemos que lo que podrían ser unas medidas de choque muy importantes, incluso necesarias en el tema de los solares, puede resultar peligroso si se consolida como una Ley de futuro. Tenga en cuenta que pilla a muchísimos ayuntamientos con los planes generales de ordenación urbana aprobados en los últimos años, en algunos casos en estos mismos momentos, y las disposiciones que se prevén respecto a solares pueden dejar, de alguna manera, una puerta abierta para una fácil expropiación de terrenos no excesivamente justificada muchas veces, ya que la enorme cantidad de terreno disponible en la mayoría de los planes generales recientemente aprobados deja muchos solares en manos de las administraciones públicas, bien a nivel autonómico, bien a nivel provincial o local.

Termino, señor Ministro, diciéndole que vamos a seguir con mucho interés la aplicación que se haga de la Ley de Costas desde el Ministerio. Tenemos verdadero interés en ver y comprobar si el celo y el rigor con el que se ha cumplido la Ley de Costas en alguna de las zonas de la costa valenciana —usted ha dicho levantina, pero entiendo que se refería a Castellón—...

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Costa mediterránea.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Tiene usted toda la razón, mediterránea.

Tenemos mucho interés en saber, repito, si el mismo rigor que ha habido —no digo injusticia, digo rigor y dureza— en Chilches se va a aplicar en otras costas con edificaciones de un nivel social más alto y más importante que el que tenían aquellas casas, de marcado carácter social bajo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Ministro, tiene nuestro agradecimiento por toda la información que nos ha facilitado y no le quepa ninguna duda que va a tener también nuestro apoyo para el desarrollo de su gestión, difícil, comprometida, porque también ha recibido una herencia de muchos años. Entendemos que la solución no es fácil, pero va a tener nuestro apoyo puesto que queremos participar en resolver los problemas que existen.

Voy a referirme primero al plan de carreteras, en el que hay dos problemas. Me congratulo mucho en lo que ha dicho, por lo que nos afecta a nosotros, respecto a Madrid-Burgos. Me parece muy bien. Nosotros necesitamos esa

autopista como agua de mayo porque tenemos problemas de todos los tipos.

Respecto al eje atlántico, por el que nosotros hemos apostado en su día, ha dicho —creo que literalmente— que pequeños tramos de menor longitud en la cornisa cantábrica se han puesto o se van a poner en marcha. Pensamos que es fundamental que se potencie igual que se está tratando de potenciar el eje mediterráneo y el triángulo Barcelona-Madrid-Sevilla. Tengan en cuenta que desde Galicia y Asturias, que prácticamente han estado abandonadas en este aspecto, hay que conectar con toda Europa y llegar hasta Bretaña. Cuando ha hablado en otros casos de grandes realizaciones, me ha dejado un poco preocupado por los pequeños tramos. Por nuestra parte —como usted sabe, tenemos competencias en carreteras— hemos hecho un esfuerzo y hemos llegado ya hasta la «frontera» con Cantabria. Lo que pedimos es que también hagan un esfuerzo para que Cantabria, Asturias y Galicia no se queden aisladas. Estamos metidos en el mismo barco, con una industria en astilleros, siderurgias, etcétera, grandes empresas que han tenido graves problemas a los que es necesario dar salida, y la salida es a Europa con nuevas industrias, pero si no hay comunicaciones no hay posibilidades. Me gustaría que me dijera cómo queda la cornisa cantábrica a la que usted se ha referido, porque me ha dejado un poco intranquilo.

En relación con la política hidráulica, estoy de acuerdo con usted, señor Ministro. Ha hablado también de la Ley de Aguas, de los planes de cuencas y de que está en proyecto poner en servicio 37 grandes presas. Sobre las grandes presas de que usted habla quiero señalarle un problema. El señor Delors decía en Estrasburgo que este año va a ser el año de las luces, de la energía, y que, sobre todo, hay que solucionar el problema para llegar a fin de año, en el mercado interior de la electricidad, con la aprobación de las directrices comunitarias.

Varios miembros de esta Comisión estuvimos en Suecia viendo los problemas de energía eléctrica que había, sobre todo con las centrales nucleares, y son muy similares a los nuestros. Ellos hablaban ya en 1978 de la biomasa, de la fisión, pensando que todas esas alternativas iban a tener solución. Se ha llegado a la conclusión de que el que tiene posibilidades hidráulicas tiene un lujo, una joya, las posibilidades hidráulicas, hoy día en el mundo, se pueden considerar como una bendición de Dios. Los suecos están terminando con sus posibilidades hidráulicas y usted me habla de grandes presas. Quiero decirle que no ha hablado nada de la minihidráulica; de esas centrales de potencia inferior a 5.000 cáveas, que son muy importantes, y que para el año 2000, en el que va a haber un déficit sensible de energía, pueden solucionar en parte ese déficit.

En relación con las minihidráulicas —que llegan ya hasta 5.000 cáveas—, le puedo decir que, en principio, hay suerte, tenemos posibilidades y no generan lluvia ácida. En Suecia tuvieron el problema de que al prescindir de las centrales nucleares quisieron pasar a las térmicas y les han dicho que son peor que las nucleares porque producen lluvia ácida, no se han permitido y tienen que ir a

terceros países pidiendo gas. Nosotros tenemos todavía posibilidades hidroeléctricas que no generan lluvia ácida, que no producen efecto invernadero, que tienen poca incidencia ecológica, que es una energía limpia y que supondría una inversión, señor Ministro de 200.000 millones. Usted ha hablado de potenciar la inversión privada; son 200.000 millones de pesetas y supone generación de empleo.

Le puedo decir que en el año 1985, para agilizar los trámites de obtención de las concesiones, hubo un Real Decreto el 916/1985, de procedimiento abreviado sobre tramitación de concesiones administrativas para aprovechamiento de potencias hidráulicas hasta 5.000 cáveas. Se aprobó por unanimidad.

La Ley de Aguas de 1985 fijó un plazo máximo de 75 años en las concesiones, y actualmente las comisarias están prácticamente imponiendo 24 y 25 años máximo. Ese plazo es claramente insuficiente para que se realicen las amortizaciones necesarias. Yo no digo que se vayan a los 99 años anteriores, tampoco a los 75 años como máximo; si entiendo que 35 años podía ser un plazo lógico para poder amortizar.

Hay otro problema: existen más de 500 solicitudes. Le puedo decir que se han otorgado 30 concesiones desde el año 1980. Le decía antes que es un lujo, una joya, una bendición de Dios tener estas posibilidades cuando hay tantos problemas de este tipo en todo el mundo. Bueno, pues hay 30 concesiones desde el año 1980 y 500 solicitudes encima de la mesa.

Voy a decirle más. Con el procedimiento abreviado del que hemos hablado se prevén 220 días para la tramitación de solicitudes. Pues en todos los casos se está, por lo menos, triplicando ese plazo. También es sorprendente para nosotros. Ya rizando el rizo, señor Ministro, lo cual nos pone a nosotros en una terrible duda de la voluntad del Gobierno de actuar en este campo, es que las comisarias de agua, al conceder esas explotaciones, imponen una cláusula de reversión, pero no de las obras que se han realizado, sino de todas las instalaciones. O sea que todas las turbinas, todos los motores, todo el material, tienen que ser revertidos. Entendemos que es casi inconstitucional. Esto es una nacionalización, más teniendo en cuenta ese plazo de 24 años, en el que no se han podido amortizar los motores e instalaciones. Lo único que le digo (creo que casi todos los miembros de la Comisión habrán recibido información en este aspecto) es que en este campo se están dando unas circunstancias extraordinarias. Me gustaría, señor Ministro, que nos explicara si realmente hay voluntad de que esto se solucione.

Usted ha hablado ya de que tiene que haber una conexión, un consenso, un amplio acuerdo para la planificación de todo esto. Nosotros estamos dispuestos a prestarle nuestra ayuda, nuestra pequeña colaboración a ese amplio acuerdo, pero si queremos saber qué pasa con esto. Señor Ministro, espero que nos explique por lo menos esa voluntad del Gobierno, esos plazos, esa cláusula, esa nacionalización, esa ilegalidad que no entendemos nosotros. Igual usted me lo explica y lo puedo comprender.

Luego habla usted de Canarias y de la potabilización.

A mí esto me parece muy bien y creo que es necesario, pero fíjese en nuestro drama; igual dentro de poco tenemos que pedir lo mismo desde el norte, donde siempre llovía, porque realmente sufrimos una gran sequía y no tenemos agua para beber ni para lavarnos. Ya veo que hay esas posibilidades técnicas e igual cualquier día tenemos que acudir a ello también.

Vivienda. Me congratulo de todo lo que ha señalado y de que hay que potenciar las soluciones; ahí nosotros, como usted sabe, tenemos leyes de nuestro Parlamento, de la Comunidad. Creo que estamos colaborando y que prácticamente se está haciendo una labor conjunta y eficaz. Ahí tiene nuestro apoyo porque entendemos que merece la pena hacer ese esfuerzo que el señor Ministro ha señalado al respecto.

Sobre los puertos usted ha hablado de la media de inversión de 23.000 millones. No sé exactamente a cuántos se ha referido habla de 27 puertos; pero cuando se habla de medias ya se sabe que si un señor come una chuleta y otro ninguna, al hallar la media se saca que cada uno se ha comido la mitad, ¿no? (Risas.) Por ello me gustaría que usted me especificara esos números, porque mire usted, allí tenemos una sensación y se la voy a decir claramente pues creo que usted puede colaborar. Nosotros, en infraestructuras —ya se lo decía ayer al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones—, hemos sufrido, como toda la parte de la cornisa cantábrica, una reconversión brutal sobre todo porque en otros tiempos quizá teníamos todos los huevos en el mismo cesto, se cayó y se rompió. No es momento de culpar a nadie, ha sido una crisis mundial de la gran siderurgia, en la construcción naval, en los astilleros, en la industria transformadora —usted sabe cómo están los bienes de equipo—, y nosotros necesitamos nueva tecnología para darle salidas.

Nosotros necesitamos que en el puerto de Bilbao se hagan unas inversiones. Vemos que tenemos unos calados naturales de los mayores de Europa, que tenemos unas posibilidades grandes, pero sin embargo creemos que la actuación inversora del Estado queda un poco pobre y se deja a expensas de nuestros propios resultados. Usted ha hablado antes de que los puertos tienen que autogestionarse en el futuro; yo creo que casi nos han dejado que nos autogestionemos nosotros antes de haber cubierto unos mínimos necesarios con las inversiones que debe realizar el Gobierno central. En el puerto exterior entenderemos que hay que hacer unas inversiones y no se están haciendo. No basta con decir que es zona en declive, las ZUR, las ZID, si después se deja eso. Nosotros entendemos que en el puerto no se están realizando las inversiones que usted dice, por lo menos en la profundidad que necesitamos. Tenga en cuenta una cosa; no solamente le estoy hablando del puerto de Bilbao, le estoy hablando de todo el norte de España y de Castilla y León, que históricamente su salida ha sido por el puerto de Bilbao y por el puerto de Santander, y Asturias por su parte. Es fundamental esa salida. Yo le hablo de todo ese conjunto; por eso creo que las inversiones son importantes. También hay problemas en el Puerto de Pasajes, que aunque esté lejos de Bilbao es el segundo y depende de usted. Noso-

tros necesitamos un espacio para almacenamiento de contenedores, fundamental hoy día para que un puerto pueda subsistir, así como la conexión con la Nacional-I, que también depende de usted, señor Ministro. Igualmente con el ferrocarril, pero eso ya es otra cosa. Tenemos dificultades, por lo que entendemos que esa potenciación del eje atlántico es fundamental. Me gustaría que nos especificase un poco más esas inversiones.

Respecto al medio ambiente...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vallejo, ha agotado su tiempo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Llevo 11 minutos y 32 segundos en este momento. Si le parece mucho al señor Presidente, a la vista de como han durado otras sesiones... Yo nunca me paso pero si usted me permite un minuto, igual termino.

El señor **PRESIDENTE**: Su cómputo no coincide con el del Presidente, pero un minuto sí le concede la Presidencia.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Espero no tener que hablar de agravios comparativos, además me alegraría que cumpliera el tiempo con todos y así saldríamos antes que ayer, pues ayer hubo gente que duplicó y triplicó el tiempo y yo no llegué a consumirlo. De todas formas admito su reconvención, señor Presidente.

Medio ambiente. Estamos de acuerdo con que la Comunidad Económica Europea está fijando una serie de normas. Creo que nosotros, como he dicho antes, estamos cooperando de buena manera y colaborando con ustedes desde nuestro Gobierno de coalición. Entendemos que hay que hacer un esfuerzo y efectivamente estamos de acuerdo con aquellos que hay que realizar.

Le diría más cosas, pero como creo que esas son las importantes, las otras me las dejo en el tintero por si otro día tengo el gusto de hablar con usted, señor Ministro. Paso a dejar la palabra para que el señor Presidente la conceda al representante de otro grupo político.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Muchas gracias, señor Ministro por su comparecencia y por los datos que nos ha ofrecido.

En nombre del CDS quería exponerle cuál va a ser nuestra intención en esta próxima legislatura. En la anterior me consta que hemos sido muy críticos con algunos aspectos de su gestión y con alguna de las bases teóricas que usted ha imprimido a sus políticas; vamos a seguir siéndolo pero desde la máxima receptividad, señor Ministro, que esperamos sea mutua y que, además, creo que coincide con una nueva etapa política en este país.

Dicho esto, señor Ministro, creo que convendría señalar que en algunas cosas no coincidimos de manera general, y también tenemos algunas dudas de su exposición ge-

neral. Creo, señor Ministro, que las inversiones de su Ministerio han sufrido dos etapas importantes. Cuando yo tomé posesión como Diputado, en el año 1986, se decía que todo el tiempo, desde el año 1982, se lo había pasado el Gobierno recuperando la economía para luego invertir en infraestructuras. La espera se hizo mucho más larga porque, en realidad, hasta 1988 no se empezó a invertir en serio desde su departamento. Así, en inversiones hidráulicas creo que el momento clave, álgido, fue la noche del 12 al 13 de noviembre de 1987 cuando se produjeron las graves inundaciones en la Comunidad valenciana precedidas por las inundaciones en el País Vasco y en otras Comunidades Autónomas de este país.

Las inversiones en carreteras, señor Ministro, siempre las criticamos porque estaban sustentadas sobre bases teóricas, que nunca compartimos, basadas en la antigua crisis del petróleo y que habían llevado indudablemente a que ahora se replantease de nuevo lo que debía ser el segundo plan de carreteras. Creo que sería bueno dejar claro que el segundo plan de carreteras se inicia porque el primero ha sido un plan cicatero, un plan visto con ojos desde la crisis. Fijese que usted mismo va abriendo en este momento expectativas sobre cuestiones que han sido agrias discusiones en esta Cámara, como aquella famosa entre las autovías y las autopistas, donde ahora hay un nuevo enfoque no en lo que entendíamos todos que debían ser la financiación de las autopistas respecto al aval, respecto al seguro de cambio, sí en cuanto a las previsiones en autopistas. Por eso le pregunto, señor Ministro. En carreteras (me gustaría saberlo ahora o en otro momento) supongo que ustedes habrán hecho una evaluación respecto de los costes finales de ejecución de las autovías que llevan hasta ahora, que llevan con retraso, pero habrán hecho una evaluación de los costes. Es decir, ¿cuánto habría costado si en lugar de desdoblarse la carretera haciendo autovías hubieran hecho autopistas? ¿Han hecho también una evaluación de las consecuencias del trazado geométrico que supone una autovía con relación a la autopista? Habrá alguna evaluación, algún estudio en el Ministerio, y sería interesante conocerlo.

En materia de aguas, señor Ministro, tenemos siempre la asignatura pendiente de los planes hidrológicos. Usted coincidía con nosotros y nosotros con usted en que los planes hidrológicos tenían un grave retraso porque la propia estructura administrativa se resentía cuando se ponía en sus manos la Ley de Aguas, y se decía: póngala usted en aplicación. De ahí que hubo que encargar la mayoría de los planes hidrológicos a estudios fuera de las confederaciones hidrográficas. ¿Qué se ha hecho, dentro de las confederaciones hidrográficas, que nos haga albergar a usted y a nosotros esperanzas de que esto no va a ser así, de que no estamos ante una nueva demora de los planes hidrológicos? Entre paréntesis, además, sabe usted que ha sido un punto de fricción entre nosotros el hecho que nunca compartimos la teoría de que un plan hidrológico era un momento en el cual empezaban a tomarse decisiones que antes de él no se podían tomar. Primero, díganos qué ha cambiado dentro de la estructura de las confederaciones hidrográficas para que confiemos en ellas, y, en segundo,

lugar díganos realmente si podemos esperar que se tomen decisiones antes de que se aprueben los planes hidrológicos no sea que a pesar de sus buenas intenciones estos planes no estén aprobados en el tiempo que usted ha señalado.

Por otra parte, señor Ministro, en materia de aguas, ¿qué ocurre con los vertidos? La Ley de Aguas se incumple notablemente. Sabe usted que este Diputado ha denunciado a la Confederación Hidrográfica del Segura por delito ecológico y la Confederación Hidrográfica del Segura está en trámite de procesamiento porque la denuncia ha sido admitida a trámite por el juez, que reconoce que hay 1.500 vertidos censados. Y aunque usted ha distinguido entre las competencias importantes de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos, hay una serie de vertidos urbanos, industriales y agrícolas, en los cuales el papel de la Administración central, según la Ley de Aguas, no se queda solamente en hacer un mero censo, sino también en las autorizaciones y hay un canon de vertidos que, si no se está recaudando, se está recaudando mal. Hay también una obligación de trasladar a los tribunales el incumplimiento de estos vertidos. ¿Qué están haciendo las confederaciones, o estamos de nuevo ante unas confederaciones incapaces de llevar a cabo la Ley de Aguas, señor Ministro? ¿Necesita usted nuestra ayuda para que las confederaciones en los próximos presupuestos se doten de medios reales, humanos y materiales para que puedan poner en marcha la Ley de Aguas?

En cuanto a inundaciones, señor Ministro, no quiero empezar a discutir qué grado de ejecución llevan los planes de inundaciones, pero hay dos cuestiones que usted ha dejado al margen. Han fracasado los planes del sistema de alarma de información hidrológica, los famosos planes SAIH. Desde el año 1982 están rondando. Usted sabe que han fracasado estrepitosamente, que la mayoría de las inundaciones no solamente se producen por problemas en el cauce, sino porque todos los sistemas subsidiarios y complementarios de las cuencas están sin controlar, están invadidos. Hay una policía fluvial que depende de la Administración central que está permitiendo ese tipo de invasiones y, aparte de eso, hay un plan SAIH que no se está poniendo en marcha y, por tanto, todavía se sigue avisando de las inundaciones a voz en grito. Los planes hidrológicos forestales, aunque dependen de ICONA, en parte también dependen de la aplicación de los planes hidrológicos y tienen una vital importancia a la hora de evitar inundaciones. Su Departamento y usted saben que si para apagar un incendio lo mejor es una rama, para evitar una inundación lo mejor es un árbol, y Málaga es un claro ejemplo de lo que no debía haber sido si no se hubiera producido una gran desforestación. Por tanto, tenemos un déficit importante de infraestructura forestal en España, del que también tiene algo que decir el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, aparte de que la ejecución de alguna de esas competencias le correspondía a ICONA.

En materia de carreteras, simplemente quiero comentarle el acceso a las grandes ciudades como una gran asignatura pendiente que usted ha tratado, y vamos a estar

muy pendientes de lo que usted nos vaya presentando a lo largo de la legislatura.

En cuanto a las costas, sabe que yo fui muy crítico con la Ley de Costas porque la consideraba una ley arcaica, antigua y hoy le digo, señor Ministro, con todo el respeto, que es una ley de chiringuitos. Nos ha eliminado los chiringuitos pero las cosas graves no las ha eliminado. Y le voy a poner en el tapete una cuestión grave. Sabe que yo le advertía a través de mi Grupo en la anterior legislatura que mientras tramitábamos la Ley de Costas, mientras ustedes la anunciaban, se estaba produciendo un abuso —y se lo dije en una pregunta oral en Pleno— en la clasificación de suelo urbanizable en toda la costa. Me decía usted que eso era difícil de controlar. Yo le decía que la Administración central tiene unos representantes en las administraciones autonómicas y locales y que ahí tenía al menos que paralizar las clasificaciones de suelo. Esto se llevó a cabo y España tiene más del 70 por ciento de su suelo costero hipotecado. Pero había una disposición transitoria que abría ciertas esperanzas —la cuarta, si no recuerdo mal— porque decía: Aquel suelo urbanizable que se ha clasificado a partir del 1 de enero de 1988, para aquellos «listos», entre comillas, que sepan que no lo vamos a admitir porque lo vamos a tratar de forma diferente según sean planes parciales aprobados o no sean planes parciales aprobados. Si no son planes parciales aprobados, se ajustarán a la Ley de Costas y si son planes parciales aprobados —decíamos en aquella Ley que se aprobó—, se revisarán con arreglo a los preceptos de la Ley de Costas. Y yo le pregunto: ¿cuántos planes parciales se han revisado en su Ministerio? Me atrevo a pensar que ninguno, señor Ministro.

En materia de medio ambiente hay algo más que la inversión. Está todo el problema de hábitat. España tiene un 18 por ciento de su territorio que requiere un grado de protección de los cuatro que se admiten a nivel comunitario y esto está pendiente todavía. Sí es cierto que la Administración central tiene un papel de normativa básica, de legislación básica, pero indudablemente los problemas en materia de agua, de suelo, de aire y de residuos afectan a más de una comunidad autónoma y ahí tiene un papel predominante la Administración central. La Dirección General de Medio Ambiente no puede cumplir el papel que usted ha dicho, que es importante porque conecta con el cuarto programa de la Comunidad Europea, de impregnar todas las políticas sectoriales, económica, agrícola, de empleo, industrial; no puede cumplirlo manteniendo la Dirección General de Medio Ambiente dentro del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, se lo he dicho muchas veces. Es el Ministerio desordenador por naturaleza porque las obras públicas desordenan, señor Ministro, aunque haya una evaluación de impacto ambiental, indudablemente. ¿Cómo una Dirección General puede mandar al Ministerio de Economía en materia de empleo? ¿Cómo puede mandarle algo en la relación empleo-restauración de los bosques, por ejemplo? Yo no lo concibo. Ahora bien, si dependiera de Presidencia del Gobierno sería otra cosa. Ahí tiene usted una cuestión de normativa básica fundamental.

El Señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, ha agotado su tiempo. Le ruego que termine lo antes posible.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Terminó, señor Presidente, con su consideración. Solo queda la cuestión de vivienda.

En materia de vivienda, señor Ministro, usted ha sido autocrítico pero velada y subyacentemente. El programa de viviendas ha fracasado, simplemente, y le voy a decir por qué. El programa de ayudas de VPO de promoción pública no se ha llevado a cabo. Usted dice que por culpa de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos. Usted en 1978, cuando era portavoz del Grupo Socialista decía: Denos competencias porque los ayuntamientos en 1979 vamos a hacer muchas viviendas. Lo recuerdo porque lo he leído y he seguido sus pasos casi tanto como pueda hacerlo su familia. **(Risas.)** Es mi obligación. Entonces decía usted eso. Ahora se pone usted en otro papel y dice que la culpa la tienen los ayuntamientos. Hay un mecanismo que es la Ley del Suelo. Vamos a ver si eso lo puede cumplir o no. Pero fíjese: ante el fracaso en materia de vivienda, de subvenciones, de ayudas fiscales, etcétera, la última medida que usted toma es ayudar a la compra de viviendas de segunda mano. Y yo le pregunto: ¿qué ha pasado con esa medida? ¿A qué no ha ocurrido nada tautológico, nada milagroso? No ha ocurrido nada, es que no se ha comprado. ¿Por qué? Porque usted iba a un banco y pedía una ayuda para comprar una vivienda de segunda mano y le decían que no. Es decir, nos hemos quedado en medidas verbales, señor Ministro. Los bancos no han dado créditos. Lo ha denunciado el Presidente del Banco Hipotecario Español, que además están pidiendo que se suban los créditos del 11 al 13 por ciento para ver si por ese camino se estimula a las cajas de ahorro para que empiecen a financiar viviendas de protección oficial. Pero del millón de viviendas que usted ha dicho sabe que la mayoría son de renta libre, y en España no hay un promotor que se arriesgue a hacer viviendas de protección oficial de promoción privada. Es la auténtica realidad, el fracaso en materia de viviendas es tremendo.

Pero tiene un sustrato —y con ello acabo, señor Presidente— que es el suelo. Usted dice: Vamos a poner remedio con la Ley del Suelo. ¡Ojalá tuviera razón! Hay Diputados que hemos tenido la oportunidad de leer la Ley del Suelo porque era de esas leyes que quedaron a caballo cuando se convocaron elecciones. La Ley del Suelo es una restauración del registro de edificación forzosa y una recuperación de las famosas transferencias de aprovechamiento urbanístico, sistema francés que en España se ha aplicado de una forma muy peculiar y bastante indecente, a mi juicio. Señor Ministro, el suelo es caro porque es escaso. No hay ni un sólo mecanismo en la nueva Ley del Suelo que permita decir que va a haber más suelo. No se recupera patrimonio del suelo y en la actual Ley del Suelo, en la que también hay suficientes mecanismos para que haya patrimonio del suelo, ¿sabe usted dónde ha ido el patrimonio del suelo? Pues a pagar el déficit que tienen las Haciendas locales, que disponen de pocos recursos por parte del Estado, y con el suelo hacen la famosa

desamortización de Mendizábal, lo están vendiendo todo absolutamente.

Estas son las críticas y las dudas que tenemos respecto al futuro de la política de su Departamento. Señor Ministro, le reitero nuestra intención de ser receptivos, aunque ello no implica la exención de ser muy críticos con los supuestos teóricos de planificación, porque unas buenas infraestructuras bien ejecutadas hacen más por la solidaridad del ciudadano que bibliotecas enteras.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Ministro, nosotros evaluamos la situación difícil de su Ministerio no solamente por las famosas herencias que pueda haber tenido en infraestructura y vivienda, sino por la gran complejidad de administraciones que inciden sobre estos temas territoriales y de vivienda. Pensamos que esa complejidad presupuestaria y administrativa que tiene su Ministerio la ha solventado tirando un poco por la calle del medio y convirtiendo el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo prácticamente en el ministerio de carreteras y anexos. Creo que ha hecho énfasis extraordinariamente en la política de carreteras durante sus últimos cuatro años de gestión, dejando muy a trasmano las políticas referidas a otros sectores de su Ministerio.

El Plan General de Carreteras en su día pudo haber sido criticado porque a juicio de Izquierda Unida es un plan que lejos de contribuir —como ha manifestado en su exposición— a que acabarán los desequilibrios territoriales, ha propiciado todo lo contrario, que en los próximos años probablemente la economía española se circunscriba al famoso eje Barcelona-Madrid-Sevilla. Incluso en su exposición ha hecho mención continuamente a las variantes de Sevilla, a la de Madrid, a la de Barcelona, tenuemente a la de Valencia y poco más. En cualquier caso, el Plan de Carreteras está próximo a su culminación y a lo hecho, pecho. Lo que nos parece oportuno es que el Segundo Plan de Carreteras que traiga contribuya realmente a acabar con los desequilibrios, que actúe en zonas que hasta el momento han quedado marginadas de estas operaciones; que actúe sobre la cornisa cantábrica y sobre el sudeste español, para que sean zonas que se incorporen de una manera real y fehaciente a los procesos económicos que se desarrollen en los próximos tiempos.

Usted sabe que en su Ministerio, a diferencia de otros, los efectos de sus actuaciones son a medio y largo plazo. Probablemente las operaciones físicas que se estén realizando tengan una herencia que se terminará de vislumbrar en los próximos quince o veinte años. Por eso nos parece enormemente importante —y en ese sentido Izquierda Unida contribuirá en la medida que le sea posible— que el segundo Plan de Carreteras actúe sobre estas zonas del Estado que realmente se encuentran desequilibradas en su sistema de comunicaciones.

También nos llama la atención que en la Administración pública española se hayan abandonado —si es que al-

guna vez los hubo— determinados sistemas de planificación. Nos preocupa a menudo que las políticas de carreteras no vayan conexas con políticas de transporte, de ferrocarriles y de aeropuertos, produciéndose en ocasiones en determinados trayectos una gran oferta de transporte y sobre otros no. Por eso, al igual que ayer mi compañero Joan Armet hacía una llamada a la existencia de un plan general de transportes, que alguien tiene que hacer, —y que sepamos esas competencias de planificación todavía las mantiene su Ministerio—, creo que alguien debe diseñar un plan por el cual no quede ningún aeropuerto sin conexión férrea y por carretera, ni ningún puerto sin un buen «interland» ferroviario y de carreteras. Eso alguien tiene que hacerlo y —repito—, que nosotros sepamos, esas competencias a nivel estatal las tiene su Ministerio de Obras Públicas. Espero que usted tenga algo que decir sobre este tema en su segunda intervención. En cualquier caso, le llamo la atención sobre este aspecto de cara al futuro.

Sobre la política hidrológica, recibimos con satisfacción el anuncio que usted hace del Plan hidrológico que se va a realizar, aunque es bien cierto que ya son cuatro los años que han pasado desde la aprobación de la Ley de Aguas, y tal vez hubiera habido tiempo para haberlo realizado. En cualquier caso, bienvenida sea esa noticia y ojalá se tuvieran en cuenta sistemas como los acuíferos, además de las aguas superficiales, en esta solución. También nos parece importante mencionar el sistema de aguas en este país. Por ejemplo, los procesos de inundaciones que se han producido este año en muchos núcleos urbanos son los mismos que hubo en 1985. Muchos núcleos de Andalucía ya se inundaron entonces. Nos preocupa ello porque no se puede hablar —usted no lo ha hecho— de que las inundaciones en muchos núcleos urbanos son coyunturales, sino que son defectos estructurales que bien se podrían haber solucionado. Nos preguntamos qué pasa con muchos de los planes de saneamiento integral de nuestras poblaciones, de nuestros núcleos urbanos y por qué no se llevan a cabo. Estas situaciones están cantadas como la de la famosa «gota fría» de Euzkadi en 1985 y la del País Valenciano y Andalucía también en esta década.

Usted ha dicho que en política portuaria se han invertido miles de millones, pero yo me pregunto cómo se han repartido. Me temo mucho que también se haya actuado fomentando el desequilibrio portuario. Creo que puertos como el de Barcelona han obtenido la gran masa de inversiones en este aspecto, mientras que otros puertos comparativamente apenas han recibido financiación. Le llamo la atención sobre el tema portuario. A nuestro juicio, no se trata muchas veces de grandes inversiones en el mismo puerto, ni de rellenar o conseguir más espacio portuario, sino un mejor uso de los recursos portuarios. Nos preocupa también una autonomía mal entendida de los puertos. Creemos que éstos deben tener una buena relación con los centros urbanos en que se encuentran, y que es necesario una mayor sensibilidad por parte del Ministerio de Obras Públicas de cara a la conexión y a la relación entre puertos y ciudades.

Asimismo nos parece importante.—perdone que dé un salto porque he tenido un olvido— que en los asuntos de carreteras haya una mejor relación entre el Ministerio de Obras Públicas y los municipios, porque muchas veces con los municipios medios y pequeños el Ministerio demuestra un talante excesivamente duro respecto a que quien paga, manda, y que las variantes van por donde el Ministerio quiere, sin tener en cuenta que en ciudades de tamaño mediano una inversión de una variante en carreteras es la mayor inversión que va tener una ciudad en cincuenta años. Por tanto, como el Ministerio de Obras Públicas, a pesar de las competencias que se han traspasado, es en última instancia el que tiene la capacidad inversora, le reclamo una gran sensibilidad en su relación con los entes municipales y autonómicos.

Volviendo al tema de puertos, le reitero que nos preocupa que muchas veces el mejor funcionamiento de los puertos no se encuentre tanto en él mismo como en su «interland», en lo que está sucediendo fuera de él. Nos preocupa frecuentemente que los sistemas de acceso a muchos puertos apenas hayan variado en los últimos veinte años. Recuerdo que puertos de una gran capacidad, como el de Algeciras, pierden gran parte de su capacidad real en su «interland» precisamente por estos sistemas de comunicaciones.

Por último, señor Ministro, quisiera entrar de manera más profunda en el tema de arquitectura y vivienda. Creo que en este tema se producen los grandes errores de la gestión de su Ministerio en los últimos tiempos. Me referiré fundamentalmente a su propia comparecencia en 1986, en la que dijo, por ejemplo, que las clases medias —con toda la antigüedad que el término pueda significar, como usted antes explicó— se encontraban ya en una situación en la que podrían acceder fácilmente a la vivienda libre. Yo creo que la situación en que actualmente se encuentran las clases medias españolas y los sectores económicamente más débiles de la población española demuestran que usted estaba en un profundo error. Y ese profundo error hizo que, de alguna manera, ustedes hayan confiado todo el sistema de la vivienda a la iniciativa libre de vivienda.

A mí me preocupa, señor Ministro, cómo usted ha entrado en el tema de la vivienda. La exposición que ha hecho usted ha sido decir que ha bajado sustancialmente el paro en el sector de la construcción. A mí me parece esto positivo, pero me preocuparía que viniera aquí el Ministro de Sanidad y dijera que su mayor logro ha sido que las enfermeras han conseguido un mayor número de empleo. Por supuesto que eso es positivo, pero entienda usted que la vivienda es una necesidad social. Yo creo que lo mejor hubiera sido que usted empezara diciendo solamente el 5, el 3, el 2, el 1 por ciento de los españoles tiene necesidad de vivienda, que todos los españoles tengan vivienda. Sin embargo, usted ha empezado el discurso de otra manera, lo cual habla de una visión, a mi juicio, señor Ministro, bastante economicista del tema de la vivienda, que hace que haya que volver a actuar públicamente en vivienda. Hay que planificar el sector de la vivienda y hay que conseguir que los sectores de rentas más bajas

tengan una posibilidad real de acceder a la vivienda. Esto solamente se soluciona con grandes inversiones en vivienda pública.

Me alegraría, señor Ministro, que cambiara radicalmente el sentido que en política de vivienda ha tenido su Ministerio, por supuesto, con la colaboración de las comunidades autónomas, que son las depositarias, como usted dijo también en aquella intervención del año 1986, de la gestión de la vivienda. Pero no olvidemos que gran parte de la capacidad financiera del Estado, hoy por hoy, la tiene la Administración central y considero fundamental que se cambie la política de vivienda en ese sentido. Por supuesto que la política de vivienda no es enteramente de su responsabilidad, sino que es una política que de alguna manera concierne a todos los Ministerios. Por tanto, nosotros consideramos que, aparte de que haya inversiones públicas en la construcción de viviendas, es necesario, aunque corresponda a otros Ministerios, que se anulen determinados decretos, como el famoso decreto Boyer sobre alquileres, y nos parece también importante que haya otro tipo de reformas fiscales. Usted ha aludido a que se han construido un millón de viviendas. Eso es lo dramático de esta situación, que se han construido muchas viviendas, pero hoy en día se han construido fundamentalmente para segunda, tercera residencia, en función de los decretos que antes he citado y en función del mismo tipo de promoción que ha hecho su Ministerio. Sin embargo, ese millón de viviendas no ha ido destinado a solventar la situación de las rentas más bajas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Andréu, ha concluido su tiempo. Le ruego que termine lo antes posible.

El señor **ANDREU ANDREU**: Muchas gracias, señor Presidente. Ya seré breve en lo que me queda.

Hoy por hoy la vivienda, señor Ministro, es un derecho constitucional únicamente para millonarios. Hay que conseguir que la Carta Magna se cumpla en su totalidad y que sea un derecho constitucional de todos los españoles.

Me llama la atención algunos aspectos que usted ha expuesto y me preocupa que usted haya hecho un llamamiento a mayores clasificaciones de suelo, etcétera, donde yo creo que no está el problema. Ya le digo a usted que el problema está en última instancia en las inversiones públicas en viviendas y en otro tipo de reformas fiscales. También me llama la atención que usted base gran parte de su optimismo en este tema en la Ley del Suelo, cuyo texto ya ha presentado usted. En este sentido Izquierda Unida va a plantear la mayor de las colaboraciones, porque consideramos muy importante que se planteen nuevos mecanismos para un suelo especulativo. Pero permítame que le diga, señor Ministro, que no compartimos su optimismo viendo el texto de la ley, porque no compartimos el criterio de que lo que haya que hacer sea dar una vuelta de tornillo más a los propietarios de suelo o a los especuladores, si queremos llamarlos de una manera más ampulosa. A nuestro juicio no está en un nivel cuantitativo de dar la vuelta de tornillo más, sino, señor Minis-

tro, en cambiar cualitativamente la relación entre la Administración y la propiedad del suelo, y por sistemas concesionales, como sea, plantear ese tipo de nuevas relaciones. En cualquier caso yo le anuncio, señor Ministro, que nosotros tenemos la actitud más constructiva sobre este tema.

Sobre la Ley de Costas y temas de medio ambiente permítame que le haga alguna referencia. Yo confío en que en este tema se haga a los ayuntamientos conscientes de la situación en que se encuentran. Yo me temo que esto hasta ahora no sea así, porque muchos planes se están tramitando como este famoso del puerto Zahara. Yo me temo que si los ayuntamientos conocieran realmente la Ley de Costas sabrían que este tipo de planes no se podían tramitar. Yo, por tanto, le pido más colaboración en estos temas.

Por último —y agradezco su amabilidad, señor Presidente—, le hago un llamamiento, señor Ministro, a que no se deje por parte de su Ministerio la planificación territorial, que entendemos que es sustancial para conseguir una mejor inversión pública y un mayor equilibrio territorial para todos los españoles.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Quiero agradecer al señor Ministro su comparecencia y su abundante información, que evidentemente no ha podido tener toda la profundidad que hubiéramos deseado, pero comprendemos perfectamente que en una comparecencia para explicar las líneas de la política de su Ministerio es imposible profundizar más de lo que ha hecho el señor Ministro. En cualquier caso, esperamos que a lo largo de la legislatura —y nosotros evidentemente vamos a provocarlo por nuestra parte— podamos ir manteniendo los debates necesarios sobre las políticas sectoriales del Departamento que usted dirige.

Yo obligatoriamente, por razón del tiempo, voy a tener que centrarme en unos pocos aspectos de la política general del Ministerio, que son los siguientes. En primer lugar, en cuanto a la política hidráulica sabe el señor Ministro que hay algunas comunidades autónomas que han concluido ya su plan hidrológico. Evidentemente, estos planes deben ser contemplados dentro del Plan Hidrológico Nacional en el momento en que se formule definitivamente. Yo quisiera saber para cuándo está previsto el Plan Hidrológico Nacional en el tiempo.

En cuanto a la vivienda, el señor Ministro se ha centrado en tres ejes básicos de la política de su Departamento en esta área, él las llamaba claves. La primera clave era la Ley del Suelo. Sería absurdo que iniciara ahora el debate sobre la Ley del Suelo porque dentro de escaso tiempo vamos a tener ocasión de debatirla en profundidad en esta Cámara. Ahora bien, quede patente ya que, desde el punto de vista de nuestro Grupo Parlamentario, es una ley que probablemente llega tarde y que nos preocupa desde el punto de vista del respeto a lo que son las com-

petencias autonómicas en la materia que está tratando la ley. No me refiero a los instrumentos que establece el proyecto de reforma de la Ley del Suelo para conseguir sus objetivos, que son los de poner en el mercado una mayor cantidad de suelo edificable, sino la invasión que en determinados ámbitos se hace de las competencias autonómicas.

La segunda clave era la del alquiler. Ha omitido un aspecto que, si no recuerdo mal, estaba incluido en el programa electoral de su Partido, que sin lugar a dudas no es competencia de su Ministerio, pero que, en definitiva, afecta a la política de edificación, que es la posible desgravación fiscal a los arrendatarios. ¿Nos podría avanzar alguna cosa en este sentido, si tiene intención su Gobierno de aplicarlo y, en su caso, cuándo va a ser ello?

La tercera clave se refería a la promoción de vivienda. Estoy totalmente de acuerdo en su afirmación de que el esfuerzo económico que se hace desde la Administración pública es bajo, y nuestro Grupo entiende que su política en ese aspecto es claramente insuficiente. Sería también repetitivo entrar en un debate en profundidad en este tema, porque tuvimos ocasión de mantenerlo varias veces en la anterior legislatura. El Ministro era el mismo, los Diputados eran los mismos y la política general, por lo que veo, no ha cambiado. En cualquier caso, nuestra crítica va en un sentido muy determinado. En el momento en que la economía en nuestro país no funciona, su Gobierno intenta que se dedique una gran cantidad de recursos públicos o de las instituciones financieras a la política de vivienda, porque se concibe la política de vivienda como un motor de la economía, en tanto en cuanto política de vivienda es política de construcción. En el momento en que la economía ha remontado, como es la situación actual, estos recursos públicos se reducen drásticamente. Eso es lo que está pasando en este momento.

De un lado, tenemos lo que son los instrumentos fiscales de política de vivienda, como las desgravaciones fiscales, que se han reducido —no me estoy refiriendo en este caso a la segunda vivienda, sino concretamente a la política de vivienda— del 17 al 15 por ciento. Que yo sepa, de momento no tienen ustedes intención de retocar al alza esa desgravación. De otro lado, se han reducido las facilidades que se dan al comprador para la adquisición de la vivienda propia. Por ejemplo, ha habido una disminución de fondos públicos que, en el año 1988, se tradujo en un 37,4 por ciento menos de calificaciones de protección oficial respecto de 1987, lo que suponía 40.000 viviendas menos de protección oficial. Desconozco los datos de 1989 —rogaría al señor Ministro que si los tuviera nos los facilitase—, pero estoy seguro de que suponen también una reducción de viviendas terminadas o iniciadas respecto del año anterior, es decir, de 1988, porque las medidas de política de vivienda para el año 1989 eran calcadas a las de 1988 y además se reducían las actuaciones protegibles. Por ejemplo, si la subsidiación de préstamos calificados para la adquisición de viviendas nuevas en 1988 se extendía a 40.000 adquirentes, adjudicatarios o promotores, en 1989, según las previsiones del Ministerio, se reducía a

18.000 y las ayudas para la rehabilitación pasaban de 35.000 viviendas en 1988 a 7.000 en 1989.

También creo que ha sido un fracaso —y quisiera conocer la valoración que hace el señor Ministro de ello— el sistema nuevo que se introdujo de financiación a bajo interés para la adquisición de viviendas usadas. Creo que el planteamiento era irreal y en la práctica me parece que se ha demostrado así.

Estoy de acuerdo también, señor Ministro, con su afirmación de que hay que aumentar la oferta de vivienda protegida para alcanzar a segmentos de la población que, por ser sus ingresos superiores a lo que era propiamente la vivienda de promoción pública, no podían acceder a una vivienda de promoción pública y, a su vez, tampoco podían acceder al mercado inmobiliario porque sus ingresos no se lo permitían. Ahora bien, sólo quiero recordarle que el año pasado en esta misma Comisión usted justificaba la reducción importante de fondos públicos dedicados a la vivienda de promoción pública y a la vivienda protegida en general diciéndonos que lo que pretendían los socialistas era beneficiar única y exclusivamente a los sectores más desfavorecidos de la sociedad. Observo una rectificación en esta política que celebro.

En lo referente a la política de vivienda, quisiera que me respondiera a dos preguntas. La primera, si tiene intención en esta legislatura de adoptar algún tipo de medida específica que favorezca el acceso de los jóvenes a la vivienda y, en segundo lugar, si la política de rehabilitación de vivienda usada va a ser uno de los ejes de su actuación en el futuro, pues nosotros creemos que debiera serlo.

Nos ha insistido, también en política de vivienda, en una argumentación que le hemos oído muchas veces, que no compartimos: que la política de vivienda es competencia de las comunidades autónomas. Sabe el señor Ministro que las comunidades autónomas hacen única y exclusivamente de ventanilla para visar unos proyectos que se acogen a una legislación que aprueban ustedes, que tiene las competencias legislativas, los instrumentos fiscales y, en definitiva, el dinero. Estoy convencido de que las comunidades autónomas no quieren renunciar a su responsabilidad, pero en política de vivienda no tienen más que la que tienen.

Quisiera formular tres preguntas sobre política medioambiental. En primer lugar, quisiera saber si, según el criterio del Ministerio, está finalizado todo el proceso de adaptación de nuestra legislación medioambiental a las exigencias de la legislación de la Comunidad Europea. Me estoy refiriendo a las exigencias que se derivaban de la integración en el año 1986, no a la legislación posterior. En segundo lugar, quisiera saber si va a ser más generosa la política internacional de su Gobierno en materia de medio ambiente, si va a haber mayor sensibilidad para los problemas de política medioambiental que se resuelven en el ámbito internacional. Repetidamente ha sido denunciado en esta Comisión el hecho de que nosotros entendemos que es una política de las menos progresistas de Europa en este sentido.

Por último, me voy a referir a una comparecencia del

señor Ministro hace unos meses en esta Comisión para hablar del resultado de la Conferencia de Londres sobre la protección de la capa de ozono. Nos anunció entonces la inminente puesta en marcha de una serie de medidas para reducir la emisión de componentes clorofluorcarbonados y halogenados a la atmósfera en nuestro país. Quisiera saber qué medidas prácticas se han adoptado en este sentido.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Martínez Saiz.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: En representación del Grupo Popular, quiero aprovechar su presencia en esta Comisión para hacer un pequeño balance de la realidad en la que nos encontramos en el capítulo de infraestructuras para, así, poder valorar en su justo término las actuaciones de su Ministerio, que hoy el señor Ministro nos ha anunciado para esta legislatura. Pero antes quiero mostrar mi sorpresa por la diferencia de opinión que se tiene desde la posición del ciudadano de a pie y la del señor Ministro con todos sus informes, análisis, cifras y tablas comparativas.

En su comparecencia de octubre de 1986, al principio de la anterior legislatura, el señor Ministro, concluyendo su intervención, decía: Creo, por tanto, señorías, que estamos iniciando una legislatura en la que, con toda probabilidad, vamos a poder resolver los grandes retos que, en materia de infraestructuras, tiene la sociedad española, cumpliendo las previsiones en el ámbito de carreteras, de las construcciones portuarias, en la corrección de nuestro sistema de costas y planificando adecuadamente un futuro que, con toda probabilidad, será largo en el ámbito hidráulico.

El señor Ministro hacía una vez más, siguiendo lo que es práctica habitual del Gobierno socialista, una buena declaración de intenciones. Transcurridos cuatro años, es claro que de ningún modo se han resuelto los grandes retos que en 1986 tenía planteados la sociedad española. Los retos en materia de infraestructura siguen estando ahí, en carreteras, en puertos, en obras hidráulicas, por supuesto en vivienda y en mejora del medio ambiente. En estos últimos cuatro años se ha hecho bastante poco; en algunos casos, además, se ha hecho lo fácil y en otros se ha hecho mal. ¿Qué se puede decir de la gestión de un Ministro cuyo Ministerio tiene como función principal que se hagan obras, mejorar las infraestructuras básicas, cuando a 30 de noviembre de 1989, y según datos oficiales del propio Ministerio, quedaba por invertir una cuarta parte del presupuesto de inversiones? Concretamente, se había invertido un 73,2 por ciento. Aquí hay, evidentemente, una mala gestión, pero usted tendrá mejores datos porque para eso es el Ministro.

Cuando se produce la disolución de las Cámaras en septiembre pasado, se transmite la idea de la necesidad de que se ha de ganar tiempo para preparar a España ante el reto de 1992 y mucho que ver con esta preparación tiene el Ministerio de Obras Públicas. El MOPU tiene que ser el mejor reflejo de que España está preparada para

competir con Europa. Con este nuevo diseño de infraestructuras, carreteras, viviendas, obras hidráulicas, cuando tenemos aún recientes las enésimas inundaciones que han afectado una vez más a las mismas zonas y cuando tenemos de plena actualidad problemas de sequía muy importantes, está claro que no estamos en situación de competir. Hay algunos datos que revelan la imposibilidad de que en los próximos años España se sitúe en condiciones de competir. España gasta en infraestructuras, obras públicas, transporte y comunicaciones el 26 por ciento de los grandes países de Europa, Francia, Italia, República Federal Alemana, Gran Bretaña. Esto condiciona, qué duda cabe, la actividad productiva. La calidad de vida de los ciudadanos españoles tiene mucho que ver con las infraestructuras que tiene que crear el Ministerio de Obras Públicas, y así lo reconocía el propio Ministro durante la comparecencia citada.

En la política de carreteras, la ejecución del vigente plan está siendo deficiente, al mismo tiempo que está demostrando que no satisface las necesidades del país al no ajustar el nivel de servicio de la red a la evolución del tráfico, de no acelerar a la integración territorial y de no permitir la conexión de todas las regiones con la red europea de autopistas; su ejecución está evidenciando lo improvisado de su elaboración. El Plan General abarca el período 1984-1991; pero se aprueba por el Gobierno en diciembre de 1985 y por las Cortes en 1986. Se basaba en el peregrino concepto de que las autopistas no son progresistas, olvidándose de la racionalidad y de la seguridad. Sin embargo, el Ministerio de Obras Públicas está rectificando sobre la marcha y saca a concurso la concesión de ciertos tramos de autopista. Esto supone romper con la política seguida hasta ahora y reconocer de hecho la insuficiencia de las autovías, que cuando estén finalizadas estarán gestionadas y no podrán absorber el volumen de tráfico que se presume existirá. Se está produciendo también una mala ejecución de algunas obras y falta de control de la calidad en la recepción de las mismas. Como ejemplo le podría poner el del desagüe de la nueva autovía de Toledo que inunda un pueblo cada vez que llueve con cierta intensidad y que estos días ha salido repetidamente en los periódicos, y el de la variante de Aranjuez que ha necesitado de posteriores obras de mejora. Las inversiones programadas no se ejecutan en su totalidad. Así, en 1988-1989 se han dejado de invertir 25.000 millones, que en 1991 habrán de incorporarse actualizados, y además otros 36.000 millones por aumento de costes de otras actuaciones del plan. Por último, se ha evidenciado también la incapacidad de ejecutarlo y se ha hecho preciso incrementar la dotación para el período 1988-1991 con 479.000 millones; es decir, un 61 por ciento más para poder cumplir los plazos previstos sin introducir mejoras, sino alguna variante de población.

Todo esto quiere decir que será imposible que en diciembre de 1991 entren en servicio los 3.250 kilómetros de autovía, lo que implicará un aumento de costes que habrán de soportar una vez más los ciudadanos y de nuevo un retraso en nuestra carrera por ponernos a nivel europeo. Con esta perspectiva y los datos que usted nos ha

dado en esta comparecencia en la Comisión de hoy, quedan todavía 1.100 kilómetros en fase de contratación sin adjudicar el proyecto y, señor Ministro, muchos de ellos posibilitan el acceso a Andalucía, donde la segunda fase de su plan todavía no ha iniciado ni un solo kilómetro. A esto hay que añadir que, referido al presupuesto de 1989, a 31 de diciembre, la Dirección General de Carreteras había intervenido solamente un 70 por ciento de las inversiones presupuestadas. Ahora se nos habla de un nuevo plan general de carreteras para los años 1992-2000, y un programa puente de 1992-1993 para avanzar en los objetivos prioritarios, y por las exigencias de los fondos FEDER que a cada Gobierno concede la Comunidad Europea, de la elaboración de un plan de desarrollo regional y de un plan de reconversión regional para acceder a sus ayudas. Ambos planes deberían abarcar el período 1989-1993, por lo que España ha tenido que realizar el programa puente entre su plan que finaliza en 1991 y el previsto para 1992-2000. Como según el desarrollo de la ejecución del plan vigente éste no va a estar concluido en la fecha prevista, nos encontraremos en 1992 con un plan que no está acabado y con otro plan para empezar. Por tanto, nuestra previsión es que no estaremos en 1992 en situación de competir con la Comunidad Europea.

Si en lo referente a autovías el incumplimiento es importante, en el resto de programas la situación no es mejor. En concreto, su incapacidad de negociación con comunidades autónomas y ayuntamientos nos está llevando a una situación de caos en accesos a núcleos urbanos y no es necesario citar, por ejemplo, el caso de Madrid, por todos conocido y padecido. Otro dato importante es que se ha conseguido muy poco en la eliminación de los puntos negros, donde ayer concretamente entre Cáceres y Trujillo ha habido un desgraciado accidente que ha provocado la manifestación, esta tarde de siete mil personas.

En política hidráulica era para el señor Ministro tan importante la demanda de recursos hídricos en el conjunto de la sociedad española, que se comprometió a que la acción política del MOPU en los próximos años tendería sustancialmente a posibilitar y cumplir con la redacción del Plan Hidrológico Nacional. Al cabo de tres años, señor Ministro, en junio de 1989, en contestación a una pregunta de un diputado de nuestro Grupo Parlamentario, se nos anuncia que se está llevando a cabo el análisis de diferentes planificaciones sectoriales de carácter general y, en concreto, en los sectores agrícola, energético, ordenación del territorio, medio ambiente, industrial, hidrológico forestal, abastecimiento, saneamiento, avenidas, financieros y marco económico general.

El resumen es que en estos momentos no hay plan hidrológico nacional, ni se han terminado de elaborar los planes hidrológicos de cuenca, cuyo estudio y preparación comenzó en 1981, ni se ha creado un programa específico de modernización y adecuación de la infraestructura hidráulica. Lo que se ha producido es un incumplimiento más por parte del Gobierno y como siempre, es un incumplimiento con muy graves consecuencias para muchísimos ciudadanos que pasan de períodos de tiempo de profunda sequía, con graves problemas de abastecimiento de

agua como sufre ahora el País Vasco, a padecer gravísimas inundaciones como las de Andalucía y Valencia y otras tantas que se repiten año tras año, sin que hasta ahora el Ministerio haya sido capaz de realizar obras de infraestructura básica necesarias para paliar estas situaciones.

El problema del agua es indudablemente angustioso. Se ha reconocido que el agua constituye uno de los más delicados y graves retos que tiene nuestro país en materia de infraestructura. Por tanto, es absolutamente necesario no perder ni un solo minuto más en estudios y análisis de planificación. Hay que pasar a la acción, y como ejemplo de mala planificación le voy a poner uno muy cercano: el embalse de Guadalquivir-2, que está en base de cimentación y que para su rentabilidad máxima en el futuro sería necesario un trasvase del Guadiaro. Hace diez años que está el estudio realizado, costaría diez mil millones y tardaría cinco años en hacerse. Paradójicamente, cuando se termine ese embalse de construir, seguro que no está hecho ni un solo metro de ese trasvase del Guadiaro.

En política de vivienda nos encontramos con un grave problema, sobre el que el Gobierno socialista ha provocado un espectacular crecimiento. Los precios de las viviendas han crecido muchísimo, la especulación está incontrolada y ha dificultado gravemente el acceso a la vivienda, sobre todo a los sectores de población más jóvenes y menos favorecidos. Esto, qué duda cabe, supone un retroceso social muy importante. Las causas de esta situación no son pocas, pero casi todas debidas a la mala gestión socialista. Ha sido una promoción pública de viviendas que ha caído a niveles bajísimos, sólo el 4 por ciento del mercado; una fiscalidad muy elevada, un sistema de financiación con intereses excesivamente altos, unos planes generales muy restrictivos y una descoordinación entre las diferentes Administraciones. Y digo, señor Ministro, unos planes restrictivos porque son los que han provocado la escasez de suelo. Como decía antes el parlamentario de Izquierda Unida, los ayuntamientos y las comunidades autónomas tienen suelo disponible, lo que sucede es que los están sacando a subasta pública a precio de mercado para así poder paliar deudas que tienen en otros aspectos de su economía.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Martínez, ha consumido el tiempo y le recuerdo que hay otra señora diputada que también quiere intervenir. Le ruego que termine lo antes posible.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Terminó en seguida, señor Presidente.

Respecto a la vivienda, señor Ministro, sólo nos ha mostrado sus buenas intenciones. Ha anunciado el debate de la Ley del Suelo. Allí nos pronunciaremos, pero en definitiva yo lo quería decir a S. S. que es evidente que durante la pasada legislatura ustedes han demostrado que intentan planificar mucho, organizan mal, y gestionan peor. Le deseo mucha suerte y espero que durante esta le-

gislatura termine al menos las obras que su Ministerio comenzó en la anterior.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Estevan, a quien ruego la máxima brevedad.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Seré muy breve, señor Presidente.

Solamente quería decir, en nombre de mi Grupo, que a nosotros el tema de medio ambiente, en el que yo iba a intervenir, nos parece tan importante que no podemos despacharlo en treinta segundos, ni en dos minutos. Por lo tanto, lamentamos no poder contribuir a su ruego de hacer decaer las peticiones de información. Nuestro Grupo presentará mañana otra para que el señor Ministro nos informe algo mejor de su política de medio ambiente porque no sé si ustedes van a crear una Secretaría de Estado de Medio Ambiente o no, o si va a estar ubicada en su Departamento. Estoy de acuerdo con el señor Martínez Campillo en que es el lugar menos adecuado, tal como ustedes están llevando la política de medio ambiente, para ubicarla.

Por otro lado, cuando se habla de medio ambiente no sé si es «freudiano» o es que usted se lo cree, pero estando en su Departamento toda la aplicación de la Ley de Costas o la Ley de Aguas, las separa totalmente del medio ambiente. A mí me produce cada vez más sorpresa pensar que usted considera que eso no es medio ambiente y, por lo tanto, algún día ustedes hablarán el lenguaje de la Comunidad Económica Europea y los problemas administrativos se resolverán y la gestión será un poco más eficaz.

En esa comparecencia les preguntaremos por qué no dan las Confederaciones concesiones a 400 peticiones para centrales mini-hidráulicas; y por qué no aplican la Ley de Costas. Insisten en que es competencia de las autonomías, pero ustedes tienen la responsabilidad sobre el medio receptor y exactamente igual las Confederaciones. Querríamos saber en qué se gastan las Confederaciones el canon de vertido, y otras muchísimas cosas.

Señor Presidente, recogiendo sus indicaciones, nosotros terminamos y mañana presentaremos la petición de comparecencia para informar exclusivamente de medio ambiente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor García-Arreciado tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, unas breves palabras en nombre de mi Grupo para darle, en primer lugar, la bienvenida a esta Comisión, a la que tan ligado se encuentra S. S. por sus anteriores responsabilidades en el seno del Grupo Parlamentario Socialista, con independencia de las responsabilidades actuales en el Ministerio.

La sensibilidad parlamentaria de usted es un valor que todos tenemos muy presente y en función del cual quiero que en mis palabras se subraye, más allá de la amistad

que le profeso, la profunda convicción personal y política que me anima al pronunciarlas.

El señor Sáenz Cosculluela es Ministro desde hace varios años, en los cuales la gestión de su Ministerio ocupa, por derecho propio, creemos que un puesto de relieve en la global del Gobierno y por ello el trabajo por él dirigido está, a nuestro criterio, en las raíces de la confianza que el pueblo español nos otorga. Leyes como la de Aguas, la de Residuos Industriales, la de Carreteras o la de Costas, además de la recientemente presentada Ley del Suelo y planificaciones tan importantes como la de carreteras o la de puertos creo que justifican la serenidad y la mesura de nuestro juicio sobre su gestión.

No hay en las palabras del señor Ministro razones que nos hagan dudar, sino muy al contrario nos ratifican en nuestro juicio, de la eficacia y el rigor con que se continuará trabajando en los próximos años, en las diferentes áreas de su Ministerio.

El señor Ministro asume en esta Comisión retos de gestión que son plenamente compartidos por mi Grupo: el segundo plan de carreteras, arrendamientos urbanos, los planes de cuenca, el hidrológico nacional, el cambio de estatuto jurídico de algunos puertos, el proyecto de deslinde, la Ley del Suelo, entre otros de los citados, constituyen un programa de trabajo suficiente para los años venideros y a lo largo de los cuales tendremos ocasión puntual de discutir específicamente cada una de estas iniciativas. Pero es ocasión ahora, señor Presidente, para que mi Grupo explicité al señor Ministro alguno de los criterios que consideramos preciso subrayar.

El primero de ellos es nuestra convicción del carácter preferente de la creación de infraestructura. Señalábamos ayer al señor Ministro de Transportes esta misma prioridad referida a las infraestructuras que son competencia de su Ministerio. Insistimos hoy, señor Presidente, en este concepto en relación con las infraestructuras propias del MOPU, sean carreteras, embalses; puertos y, en general, todas las que corresponden a ese Ministerio. Porque estas infraestructuras son las arterias por las que corre la vida del país, y el estrangulamiento de las mismas habría de suponer, más bien pronto que tarde, la aparición de insuficiencias muy importantes en el objetivo de progreso y calidad de vida que a todos nos anima. Por tanto, señor Ministro, le subrayamos el carácter prioritario de la creación de infraestructuras básicas en este país.

La segunda consideración que le queremos hacer es nuestro convencimiento de que la planificación es un instrumento preciso y necesario para la eficacia en la gestión. Con la planificación y la actuación de prospección que ella implica se puede actuar sobre la realidad en esos problemas y anular, en gran parte, los efectos nocivos para la sociedad que se derivan de la eclosión imprevista de esos problemas.

Creemos, por tanto, conveniente, e insistimos, en la necesidad de mantener las planificaciones existentes y, en la medida de lo posible, aumentar su ritmo, con objeto de que se pueda disponer, en todo caso, de un «stock» suficiente de proyectos que sirva para agilizar los trámites administrativos precisos en cada momento.

La tercera consideración que queremos manifestar como Grupo es la necesidad de que el máximo interés por el entorno, o por el medio ambiente —por no entrar en la polémica de la formalidad del término— debe presidir la gestión global del Ministerio, constituyéndose en principio de vigencia permanente.

Hemos escuchado con sumo agrado, con gran satisfacción sus palabras al respecto y somos conscientes de que con las limitaciones contenidas en el Título VIII de la Constitución, con los límites impuestos por el reparto de competencias, el Ministerio debe dotarse de una administración ambiental más potente que la actual y agotar al máximo el límite de sus competencias, y no sólo esto, sino el necesario diálogo y consenso con el resto de las administraciones competentes en el asunto.

Permítame, señor Presidente, visualizar lo que queremos decir con nuestra esperanza de que el esfuerzo heroico de una Dirección General de Medio ambiente, con mil millones de pesetas de presupuesto y escasos medios personales a su disposición, haya sido enterrado o pueda ser enterrado próximamente en virtud de la iniciativa que el señor Ministro nos ha expuesto esta tarde; porque una dirección general u órgano administrativo en esas condiciones resulta insuficiente para responder a los deseos de una sociedad que rechaza, afortunada y contundentemente, los riesgos que un crecimiento incontrolado comporta, que pueden llegar, en el peor de los casos, a poner en peligro la calidad del hábitat.

La cuarta sugerencia o consideración se refiere al derecho constitucional a una vivienda digna. Nos parece, señor Presidente, señor Ministro, que la vivienda, cualquiera que sea su régimen de acceso, en propiedad o en alquiler, no debe ser un problema irresoluble para las capas medias y bajas de una sociedad como la española. Y en el mismo supuesto que en el apartado anterior, desde el conocimiento y el respeto que nos merece la distribución competencial, resulta preciso, a nuestro criterio, impulsar desde la Administración Central los acuerdos precisos con las administraciones competentes, para que se pueda hacer efectivo el derecho constitucional a este respecto.

En los últimos años bien es cierto que se han dedicado cuantiosos recursos a este menester. Consecuencia de ello es no solamente el mantenimiento de la actividad en el sector, como se ha señalado, con ser ello ya un valor en sí mismo, sino el acceso a estas viviendas de sectores sociales con bajo nivel de ingresos.

Pero, señor Presidente, como consecuencia perversa del desarrollo económico del país, el mercado de la vivienda evoluciona con tendencias alcistas verdaderamente espectaculares, especulativas en algunos supuestos, que terminan, unas u otras, expulsando del mercado a los sectores de más bajo nivel de ingresos.

Por ello coincidimos —y la hemos escuchado con satisfacción— con la explicación del señor Ministro en la necesidad de modificar la política de viviendas y su esquema financiero, adaptando una y otro a la situación actual del mercado. Atacado convenientemente el vector especulativo del problema a través de la Ley del Suelo, destacamos o subrayamos, para ilustración de la Cámara, que no

del señor Ministro, como es obvio, algunos contenidos especialmente importantes de nuestro programa al respecto.

Nos parece especialmente acertada la personalización de ayudas mediante subvenciones directas, cuya cuantía venga relacionada con las condiciones personales del sujeto al que se destinan esas subvenciones.

Consideramos también especialmente acertada la política de ampliar los segmentos de población que tienen derecho a la percepción de estas ayudas y estimamos igualmente acertada, aunque de más difícil realización, la política tendente a variar el régimen de la tenencia de la vivienda, pasando de la propiedad o complementando la excesiva tendencia del ciudadano a tener su vivienda en propiedad, mediante el impulso del procedimiento de alquiler.

Para terminar, un quinto punto es la preocupación de nuestro Grupo en los asuntos relacionados con los accesos a las grandes ciudades. Bien es cierto que, a la hora de redactar el Plan de Carreteras, el planeamiento de muchas de las ciudades de más de 50.000 habitantes afectadas por este subprograma del Plan no estaba terminado y por tanto el Plan únicamente podía ofrecer unas indicaciones y valorar indicativamente unas actuaciones al respecto.

Hoy están terminados esos planeamientos en la mayoría de los casos y, en consecuencia, están en marcha aspectos concretos del Plan, algunos de los cuales han sido citados por el señor Ministro. Pero resulta preciso recuperar el tiempo perdido, integrar en las previsiones del Plan las medidas necesarias para combatir el explosivo crecimiento del tráfico, fundamentalmente en los accesos a grandes ciudades, y a esa tarea, igual que a las cuatro anteriores, instamos muy especialmente al señor Ministro.

Por tanto, el señor Ministro tiene ante sí un gran trabajo pendiente y comprometido. Yo pienso, sinceramente, que todos estamos aquí para ayudarle y para colaborar en el mayor éxito posible de su gestión, pero dentro de ese sentimiento, unánimemente expresado por los portavoces hasta este momento, permítame, señor Presidente, la pequeña arrogancia de decir que mi Grupo hará todo lo posible por aportar a ese esfuerzo conjunto la garantía del buen fin del mismo:

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a todas las preguntas y las cuestiones planteadas por los diversos Grupos, tiene la palabra el señor Ministro de obras Públicas y Urbanismo, don Javier Sáenz Cosculluela.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, me permitirán que les manifieste que no es pequeña mi experiencia en esta Cámara y concretamente en esta Comisión. He tenido la satisfacción de ser Diputado desde el año 1977; he sido portavoz del Grupo Socialista en esta Comisión durante una legislatura; ya he comparecido en diversas ocasiones ante sus señorías y éste es el quinto año en que ejerzo las competencias de Ministro de Obras

Públicas. Por tanto, ya tengo la suficiente experiencia vital, al menos en estos trances para comenzar contestando en los términos en que voy a hacerlo a la señora Martínez Sáez, portavoz del Grupo Popular.

Ella me ha deseado suerte y yo me permito decirle que no es verdad que me desee buena suerte en la gestión, al menos si he de atenerme a los términos en que se ha expresado, completamente negativos y cáusticos. Y le voy a decir por que creo que no hago un juicio de intenciones. Porque ya antes de comparecer ante esta Comisión, S. S. ha juzgado mi comparecencia mediante un comunicado previo en el que desde luego no hay un solo elemento que pudiéramos llamar estimulante para mi gestión. Es un mero juicio de valor y por cierto basado en datos completamente equivocados, señoría.

Quienes han tenido más trato conmigo en esta Comisión, saben que yo creo en el Parlamento, creo en el debate y en el diálogo, y mi talante me lleva a ser extraordinariamente sensible a las críticas constructivas. Porque no tengo la soberbia de pensar que lo hago todo bien, pero me permitirá S. S. que le recuerde que no puedo considerar como un deseo ciertamente profundo el brindis de suerte que me dedica cuando ya, «a priori», tengo la sensación de que todo el esfuerzo informativo, al menos en lo que a S. S. me refiero, estaba juzgado de antemano.

Con esto en absoluto trato de marcar el tono de los debates que podamos tener a lo largo del tiempo en que yo tenga que dar cuenta ante esta Comisión —digo dar cuenta porque es mi obligación— de las gestiones y de las realizaciones que de mí dependen, pero ciertamente no me siento cómodo sabiendo que ya «a priori» estoy juzgado y sobre datos que además desmiento categóricamente.

Señorías, yo soy consciente de que en un ámbito tan extraordinariamente amplio como el de las competencias del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo incurriré o seguiré incurriendo en errores y en defectos de planeamiento, pero desde luego el tono desautorizante, en todas sus facetas, de su intervención me hace temer que no es precisamente constructivo el debate que hemos tenido hoy.

No obstante, voy a puntualizar todas las afirmaciones. Creo que es mi legítimo derecho replicarle, con todo respeto y, en la medida en que permiten mis iniciales palabras, con toda cordialidad a partir de este momento porque, naturalmente, no he dejado hace cinco minutos de creer en el parlamentarismo y en la eficacia de estos debates, pero creo que el reproche tengo derecho a formularselo.

Su señoría ha empezado diciendo que el grado de ejecución presupuestaria ha dejado sin invertir la cuarta parte del Presupuesto. Yo no sé en qué se ha basado S. S., la verdad es que lo ignoro. Le repito mis afirmaciones. La ejecución del Presupuesto en los últimos cuatro años, y también en éste, es superior al 90 por ciento. Es decir, se ha pagado el noventa y pico por ciento del Presupuesto y hay inversiones que por trámites administrativos quizá no han llegado a tiempo de certificarse al 31 de diciembre o ha habido problemas burocráticos, porque la realización es superior seguramente en 20.000 millones. Las

certificaciones se presentan por los constructores conforme las van produciendo y al menos me reconocerá S. S. que en términos de contabilidad nacional esgrima el dato fehaciente de que es más del 90 por ciento. Por tanto, señoría, no es cierto en absoluto que el ejercicio presupuestario del MOPU se haya cerrado sin haber gastado la cuarta parte del Presupuesto.

Supongo que las cifras de crecimiento del sector algo tienen que ver. Un crecimiento del 14 por ciento en el sector de la construcción —no lo digo yo, lo dicen los agentes privados del sector— tiene absolutamente mucho que ver con el grado de inversiones que se han realizado a iniciativa del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y de las Administraciones públicas en general.

Señorías, si no nos ponemos de acuerdo en los datos elementales que no admiten discusión, para luego ponderar con toda libertad si el Gobierno lo hace bien o mal, entonces el debate queda completamente falseado. Esos son los términos de la ejecución del Presupuesto y no sólo en este año, sino en todos los anteriores.

A nadie se le ocurre pensar que si el Plan de Carreteras se trae a esta Comisión y al Pleno del Congreso en enero de 1986 el Plan es del año 1984 y se han perdido los dos años siguientes. Este Plan de Carreteras, señorías (y quiero decir que me gustaría ser citado en términos escrupulosos, porque tengo que desmentir todas las citas que se han hecho de mis manifestaciones), se aprueba en esta Cámara y en esta Comisión con todos los votos a favor, salvo quince abstenciones; es decir, la inmensa mayoría de las señorías que constituían esta Cámara estuvieron de acuerdo con el contenido del Plan, con su oportunidad, con su alcance temporal, con las características del Plan y con el programa temporal que en él se preveía. Esto no me lo puede desmentir nadie, porque son actas del «Diario de Sesiones»; quince abstenciones y el resto fueron votos a favor. Es fácil después, cuando se genera la demanda y la expectativa de este impresionante Plan de Carreteras, que se produce la impaciencia en la población (es una impaciencia que yo comparto, ¡qué más quisiéramos que poder hacer las carreteras en un año!), entrar en un discurso como despegándonos de aquel apoyo que yo agradecí, y que sigo agradeciendo, para sacar adelante el Plan General de Carreteras.

Este ha sido el primer Plan que ha tenido la red española en muchísimos lustros, incluidas las previsiones de accesos urbanos, señorías. Por ejemplo, se ha citado el «by-pass». Hay una autopista de peaje hasta Valencia y otra desde Valencia a Alicante de los años 70; es este Gobierno, con motivo del Plan de Carreteras, el que empieza a construir este «by-pass» impresionante en su longitud y en sus dificultades, incluso expropiatorias, como a nadie se le oculta, pero lo estamos realizando. Yo no respondo de las insuficiencias inversoras o de planificación que tuvo la infraestructura española en los 5, 10, 15, 20 ó 30 años anteriores, primero porque no tendría sentido entrar en ese debate, ni quiero hacer juicios de valor, ni parece que sea el momento adecuado; pero, ciertamente, desde que se aprobó el Plan se ha aumentado en tales magnitudes la inversión pública en infraestructuras que

se puede decir que nunca en la historia, pesetas constantes, o en el valor que ustedes quieran, ha habido tanta inversión en la red española y para tan pocos kilómetros, porque estas cifras son para 20.500 kilómetros y se pueden comparar con la red que tenía España antes de las transferencias de 160.000 ó 200.000 kilómetros, lo cual da todavía mayor idea de la importancia del Plan, si tenemos en cuenta que estos recursos, comparables con cualquier época histórica, se refieren sólo a la red de interés general del estado, que es de 20.500 kilómetros.

Las carreteras se están haciendo bien, y yo, señorías, no quiero invocar una autoridad personal que no viene a cuento. Me remito al sector privado de construcción, a los estudios que se están efectuando desde ángulos ajenos a la Administración española; se están haciendo unas obras de ingeniería de muy buena calidad, con un coste relativamente bajo, muy bajo con respecto a un hipotético programa de autopistas de peaje. Se están haciendo puntualmente, ni el 5 por ciento de las obras se completan con retraso, repito, ni el 5 por ciento. Además, les voy a decir otra cosa, señorías, esos retrasos siempre están vinculados —los pocos retrasos que hay— a problemas derivados, coyunturalmente en alguna zona, de cambios climatológicos (por ejemplo, las lluvias de este último otoño ciertamente han supuesto un retraso de 40 días en la programación de muchas empresas) o a problemas de traslados de servicios complejos que no dependen de la Administración central, como el traslado de líneas eléctricas, que dependen de diversas compañías privadas, etcétera. Pero la construcción de las carreteras se está cumpliendo en calidad y en plazos, señorías, y creo que es bueno decirlo porque, además, al final estamos tirando piedras contra nuestro propio tejado en el propio sector empresarial.

Creo que no es razonable, por mal que lo haga este Ministro, pensar que el sector privado que construye carreteras en España no es capaz de hacerlas ni bien ni a tiempo, porque recursos presupuestarios los hay, señorías, hemos aumentado un 230 por ciento el presupuesto desde el año 1986.

En esos términos el debate es muy difícil. Si a mí me dicen: Señor Ministro de Obras Públicas, ¿usted se conforma con el primer Plan?, les tengo que decir que no, que creo que hay que seguir invirtiendo hasta el año 2000; ya dijo el Parlamento que tenía que haber un segundo Plan de Carreteras. No es que yo haya reconsiderado la posición; no es cierto que ahora planteemos el segundo Plan por la insuficiencia del primero; es que en este Parlamento se dijo que después del primer Plan tenía que haber un segundo para continuar. Y no es cierto que se hayan planteado las inversiones en términos de desequilibrio territorial, señorías. Es verdad que las modalidades de inversión varían de un territorio a otro; por ejemplo, en el territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia no se hacen autopistas; es verdad que se está completando la autopista del Atlántico en su tramo central porque ya no hay espacio para hacer en la 550 una autopista, pero el coste de las inversiones es similar al de Castilla-León. El coste de las inversiones de carreteras en Galicia es similar, igual o su-

perior, en todo caso podemos entendernos en términos de similitud, al coste del Plan de Carreteras en Castilla-León. Lo que ocurre es que el abandono histórico que tenía Galicia en materia de infraestructuras absorbe esos recursos para construir carreteras y no autopistas, porque el abandono histórico se produjo y los 100, 200, 500 millones por kilómetro que a lo mejor permiten en Castilla-La Mancha hacer una autopista, en Galicia no permiten más que un acondicionamiento. Las inversiones no producen desequilibrio; no hay desequilibrio territorial.

Los accesos a Andalucía creo que no son ni comparables ya en este momento con los que históricamente ha tenido esta Comunidad o algún otro territorio marginal —marginal por culpa de circunstancias históricas, no porque sea para nosotros marginal—; en Andalucía se están haciendo unas inversiones sencillamente fabulosas y cuando terminemos el Plan de Carreteras la población va a poder opinar, igual que los usuarios. Yo tengo encuestas de los usuarios...

La señora **ESTEVAN BOLEA**: ¿De los muertos en la autopista?

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): ... y desde luego, señorías, los usuarios entienden que se está dando un salto extraordinariamente grande por la importancia de las inversiones y por la modificación profunda de la carretera.

Señoría, si usted alude a los muertos en la carretera (cosa que me parece, en los términos en que estaba planteándose en este momento el debate, sencillamente inoportuno) estoy dispuesto a asumir también ese debate y espero que tendremos ocasión de conocer los comportamientos de S. S. cuando discutamos, por ejemplo, el Código de Circulación o el Código Penal.

Dicho sea de paso, a mí me parece bien que se piense en la accidentalidad a la hora de aplicar el Plan de Carreteras, ¿pero qué es lo que estamos haciendo? Mejorando la red española, un billón y medio de pesetas. Pero asumamos la responsabilidad de decirle a la población española que también en las autopistas de peaje de gran calidad que hay en España el índice de mortalidad es superior a la media europea; a pesar de haber poco tráfico, es muy notable el número de muertos por kilómetro. Aquí tenemos un problema de comportamiento de los conductores, de educación, de preparación de los conductores, de prácticas en la conducción, de consumo de bebidas alcohólicas, etcétera. No vaya a ser que queriendo echar al Gobierno la culpa de los accidentes por la situación de las carreteras, al final estemos quitando la conciencia colectiva a la sociedad española de que tiene que hacer esfuerzos en otras muchas materias para acabar con los problemas de la mortalidad en las carreteras. ¡Allá cada cual con su conciencia a la hora de ponderar este factor!

Vuelvo a las carreteras de nuevo. Señorías, el PDR introduce nuevas modalidades que no estaban en el Plan, pero ello no tiene ninguna explicación extraña, se debe, sencillamente, a que los programas de ayuda comunitaria FEDER contemplan un calendario distinto al del Plan

de Carreteras y como cuando se aprueban las nuevas dotaciones del programa FEDER para España cubren el período posterior al Plan de Carreteras, naturalmente no íbamos a perder el dinero de los fondos FEDER, lo que hacemos es un anticipo del segundo Plan de Carreteras en forma de programa de desarrollo regional, para poder utilizar esos fondos comunitarios en obras que no están contempladas en este Plan pero que pueden ser convenientes, y así metemos el eje Bailén-Granada, Coruña-Lugo, Vigo-Orense, prolongación en la cornisa cantábrica y otros tramos como Zaragoza-Huesca, etcétera. Esa es la explicación de que haya un programa de carreteras que exceda del Plan, que se contempla en relación con los fondos FEDER y que se denomina Plan de Desarrollo Regional.

En consecuencia, no es que fuera cicatero este primer Plan que supone billón y medio de inversión, que supone actuar en más de 2.000 kilómetros al año. Señorías, no hay ningún país comunitario —suerte que han tenido— que tuviera que actuar a la vez en 1.000 kilómetros de autovías por año. Francia tuvo la suerte de tener un gobierno que hace veinte años empezó a modernizar sus infraestructuras. Aparte de las influencias del Plan Marshall en la reconstrucción de los países que sufrieron la guerra, los países comunitarios empezaron en los años sesenta a modernizar su red y la desgracia de los españoles es que lo hemos tenido que abordar más tarde, como otras muchas cosas, por ejemplo el sistema de libertades, ¡qué le vamos a hacer! Ahora tenemos que hacer en unos pocos años lo que se ha hecho en Europa en veinte años. Se está haciendo con calidad, se está haciendo con puntualidad. ¿Que hay fallos o defectos? Yo estoy dispuesto a aceptarlos de antemano, sin conocer qué defectos me pueden invocar, pero desde luego lo que no puedo aceptar en términos razonables es una desautorización de un plan de carreteras que, por otra parte, aprobó este Parlamento con el apoyo de todas SS. SS., no concretamente de las que hoy se sientan aquí, pero sí de las señorías que constituían los Grupos parlamentarios que siguen representados aquí.

Creo que ya he hecho una alusión a Andalucía. No es verdad que en la segunda fase no se haya hecho ni un kilómetro. Yo he tenido la buena costumbre de enviar a esta Cámara anualmente el seguimiento del Plan General de Carreteras, señorías. Todos los años he enviado el seguimiento del Plan General de Carreteras y me remito a él. Yo, señorías, comprendo que si no han tenido oportunidad de estudiar esos documentos no tengan por qué suponerlos. Esto forma parte de lo razonable. Concretamente, cuando S. S. aludía al tema de Andalucía no conocía los documentos de seguimiento. No se lo puedo reprochar, pero en esta Cámara hay Diputados que conocen esos documentos de seguimiento, que han sido puntuales, transparentes, exhaustivos y que voy a seguir enviando para que comprueben hasta qué punto se gasta todo el dinero previsto para carreteras, se aumentan estos recursos y vamos avanzando.

Se ha dicho en alguna ocasión que las carreteras son malas. Miren, señorías, yo creo que hay que matizar: son

malas las que todavía no hemos acondicionado, son malas las que todavía no han experimentado la modificación del Plan General de Carreteras. Allá donde hemos hecho las inversiones no es cierta la afirmación de que las carreteras son malas, y me remito a las pruebas, me remito a los sondeos de opinión de los usuarios intensivos de la carretera, me remito a la evidencia. No hay más que circular por las carreteras acondicionadas y compararlas con las anteriores. Yo me he tomado la libertad y la precaución de filmar la red española, primero por razones técnicas, porque hay hoy medios para tener un conocimiento exhaustivo de los firmes, pero a la vez también como una prueba documental de qué carreteras teníamos y cómo están quedando ahora. Naturalmente, allá donde todavía no hemos llegado con el plan de acondicionamiento la gente tiene impaciencia, está esperando, está deseando que aceleremos las inversiones, pero hay un calendario y nadie de SS. SS., en sus comunidades autónomas, se atreverá a pedir —estoy convencido— que toda la red autonómica —que está francamente deteriorada por las mismas razones que estaba la nacional, no hay ningún reproche— quede totalmente acondicionada en un par de años. Me remito a todas las comunidades, a las de todos los partidos o allá donde hay partidos diferentes, empezando por la cornisa cantábrica y terminando por el sur, donde quieran. Allá no piden SS. SS. ni la opinión pública que en dos años se resuelva un déficit de 25 ó 30 ó 40 años. ¿Por qué en el Plan Nacional de Carreteras hay que pedir que en tres años se haga lo que hemos previsto hacer en siete? Yo doy cuentas de lo que hemos hecho cada año y las voy a seguir dando, señorías. Estos son los términos de mi contestación.

En cuanto a las variantes de ciudades, ya he mencionado que hemos invertido más de 100.000 millones. Ahora no se encuentra el señor Diputado que ha aludido al «bypass». Yo tengo aquí los datos del «bypass» de Valencia, obra, por cierto, enrevesada a efectos de expropiaciones y he mencionado que para este verano estará la mitad del semihemisferio que constituye el «bypass» y la penetración para poder sortear la ciudad sin necesidad de entrar. No está todo. ¡Naturalmente! Es que en el Plan de Carreteras está previsto tardar más tiempo en hacer todo el «bypass». Pero yo quisiera recordar que hasta que este Plan se ha aprobado y he suscrito los convenios con el ayuntamiento de Madrid, con el de Barcelona, con el de Sevilla y con los de otras muchas ciudades, entre ellas Valencia, no existía un proyecto de variante.

¿Madrid tiene suficiencias? De acuerdo. Estamos invirtiendo entre todas las administraciones más de 100.000 millones en Madrid. La M-30 estaba sin cerrar, no existía M-40 y no había planificaciones y en este momento tenemos en obras el cierre de la M-30, completa. La M-40 está en obras, salvo en los tramos que no tenían calificación urbanística y que ha habido que esperar a que hubiera las correspondientes normas que permitieran diseñar, proyectar y expropiar en ese itinerario (concretamente el cierre norte de la M-40 entre la N-VI y la N-I) y ya he advertido a los responsables locales y autonómicos que el cierre de la M-40 lo quiere hacer el Ministerio en cuanto

nos den las facilidades urbanísticas que ya han comenzado a darnos. Se está diseñando la M-50. Y en Barcelona estamos construyendo el cinturón litoral y el nudo de Trinidad hasta Mongat y Mataró-Malgrat y el cinturón litoral antes de llegar a Morrot-Colom y se están realizando las variantes en numerosísimas ciudades. Por tanto, señorías, es verdad, tenemos problemas de variantes de población.

Ahora bien, señorías, lo vuelvo a decir, la Ley de Carreteras se ha tenido que aprobar para defender a las carreteras de la invasión urbanística. La mitad de los problemas que tenemos en las variantes se debe a la presencia o penetración urbanística consentida por toda la sociedad en su conjunto durante muchos años y ahora hay que hacer expropiaciones urbanas o algo peor: irnos lejos de las ciudades, generando problemas en la industria de la hostelería o en la industria de reparación de automóviles, que ven cómo el núcleo económico del que viven se aleja del núcleo de la ciudad, pero tenemos que atender a los usuarios de la carretera que no pueden perder tiempo pasando por cada ciudad. Ahora vamos teniendo ya muchas variantes en construcción, muy importantes y en todos los territorios autonómicos, salvo en aquellos donde no tenemos ninguna competencia: Canarias, Baleares, Navarra y País Vasco.

Entro a continuación en la política hidráulica. Yo lamento que no me pueda oír, aunque espero que me lea en el «Diario de Sesiones», el señor Diputado que ha aludido a la presa de Tous. En España hay más de 1.200 puntos peligrosos con ciclos mayores o menores, y tenemos prácticamente ocupada urbanísticamente toda la zona inundable española. Y también lo saben SS. SS. —no creo que les descubra nada nuevo—, en Bilbao, en Guipúzcoa, en la Comunidad Valenciana, en Cataluña, en Andalucía, donde quieran, éste ha sido un proceso histórico generado a partir de los años cincuenta y, desde luego, lo que podemos hacer, con un notable coste, es ir resolviendo poco a poco los numerosos problemas, a veces muy difíciles, que se dan en zonas que se han ocupado urbanísticamente pero que son zonas que históricamente han tenido riesgos: las desembocaduras de los ríos y ciertas zonas bajas. Hay una anécdota que conocerán seguramente los Diputados y Diputadas de la Comunidad Valenciana. Alcira es una ciudad importante que tiene un nombre árabe que significa isla, si no estoy mal informado. ¡Hasta qué punto el propio nombre denota cuál es el problema de ese territorio! Y toda la zona inundable está edificada. Naturalmente, estas obras hidráulicas se van acometiendo a lo largo de un proceso histórico, proceso histórico difícil.

En España, a comienzos de siglo había 100 hectómetros cúbicos de agua embalsada. ¡En un país seco había 100 hectómetros cúbicos! Hoy tenemos 45.000 hectómetros cúbicos y, de ellos, 11.000 se han hecho a partir del año 1983. No sé si hemos hecho mucho o poco. A mí todo me parece poco, pero hemos subido en 11.000 hectómetros cúbicos en los últimos cinco años. ¿Se podía haber hecho más? Quizá SS. SS. podrían decirlo. ¿Es poco? Bueno, hagamos un cálculo y veamos qué se ha hecho en los

ochenta y dos años anteriores y qué en los últimos seis y veremos que hemos hecho más de la quinta parte.

Con las inundaciones pasa algo parecido. Se van haciendo presas. Sus señorías saben que en Toledo, antes de hacer Entrepeñas y Buendía se marcaban las zonas que se inundaban en la ciudad cuando había grandes lluvias. Esas inundaciones han desaparecido, y otras muchas. Tenemos ya 925 grandes presas en España y, naturalmente, donde hay presa que lamina desaparece la inundación. Se inundaba toda España. Tenemos muchos problemas para hacer presas. Se nos discute si son de laminación, como ocurrió en Riaño, pero en las últimas inundaciones la presa de Riaño también ha dado resultados. Seguimos avanzando.

El año 1987 se discutió un Decreto-ley sobre inundaciones, y en ese año esta Cámara dijo que necesitábamos cinco años para cerrar el sistema en la Comunidad Valenciana, en el ámbito de la Confederación Hidrográfica del Júcar. No se nos puede pedir a los dos años que hayamos hecho lo que esta Cámara dijo que no se podía hacer antes de cinco años. Los reproches en torno a Tous permítanme que no los acepte. Está Escalona en obras, la mitad de la obra certificada ya; la presa de Bellús con un 15 ó 20 por ciento de certificación aproximadamente, y la presa de Tous se acaba de adjudicar. Naturalmente no hay obras todavía, están en el acopio de materiales y en la organización de la obra, pero se previó el año 1987 que duraría cinco años este programa de inundaciones. Como en el ámbito de la Confederación del Segura, Murcia y la zona de Alicante bañada por el Segura, la zona de Orihuela. Ya les he leído todo lo que estamos realizando con relación a esa materia. Todas las obras están en marcha, la mitad de ellas en avanzado estado de ejecución y dentro del plazo que fijó esta Cámara en el Decreto-ley estarán terminadas las obras, señorías. Lo garantizo, pero en el plazo que nos marcamos, no en otro que se me imponga en este momento, porque las presas no se levantan con facilidad y, además, tenemos una climatología que no permite trabajar todo el año. Lo saben todas sus señorías, por tanto, esos reproches no son razonables. Si yo incumpliera los plazos previstos en el Decreto-ley, comprendo que SS. SS. me hagan reproches y que yo me pueda sentir ciertamente preocupado por ello, pero no es el caso. Es que estamos cumpliendo con la programación.

En relación con las obras hidráulicas quizá omita algún comentario por olvido. Si leo no les puedo mirar (**Risas.**) porque me mareo usando las gafas mirándoles a ustedes y prefiero hablarles mirándoles, aunque cometa el error de que se me escape alguna nota. Se ha hablado, por ejemplo, en la política hidráulica de las minicentrales. Se han adjudicado ya 91. ¿Qué ha ocurrido con las minicentrales? Ha ocurrido lo siguiente. No en el año 1981, sino en 1986 se aprueba un Real decreto, a propuesta del Ministerio de Industria, para promover las minicentrales dentro del Plan de Energías Renovables que cubriera un 3 por ciento de la demanda energética hidroeléctrica, si llega. Se establece un sistema que otorga un mercado cautivo a los que promueven minicentrales; nueve pesetas el kilovatio y el proyecto sin concurso de proyectos. Se pro-

duce una avalancha de presentación de proyectos, que juzgamos muchos corregibles, entre otras cosas porque se introduce después el valor ambiental y la necesidad de ponderar esos factores, y hay muchas protestas de mucha gente en este país sobre esas minicentrales. Además, entra en colisión un cierto rechazo a esa política de que las grandes compañías de producción hidroeléctrica tengan el mercado cautivo a nueve pesetas el kilovatio.

El Ministerio de Obras Públicas se toma un período de reflexión para ir examinando los expedientes, para ir ponderando esos valores ambientales y para ver si en la política energética definitivamente se asienta este criterio o se puede ir a la concurrencia de proyectos. Efectivamente, ha habido un Decreto posterior que nos ha permitido realizar algo que parecía razonable: que concursaran los proyectos, para adjudicarlo no al primero que llega a la ventanilla, aunque tenga un proyecto desastroso, sino al mejor. Por esta razón ha habido un período en el que no han existido muchas concesiones de minicentrales, pero una vez establecido el sistema de concurso de proyectos y realizados los análisis de viabilidad, estamos adjudicando a ritmo rápido las minicentrales, y se va a seguir haciendo. Ya llevamos 91, verá S. S. que desde que le han informado hasta hoy ha habido 60 concesiones más.

¿Por qué a 25 años, señorías? Porque el estudio de viabilidad nos demuestra que esas centrales, en condiciones habituales y computando los ciclos hidráulicos, son extraordinariamente rentables a partir de poco tiempo. Creemos que es defender el interés general permitirles amortizar la inversión y disponer de un plazo de 8, 10, 12 ó 15 años para obtener una gran rentabilidad para inversiones muy reducidas para que después pasen al sector público. Son las normas de la concesión, las condiciones que se ofrecen, hay quien las toma y hay quien las deja, pero quiero decir a SS. SS. que la inmensa mayoría las toma, porque saben perfectamente que esas concesiones son viables y les interesa. ¿Por qué dar 50 años si con 25 cubrimos el interés del inversor, su afán de lucro razonable y justo? ¿No van a invertir para perder dinero, como es natural! Después quedan para seguir produciendo electricidad para la sociedad española pero con rentabilidad para el sector público. La inmensa mayoría lo está aceptando.

En algunos supuestos de minicentrales nos dicen: este sitio concreto tiene determinados problemas y hay dudas de si el plazo de 25 años es aceptable. En esos casos estudiamos la reclamación del interesado y nos planteamos la posibilidad de aumentarlo a 30 ó 35 años. Pero sólo en esos supuestos.

Porque nosotros tenemos obligación de pensar en los recursos públicos, eso sí, sin perjudicar el legítimo interés del concesionario que, naturalmente, queda garantizado con esos períodos. Tenemos la convicción de que son muy rentables; y, además, es bueno que se hagan minicentrales. También es verdad que tenemos protestas muy acusadas en algunas zonas porque estas minicentrales hay que hacerlas para permitir el paso de los salmónidos, para asegurar que el ámbito ecológico de esas centrales se va a respetar. Por tanto, señorías, estamos en otro momento

en la política de minicentrales —afortunadamente, yo me alegro— y vamos a seguir por ese camino.

El Plan Hidrológico Nacional no se lleva preparando tantos años. Una cosa es que estemos hablando del Plan Hidrológico Nacional desde que se ha aprobado la Ley de Aguas, como es lógico, y otra que el mandato para elaborarlo haya comenzado a entrar en vigor el día que se aprobó la Ley de Aguas. Había que desarrollar la Ley, y el desarrollo de la Ley para los que siguen la política hidráulica especializada era extraordinariamente difícil. Ha llevado mucho tiempo hacer los reglamentos. Ahora tenemos un proceso electoral, de ocho meses aproximadamente, que culminará en mayo. Para entonces ya tendremos todos los órganos de cuenca, ya tendremos el Consejo Nacional del Agua; ése es el momento que formalmente constituye el punto de salida para la elaboración de los planes. Mientras tanto, en el ínterin, ¿qué hemos hecho? Ir elaborando la documentación básica de todas las cuencas, una documentación que ocupa un metro cúbico fácilmente, para darles una idea de la cuantía de los datos. No hemos perdido el tiempo, pero no podemos empezar a plantear el Plan Hidrológico hasta que en cada cuenca haya el Consejo de cuenca con la presencia de usuarios de todo tipo, de comunidades autónomas, etcétera.

Los políticos y los parlamentarios llevamos mucho tiempo hablando del Plan Hidrológico, reflexionando. Es verdad que éste es un tema que está abierto desde hace mucho tiempo. El Plan Hidrológico, en términos formales, sólo podremos empezar a plantearlo cuando constituamos todos los órganos de cuenca. Insisto en que hemos procurado no perder el tiempo y espero que sea útil lo que hemos hecho hasta la fecha.

Mientras tanto hemos hecho otra cosa muy importante, señorías, seguir construyendo obras hidráulicas. España necesita todas las presas que podamos realizar, todas las que físicamente sean posibles; me lo han oído decir muchas veces. Toda presa posible hay que hacerla, salvo que tenga tantas afecciones sociales con respecto a los beneficios que va a producir que sea desaconsejable su construcción. Ciertamente, ocupar un valle con 1.000 habitantes para que rieguen 1.000 personas, no parecería lógico. Les he puesto el caso extremo, pero salvando esos supuestos en los que no es recomendable hacer una presa, hay que construir todas las que podamos, y eso es lo que estamos haciendo. Hemos terminado un montón de presas, estamos construyendo otras y tenemos otras en programación. Tenemos grandes regadíos, como el de Riaño, que va a afectar a todo el páramo leonés. Se decía que iba a tardar diez años y está adjudicado hace un año, por 11.000 millones. El canal de Bañuelos; Los Monegros, que están demandando los riegos desde hace cien años. Todas las obras que comportan regar Monegros están adjudicadas y en marcha, y algunas inauguradas. Nos queda el tramo V y el canal principal de derivación. La Sagra-Torrijos, Las Dehesas, Las Bardenas, y tantos otros riegos. Estamos construyendo la presa de Rial. En todas las zonas estamos haciendo grandes presas. Y les voy a decir, señorías, que si no hago más es porque no hay más presupues-

to posible. Si lo hubiera construíramos más presas. Pero hay prioridades que seleccionar, no todo van a ser presas ni carreteras. Ustedes mismos han señalado la importancia de aumentar el gasto público en vivienda.

Señorías, les voy a decir una cosa. No es un fracaso, la política de vivienda, ha tenido defectos. Además, como la política de vivienda se refiere a un ámbito cambiante por naturaleza cada año, evidentemente, la rigidez aumentaba los problemas, pero es que la variación de los problemas es algo consustancial con la política de vivienda. No se puede hablar de fracaso. No creo que sea fracaso decir que en estos años hemos iniciado 877.700 viviendas de protección oficial; que hemos terminado y que se han vendido o adjudicado 971.100 viviendas de protección oficial. Y no cuento aquí la rehabilitación protegida. No tengo el desglose de viviendas usadas. No creo que hayan sido muchas, pero tampoco eran la panacea, señorías. Lo que dijimos fue que si había un mercado de vivienda usada con ayudas oficiales, lo abríamos. Lo hemos abierto hace un año y hay equis número de compradores. Los recursos financieros se han puesto a disposición. Les recuerdo, señorías, que aunque las tasas de interés han subido, las que garantiza el Plan de Vivienda son del 11 por ciento, con subsidios a partir del siete cuando hay derecho a subsidio. Por tanto, es verdad que la tasa de interés ha subido, pero eso les afecta a los bancos y a las cajas de ahorro, no a los compradores.

¿Ha habido muchas o pocas en el primer año de aplicación del mercado de ayudas oficiales para la compra-venta usada? Cabía esperar que eso no iba a ser la resolución del Plan de vivienda. Nunca lo va a ser. Pero de ahí a concluir que ha habido un fracaso en política de vivienda, señorías, es una afirmación completamente exagerada. Yo mismo he sido crítico con los aspectos defectuosos del Plan, pero, desde luego, uno de los aspectos defectuosos no ha sido el mercado de viviendas de protección oficial con destino a segunda residencia. Esa tendencia la descubrimos y se cortó hace tres años. Hoy las exigencias que tiene el notario, el fedatario público, el registrador de la propiedad y los propios gestores autonómicos para reconocer ayudas a un ciudadano para comprar una vivienda de protección oficial son tan estrictas que es prácticamente imposible en términos globales —puede que haya algún caso— que se compre una vivienda de protección oficial con destino a segunda residencia. Eso, repito, se cortó hace ya tres años. ¿Aparecen problemas nuevos en el sector de la vivienda? Todos los años, y procuramos reaccionar todos los años.

El único fracaso, señorías (y creo que, en términos históricos, hay que ser moderados en los juicios de valor), es que han cambiado muy rápidamente el mercado y el propio marco de la vivienda. El año 1986 yo hacía afirmaciones propias de un país cuyo PIB crecía al 2,3 por ciento, y con dos millones y medio o tres millones de parados. No se hacían casas. En el año 1986 se creció el 3,3 por ciento, y yo hablé a comienzos de ese año, es decir, con la experiencia de que el PIB nacional era el 2,3 y el PIB de la construcción era el 2,2. Hoy el de la construcción es el doble que el nacional. Entonces, el de la cons-

trucción, que es parte del PIB nacional, era igual que el PIB nacional. Por tanto, eran horas bajas. En aquellos momentos hablar de crecimiento de precios, efectivamente, era fácil, porque el problema no era que crecieran los precios en aquella época, el problema es que no se hacían casas, ni libres ni protegidas. Por consiguiente, esas afirmaciones deben situarlas también en el tiempo. Hoy no diría lo que dije en 1986. Es más, si hoy dijera lo que dije en 1986 ustedes dirían que soy un absoluto ignorante en la materia. Las condiciones han cambiado vertiginosamente, lo mismo que ha cambiado el precio del suelo. En los ayuntamientos de izquierda, de centro y de derecha, en todos, había un concepto de los planes urbanísticos, en los años en que se desarrollan las primeras corporaciones democráticas y empiezan a diseñar planes de urbanismo —a partir de 1979, que tienen lugar las primeras elecciones— más bien restrictivo, porque entonces no se concebía el «boom» que iba a haber en la construcción. Entonces no se previó que la escasez de oferta de suelo edificable iba a ser un problema. Hoy —también desde hace unos años— el mensaje del Gobierno es que hay que aumentar la oferta todo lo posible.

¿Para qué va a servir la Ley del Suelo? Para lo que quieran los ayuntamientos. Si hay un ayuntamiento que no cree en la conveniencia de expropiar suelo a valor inicial, rústico por tanto, contraerá una responsabilidad. Se la pedirán o no los ciudadanos, pero el Estado, el Gobierno de la nación, no puede imponerle un plan de ordenación urbana a un ayuntamiento. Lo que sí podemos decirle es que tiene los instrumentos y que los use y le damos todo los instrumentos posibles. Esa es la intención del Gobierno al presentar el proyecto de ley: generar esos instrumentos, y luego que cada ayuntamiento haga lo que considere conveniente. Habrá zonas de España donde se aplicará muy bien la ley y habrá ayuntamientos de España donde esa ley no se llevará a todas las virtualidades que contiene. Esa es la regla de la democracia. También puede ocurrir en una comunidad autónoma. Puede haber comunidades que atiendan bien el problema de la vivienda y comunidades que lo atiendan mal.

Para terminar en materia de vivienda, les voy a dar un dato. El coste de la política de vivienda es, fundamentalmente, una aportación estatal. Hemos tenido conflictos con muchas comunidades. Particularmente —lo digo como dato, no como juicio de valor— muchas de las que están presididas por personas vinculadas con el Partido Popular, aunque ha habido algún otro supuesto, que mantuvieron un largo y tenso conflicto con el Gobierno por el Plan de vivienda. La razón básica era las discrepancias que había sobre la propuesta del Gobierno, también lo he dicho en esta Comisión. Nosotros planteábamos que, al menos, las ayudas personales a los compradores de viviendas de protección oficial de iniciativa privada, que es un 10 por ciento del coste de toda la política de vivienda, lo aportasen las comunidades autónomas para que el sector público estatal tuviera más recursos para contribuir a la vivienda de promoción pública.

Les hago una propuesta, señorías. Repasen los presupuestos de las comunidades autónomas y veamos que es-

fuerzo se hace, fuera de la Administración central, para ofrecer viviendas a los ciudadanos que necesitan ayudas. Creo que muy poco, aunque debo admitir que hay excepciones. Ha habido un señor Diputado que ha invocado la excepción de la comunidad a la que pertenece. Pero yo tengo que hablar en términos generales y no referirme a una comunidad en concreto. Hay 17 comunidades. ¿Cuál es el término general? ¿Doce comunidades? ¿Once? ¿Trece? En un conjunto de comunidades, que podríamos calificar como la tónica general, el esfuerzo que se hace en vivienda es muy pequeño, aunque tengan las competencias en esa materia, y el Estado no puede resolver sólo el problema de viviendas a bajo precio a los ciudadanos. Se han construido casi un millón de viviendas, pero ahora el problema hay que abordarlo de otra forma. ¿Cómo pretende abordarlo el Gobierno? Ya lo he dicho. Buscando un acuerdo con las comunidades. Creo que aunque hayamos tenido discrepancias, la política de viviendas tiene que volver a ser joven. Ha tenido un proceso de desgaste, pero ahora empezamos una nueva etapa. Lo razonable es pensar que podemos encontrar acuerdos que resuelvan los problemas que tenemos hoy, no los que teníamos hace cinco años. Esa es la posición del Gobierno.

No habrá nunca una buena política de vivienda (lo dijo también el señor Presidente del Gobierno en el debate de investidura) si no hay una corresponsabilización económica y presupuestaria por parte de las comunidades para iniciar viviendas en suficiente número para ofrecer a los jóvenes o a todos los que demandan vivienda. Ese es el reto.

Los mecanismos financieros son complicados pero no son irresolubles. Los mecanismos presupuestarios tienen lugar cada año en su debate correspondiente. Hoy hay un coste de casi 200.000 millones en la política de vivienda, computando los gastos fiscales, las deducciones por desgravación en la compra de viviendas.

Tenemos que ir a un gasto mucho mayor, pero tienen que hacer algo otros poderes a los que he aludido.

Me permitirán que les diga que me he referido a los itinerarios que se van a poner en servicio en 1990, he citado algunos y he dicho: otros menores. No quiero decir que no haya en otros itinerarios también un programa de autovías, lo que pasa es que las inauguraciones son menores. Por ejemplo, en la cornisa cantábrica entra en servicio, dentro de 40 ó 50 días, la autovía límite provincia de Vizcaya-Castro Urdiales. Es una obra impresionante, demandísima sobre todo por los ciudadanos de Vizcaya y, particularmente, de Bilbao. La autovía está programada hasta Torrelavega y lo que yo deseo es que en el segundo plan sigamos por la cornisa cantábrica. Es verdad que ya se han resuelto los problemas que planteaba la Diputación Foral de Vizcaya para hacer la solución Ugaldebieta, que una el trozo que queda aproximadamente desde Ciérvana hasta el límite de la provincia de Vizcaya, pero ya se han resuelto los problemas. Tardaron un par de años en terminar la obra pero más vale esto que el debate que teníamos hace seis meses.

Puertos. Todos los puertos han tenido fuertes inversiones. Ya lo dije en una ocasión: No hay puerto del que se

pueda decir que hemos dejado de hacer aquellas infraestructuras que yugulaban o impedían la evolución de los tráficos, tal y como se estaban produciendo o prediciendo. Naturalmente, las inversiones no pueden ser las mismas en el puerto de Bilbao o en el de Barcelona que en el puerto de Motril, porque un crecimiento de tráfico en el puerto de Motril es pasar de una cifra menor, para lo que son las magnitudes de toneladas que se mueven, que en el puerto de Bilbao, donde los millones de toneladas que se mueven son muchísimas más. Por tanto, no ha habido equiparación en las inversiones, pero inversiones suficientes para que ese puerto no pierda competitividad en el «interland» económico que tiene, las ha habido en todos, absolutamente en todos los puertos. Los conozco bien, señorías.

Es verdad que Bilbao, por ejemplo, empieza a plantear ya necesidades de expansión. Nosotros habíamos previsto la expansión del superpuerto El Abra exterior para el año 1991-1992, con una inversión de 40.000 millones de pesetas; construir un nuevo dique adosado al municipio de Ciérvana, cerrando interiormente el cierre exterior incompleto que es el dique de Punta Lucero. Hemos tenido conversaciones con representantes de la Comunidad Vasca, de los partidos políticos..., nos han pedido que adelantemos un poco en el tiempo el comienzo de esas inversiones y, efectivamente, para el año 1990 tenemos previsto iniciar ya las obras, que van a durar mucho tiempo, que ascienden a 40.000 millones, y supone nada menos que rellenar un puerto nuevo en una zona de calados que pueden llegar hasta los 60 metros. El puerto de Bilbao ha llegado a una cierta saturación teórica: es decir, estamos previendo que si no empezamos ahora se producirá la saturación, por lo que ya hemos empezado a planificar la expansión. Yo inauguré hace dos años el último muelle, con una superficie de 200.000 metros cuadrados..., es decir, que se han ido haciendo cosas. Lo mismo ocurre en Pasajes, donde se ha inaugurado hace ocho meses la ampliación del muelle... Todos los puertos han tenido inversiones y vamos a seguir con esa técnica, eso sí, procurando —ya veremos cómo lo hacemos, qué instrumento normativo usamos— aumentar lo que se ha llamado la autonomía portuaria, que no es autonomía política sino que es un sistema descentralizado. Yo creo que hay puertos que necesitan este otro régimen. Para mí lo ideal es generalizar ese régimen administrativo, el problema es que la vigente legislación no hace fácil la aprobación de estatutos de autonomía portuaria. Debemos pensar con qué mecanismos vamos a llegar a ese objetivo, pero, ciertamente hay que llegar a él. ¿Por qué es autónomo el puerto de Valencia, el de Bilbao, el de Barcelona y no tiene esa agilidad administrativa para gestionar con más agilidad el de Castellón o cualquier otro?. Debo terminar ya, señorías, pero hay dos comentarios que quisiera hacer, uno relativo al medio ambiente y, otro, a la política de costas. Se ha aprobado hace poco la Ley de Costas, y el Reglamento recientísimamente (agradeceré que alguna de sus señorías le pase el dato al señor Diputado que en este momento se ha ausentado y al que va dirigida esta información). ¿Se ha hecho algo en materia de control de

planes urbanísticos? Se decía que nada. 401 instrumentos de planeamiento urbanístico están en este momento fiscalizados, impugnados por algún procedimiento, tratados por tanto en trámite de alegaciones o de impugnaciones en todo el litoral español. Con unos servicios no muy dotados de personal, cuatrocientos un planes generales de ordenación, o normas urbanísticas, o normas subsidiarias, o planes parciales, o planes de reforma interior, son una cifra de expedientes administrativos, sobre todo con la complejidad que tienen los urbanísticos, sencillamente importante, teniendo en cuenta que el Reglamento y la Ley se han aprobado hace un año; 401, señorías, no ninguno como se ha dicho.

He sido citado varias veces esta tarde, y como dicen lo que he dicho y luego hacen el juicio de valor, quedo un poco indefenso. En general, quiero decir que no he sido citado correctamente en esta materia y en alguna otra. La política de costas, por otra parte, es muy compleja, porque hay que hacer también planes costeros, hay que hacer una vigilancia, y ésta es una administración que ha nacido el año 1982-1983 y que inicialmente, hasta la aprobación de la Ley de Costas, se ha limitado a hacer inversiones en paseos marítimos, en regeneración de playas... Ya les he dicho que este año queremos dotar de personal a la inspección en las costas, pero es un esfuerzo grande. Ya sabemos que los problemas son mayores que los que podemos atender, pero el esfuerzo que se está haciendo es muy grande.

Debo añadir también una última acotación a la aplicación de la Ley de Costas. Las disposiciones transitorias de la Ley de Costas no han sido bien citadas. La Ley de Costas establece que allá donde se consolidaron jurídicamente derechos urbanísticos por parte de alguna administración o de alguna persona, esos derechos son adquiridos. Aunque aparentemente pueda creer la opinión pública que está habiendo un fraude porque se está edificando en una zona que la Ley de Costas no hubiera permitido, hay que añadir a continuación que esas edificaciones pueden ser resultado de normas o de derechos urbanísticos consolidados, invocables ante los tribunales, que tenemos que respetar. Hay que interpretar la Ley exactamente en los términos correctos. Las disposiciones transitorias han sido invocadas de una forma equívoca. No ha habido actuaciones de fraude que no hayamos intentado parar o denunciar. Puede que hayamos tenido algún defecto de omisión, quizá por falta de suficiente personal para vigilar 2.800 kilómetros de playas, pero ciertamente la mayor parte de las actuaciones se ha debido a que eran derechos consolidados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley. Así son las cosas, señorías, aunque tengo que reconocer que ha podido haber defectos por omisiones en la vigilancia. Entre otras cosas, yo no voy a pedir responsabilidades a mis servicios por esas omisiones porque creo que hacen todo lo que pueden. ¿Cuántos funcionarios más debe tener este país en la administración de costas? De momento vamos a tener 400 vigilantes de la costa, cifra bastante importante, y espero que sigan dando buen resultado las notas de control.

El SAIH, señorías, no ha fracasado, el SAIH está en una

fase de construcción, y mal puede fracasar una obra que no puede funcionar hasta que esté totalmente terminada. Son cientos de sensores electrónicos o mecánicos que, tratados en un sistema informático adecuado, permiten hacer los suficientes ejercicios de simulación para hacer cálculos. Las administraciones hidráulicas han advertido con bastante antelación los niveles de las riadas que se iban a producir. Hay experiencia y ha habido acierto en eso. ¿Pero cómo se puede decir que ha fracasado el SAIH? Está todavía en la fase de puesta en marcha en el Segura, en la Confederación del Sur y en el Júcar, donde estamos todavía en fase de recepción provisional. Está en construcción el SAIH del Ebro y el SAIH en Cataluña. Por tanto, no se puede hablar de fracaso del SAIH, y los elementos que tenemos nos han dado muy buenas informaciones y ciertamente hemos ganado muchas horas con respecto a lo que era habitual en el momento de dar informaciones.

Sobre el medio ambiente, hay quien dice que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo no es el sitio adecuado. Tuvieron tiempo SS. SS. para decirlo cuando tenían responsabilidades medio ambientales dentro del MOPU, porque esto se nos dice hoy, pero cuando el CEOTMA, que, tenía las competencias medioambientales, era regentado por S. S., también estaba en el MOPU y entonces parecía un sitio correcto para situar la administración ambiental. En todo caso, señorías, no sé lo que pasará en el futuro y no me pronuncio sobre ello; lo que sí digo es que las competencias hidráulicas, las competencias de obra pública en general están permitiendo que, en primer lugar el Ministro y el Ministerio de Obras Públicas, por tener la administración medioambiental en su propio Departamento, hayan adoptado inversiones cuantiosísimas de carácter medioambiental con respecto ya a la propia obra pública, lo cual no deja de ser una ventaja. El tres por ciento aproximado del coste de muchas de las inversiones en carreteras, en regeneración medioambiental, en tratamiento de taludes, en plantaciones, en modificaciones de proyecto para tratar mejor el ambiente, etcétera. Y, segundo, la administración medioambiental —que ya he dicho que tiende a perfeccionarse y a consolidarse como una unidad cada vez más potente tiene las facultades legales para dictaminar los proyectos que correspondan a otras administraciones. Yo no veo por qué el hecho de estar en un Ministerio o en otro puede poner en peligro el ejercicio de competencias que la ley ha otorgado a esa administración medioambiental. Supongo que ejercerán sus responsabilidades adecuadamente. Lo importante de la política ambiental, de todas maneras, señorías, es señalar que aunque hay déficit que poco a poco se irán corrigiendo, que cuestan dinero, y muchas veces al sector privado, la política ambiental está completamente desarrollada; más de 90 normas comunitarias están ya incluidas en el ordenamiento jurídico español y operan, están en vigor, desde la de los catalizadores —creo que ésta está todavía en plazo para trasposición porque es muy reciente la aprobación—, hasta la producción de gasolina sin plomo, la tendencia a favorecer este tipo de gasolinas, pasando por las normas de emisiones de todo tipo, etcétera. ¿Qué se hace con la política de saneamiento inte-

gral? En dos conferencias sectoriales que he tenido con todas las comunidades autónomas he planteado la oferta de poner a su disposición el canon de vertido como una medida complementaria y de fomento para asegurarnos de que salen adelante planes de saneamiento integral. Tampoco estamos tan mal. Se depuran el 60 por ciento de las aguas residuales en España. Tampoco estamos en la prehistoria, pero nos queda el 40 por ciento. Y si ustedes quieren, decimos el 50 por ciento, pero es verdad que se ha dado un avance notable. **(La señora ESTEVAN BOLEA: El diez por ciento.)** No, señoría, los datos que yo tengo no son los del diez por ciento, son más de la mitad de las aguas residuales, señoría. Por ejemplo, toda la Costa Brava, muchos puntos en el Mediterráneo, todo el conjunto de la Comunidad Autónoma vasca, toda Navarra y muchos puntos en la cuenca del Ebro y en otras cuencas. Lo siento, señoría, pero los datos no son esos. En el País Vasco se va a depurar, cuando terminemos todas las instalaciones que estamos desarrollando en concierto MOPU y diputaciones forales, porque ahí no se ha hecho la transferencia hidráulica, todas las aguas residuales. En Navarra, en Arazuri, se va a depurar el 80 por ciento de las aguas residuales. Se están construyendo muchas depuradoras, y yo he puesto a disposición de las comunidades el importe del canon de vertido, canon de vertido impugnado por muchos ayuntamientos. Por tanto, todavía hoy no cobramos lo que queremos cobrar, pero esto ya depende de que vayan produciéndose sentencias. Lo que no vamos a hacer es ejercitar sin sentencia habiendo un procedimiento contencioso-administrativo de por medio. Pero ese ofrecimiento lo he hecho a todas las comunidades. ¿Qué ocurre? que las comunidades tienen también sus problemas de prioridades y a veces les cuesta, porque tienen que elegir entre tres necesidades gravísimas. Yo lo comprendo. Mi obligación es fomentar eso, impulsarlo. Creo que va a ser la política de los próximos años, porque esta conciencia va calando, pero es que hay muchas cosas que hacer. España es un país que tiene todavía muchas cosas satisfechas, pero también mucho déficit, y a veces cuesta imponer este tipo de tesis en regiones donde a lo mejor se aprecian problemas que se consieran más urgentes o más graves. Yo, personalmente, creo que, aunque no sea más que por política de turismo, tenemos que depurarlo todo, porque si no el turismo va a decaer, y creo que eso es fundamental. ¿Qué puede hacer un Ministerio que no tiene las competencias para hacer las depuradoras, además de convocar a los consejeros e impulsar el tema? Ya he dicho que en el Plan Hidrológico va a haber una definición taxativa y clara de la política de calidad de aguas, y tendrán que aceptarlo los planes de cuenca, porque es, valga la expresión, prepotente el Plan Hidrológico Nacional sobre los planes de cuenca en cuanto a ciertas cuestiones tal y como dice la Ley de Aguas, prevalece. Pondremos a disposición de las comunidades todo lo que podemos considerar recursos ecológicos en materia de aguas. Lo he dicho públicamente, en conferencias sectoriales, en privado y en esta Cámara. ¿Qué más puedo hacer? Si ustedes me dicen qué más puedo hacer, yo estoy dispuesto a considerarlo, porque, reitero, ya para termi-

nar, señorías, yo sé que mi constestación ha podido parecer dura. Creo que debía hacerla porque ha sido correspondiente con la inicial anterior, pero quiero terminar mi intervención diciéndoles, señorías, que, en todo caso, estoy a su disposición, que, en todo caso, estoy encantado de cooperar con esta Comisión y con todos sus integrantes en el clima más amistoso que por mi parte sea posible ofrecer para avanzar, corregir defectos y lograr los objetivos. Quiero que esta disposición sea palpable, taxativa y mi última expresión en este turno de réplica.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Ministro, por su intervención.

Como SS. SS. saben, hay la posibilidad excepcional de utilizar un breve turno en el que se planteen cuestiones u observaciones de los distintos grupos parlamentarios. Les ruego, como hice ayer, que hagan uso con moderación de este turno. ¿Grupos parlamentarios que deseen intervenir? **(Pausa.)** Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA:** Vamos a ser breves por obligación además.

Gracias, señor Ministro, por su intervención. A mí no me ha parecido dura. Yo le agradezco su intervención porque creo que éste tiene que ser un foro de debate político sin ningún tipo de ambages, y después de salir de esta casa, nos tomamos un vino, pero aquí, duro; eso es bueno.

Señor Ministro, quizás por mi edad yo no entiendo que sea bueno que usted, como Ministro del Departamento de Obras Públicas, sitúe el problema y el fondo de la cuestión de las inversiones públicas en España en el antes y el después. Eso está bien para la prensa, pero aquí no. Aquí yo creo que usted tendría que situarse en lo siguiente: ¿cuál es mi contexto económico en el cual me muevo? Es decir, si yo tengo ahora mismo un precio del dólar que ha bajado mucho, si yo tengo ahora mismo un precio del petróleo que ha bajado muchísimo, si yo tengo más recursos públicos, tengo unas obligaciones determinadas. Discutamos a ver qué inversiones públicas hay que hacer, cómo las jerarquizamos, etcétera. Yo no entiendo ese antes y ese después que usted hace, porque, además, ya lo he oído en 1986, ya lo he oído en otros momentos y no creo que nos lleve a nada.

Pasada esa cuestión, solamente quería señalarle una más. Es difícil entrar en cada una porque en este turno de réplica solamente puedo tocar una de ellas. Voy a hacer una mención al plan de carreteras. Si ustedes aprobaron el plan de 1986 —si no ustedes, sus antecesores—, ¿por qué ahora se quejan? Y luego dice usted sobre el plan de viviendas: yo no diría ahora lo que dije en 1986. Evidente, porque las circunstancias son cambiantes, usted mismo lo ha dicho, y un plan no es una biblia, ni mucho menos, ni son los diez mandamientos. Un plan es un corte en sección que permite introducir modificaciones conforme se van produciendo nuevas circunstancias. Es un poco la aplicación del principio «rebus sic stantibus», y es normal que usted lo diga en vivienda y es normal que introduzca rectificaciones, y también en otras materias.

Si en carreteras en 1986 se aprobó, muy bien. Ahora, y en mi caso desde hace algunos años, le digo que era un plan cicatero, porque entiendo que las inversiones en materia de carreteras no eran suficientes.

En vivienda, si quiere, borramos el concepto «ha fracasado». A lo mejor eso despeja la posibilidad de una discusión futura. Pero situémonos en la cuestión fundamental. ¿Por qué en España no van bien los planes de vivienda? Porque el sistema de ayudas no es eficaz en función de la carestía del suelo. La carestía del suelo en España se produce porque hay un suelo escaso. Usted entonces dice: cuidado, que me he traído la Ley del Suelo. Y yo le digo: cuidado, discutámosla antes de que la saquen los medios de comunicación diciendo que es el gran remedio para que los españoles tengan una vivienda digna, porque no va a ser así. Son dos puntos de vista, pero, por favor, intentemos discutirla antes, porque, de verdad, señor Ministro, como oposición —al menos el CDS— no pretendemos estar aquí colgándonos de sus pies para que usted tropiece. Nos equivocaremos como oposición, como usted puede hacerlo como Ministro, pero quizá podamos aportar algo.

Dicho esto, como cada una de las cuestiones requeriría un debate monográfico intensísimo, quiero reiterarle simplemente que sitúe el debate político de su Departamento en el contexto en el que vivimos, observando las necesidades presentes y el reto para los próximos años.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cusculuella): Telegráficamente. Los planes de vivienda, por su propia naturaleza, requieren adaptarse cada año. Una de las cosas que debe tener el nuevo plan de vivienda es una mayor capacidad de adaptación anual. Se trata de recursos económicos y depende de los Presupuestos. Este es el contraste con el Plan de Carreteras. Siempre he dicho que el Plan de Carreteras es un plan que hay que cumplirlo estrictamente. En este país no hemos tenido nunca planificaciones, y no es bueno que la primera planificación de infraestructuras se varíe. Les pondré un ejemplo. El plan de defensas del litoral de los Países Bajos se hizo para treinta años. Se ha cumplido exactamente en sus términos y sin variación pasado este plazo. No se improvisan los trazados de carreteras, las normas urbanísticas, la redacción de proyectos, todos los procesos expropiatorios, el encargo de dictámenes técnicos, la preparación del propio sector privado. Al sector privado español de construcción le dicen ahora de repente que tiene que construir 1.000 kilómetros más de autovía el año que viene y no lo hace, porque no pueden improvisar. No se improvisa todo el equipo de recursos con que hay que contar. En este momento los ingenieros, los topógrafos, los ferrallistas, los conductores de maquinaria de obra pública, los encofradores ya no se encuentran, se los quitan unos a otros. Es decir, las planificaciones de grandes infraestructuras desgraciadamente no se pueden modificar. Por eso, como va a haber un segundo plan den-

tro de poco, entonces será el momento de plantearnos nuevos objetivos. Además, el coste económico de este plan ya es fuerte para el Presupuesto del Estado. Piensen que hemos aumentado el presupuesto en los dos últimos años en un 238 por ciento; la inversión en carreteras ha pasado de ser de 40.000 millones a 360.000 millones en un año. ¿Cuánto más se puede estirar de la cuerda de los Presupuestos, si además tenemos que hacer tantas otras cosas como demandan SS. SS. en el debate presupuestario?

Hay planes que por su propia naturaleza deben tener capacidad de adaptación anual, para modular la respuesta, y otros, al contrario, deben tener cierta rigidez. Yo creo que el Plan de Carreteras no se debe cambiar, hay que cumplirlo. Cuando tengamos otro plan, mediremos las fuerzas que tiene esta sociedad. Las fuerzas hay que medirlas. Yo soy capaz de pintar 20.000 kilómetros de autopistas en España. Con un lapicero las pinto. El problema es que debajo de ese trazo hay millones de pesetas que invertir en forma de cemento, de grava, de hierro, de proyectos, de expropiaciones, de derribos de casas, etcétera. No es tan fácil. Pero tampoco podemos diseñar un plan utópico. Deberemos medir nuestras posibilidades, los recursos comunitarios, etcétera.

Creo que el segundo plan puede completar el panorama. Les he hablado de 4.200, 4.300 kilómetros, mas las autopistas de peaje, cosa a la que no he replicado antes, pero tampoco quiero aprovecharme de este turno ignorando la hora que marca el reloj. Por tanto, me limito a contestarle a esas cuestiones concretas.

He de manifestarle que no he dicho que con la Ley del Suelo se vaya a resolver el problema de la vivienda. Nunca lo he dicho. Lo que he destacado es que un factor, una clave —me parece haber utilizado esta expresión— es tratar de abaratar el suelo, creando instrumentos que permitan que la repercusión del valor del suelo en el precio final de la vivienda sea mucho menor, no como ahora que es del 50 o del 60 por ciento, sobre todo en las grandes ciudades. También he dicho que una correcta política de vivienda, de asentamiento en una vivienda digna de los españoles pasa por que haya más arrendamientos y más ayudas públicas para comprar vivienda de protección oficial y vivienda de promoción pública. A la Ley del Suelo no le voy a dar poderes taumatúrgicos, sino el valor que debe tener en un conjunto de medidas. Ni más ni menos, ni menos ni más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Andreu por el Grupo de Izquierda Unida.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, intentaré ser muy breve.

En primer lugar, quiero decirle al señor Ministro que consideramos positivo que en el segundo plan de carreteras se abandone ese esquema radial del que continuamente se ha hablado y que se planteen otro tipo de esquemas longitudinales y transversales en el Estado español. Esto nos parecería enormemente positivo, así como que las infraestructuras que se realizarán, fundamentalmente de variantes, también sirvieran para que los habitantes de

las ciudades vivieran más cómodos, no sólo para que se pueda correr a 120, 140 ó 160 kilómetros por hora, sino que el objetivo debe ser que vivamos un poco más cómodos. No se preocupe, señor Ministro, que haga las variantes lo lejos que las vaya a hacer, las ciudades siempre crecerán hacia las variantes. Ahí tiene usted el ejemplo americano en que ya crean una serie de hipermercados, etcétera, una auténtica ciudad alrededor de una autopista. Por tanto, eso es casi axiomático.

Quisiera simplemente aclararle al señor Ministro —ya que usted ha hablado del fracaso mirándome a mí— que yo me he cuidado de no llamar fracaso a su política —ha sido otra señoría quien lo ha hecho—. Pero, le reitero, creo que su análisis era equivocado y sus objetivos no eran los de prestar un servicio social, sino que eran otros que no compartimos en ningún momento. Por tanto, analíticamente el resultado no podía ser otro.

Tampoco he hablado de la segunda residencia de VPO. El señor Ministro ha demostrado su habilidad parlamentaria a lo largo de muchos años, como ha reiterado anteriormente, pero mucho me he cuidado de no hablar de la VPO como segunda residencia, porque ha sido el mercado libre el que se ha dirigido a la segunda residencia. El mercado libre no ha solucionado el problema de la vivienda primera.

Por último, señor Ministro, ya que usted ha empleado la palabra «prepotente», permítame que sin ánimo agresivo le sugiera que haya un uso no prepotente de la Ley de Aguas y se otorgue trasvase a la autonomía andaluza de la cuenca del Guadalquivir, que únicamente tiene un afluente en Ciudad Real. La Comunidad andaluza se lo agradecerá.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Obviamente, señoría, la palabra «prepotente» me la ha entendido en sus justos términos de prevalencia, en este caso del instrumento planificador nacional sobre los de cada cuenca, aunque a su vez éstos influyen en la redacción del Plan Hidrológico Nacional.

En materia de trasposos me limito al bloque constitucional y estatutario, y ahí hay lo que hay. La Confederación del Sur se puede transferir. La Confederación del Guadalquivir es competencia del Estado por propia disposición constitucional y estatutaria. Ahí lo único que le puedo decir es lo que sé en este momento.

Sobre el abandono del sistema radial, le doy toda la razón. Lo que pasa es que en un primer plan había que atender los tráficos radiales, que han sido siempre los más intensos de toda España. Como se sabe, el mapa de tráficos de los últimos diez años se tuvo en cuenta para dar ese tratamiento de autovías a ciertos sistemas radiales, aunque, como se ha puesto de manifiesto en el caso valenciano, no siempre. Hemos preferido cubrir toda una zona costera con la autovía que va a Alicante y Valencia por Almansa. De esa manera resolvíamos el viejo problema de

la carretera de Almansa a Valencia, que se había convertido en una calle por donde transitan 35.000 vehículos al día, muchos de ellos camiones con mercancías peligrosas, o por lo menos que pueden producir cierto peligro, y hemos convertido en autovía los tramos de más tráfico en la Nacional III hasta Tarancón, Onrubia y luego desde Utiel hasta Valencia. Ahora en el segundo plan lo lógico es completar los itinerarios, sin perjuicio de otras opciones que puedan ser posibles y, efectivamente, atender a los esquemas horizontales de movimientos y verticales, porque en mi opinión uno de los grandes problemas que tienen los ejes de comunicación en España, sobre todo ahora que estamos en la Comunidad, son los ejes verticales.

Yo creo que hay que cerrar el eje vertical central Santander-Burgos con autovía y Bailén hasta Motril, para cerrar el eje vertical que va de Burgos a Madrid y de Madrid a Bailén. Creo que hay que abrir un eje vertical particularmente importante para la ordenación del territorio a través de los Pirineos, por Somport y creo que hay que llegar hasta Ciudad Real y hasta Sagunto, y creo también que la Ruta de La Plata en su integridad hay que convertirla en autovía, que son los tres ejes verticales que no podían abordarse en primer lugar, porque si por la Ruta de La Plata hoy pasan 6 ó 7.000 vehículos, por la Nacional II pasan 40.000 ó 50.000. De la misma manera que creo que el corredor del Cantábrico en el segundo plan de carreteras tiene que tener un tratamiento preferencial una vez hayamos llegado ya hasta Torrelavega en la carretera 634 hacia Asturias.

En cuanto a las variantes, es verdad, la variante saca tráfico de la ciudad, quita contaminación, ruido, incomodidades, es otra ventaja. Ahora, ¿qué ocurre? Que la variante hay que defenderla. Tampoco le podemos poner puertas al campo. Los procesos de crecimiento de las ciudades son inevitables, pero hay que planificar el crecimiento para que las variantes tengan una vida activa y larga. Por eso la Ley establece servidumbres de cien metros, porque en el momento que pongamos en una variante una gasolinera, una tienda o una edificación, se convertirá en una calle, como ocurrió con la variante de Albacete, que se inauguró hace siete años y hoy es la calle principal de Albacete. Eso ¿qué quiere decir? Que hay que defenderse de la natural tendencia a ir a buscar negocios, por otra parte legítimos, en la carretera. Hay que defender las variantes, y eso la ley pretende hacerlo y el reglamento de carreteras también.

En cuanto a los otros objetivos de vivienda, siempre se puede poner más incidencia en la visión económica de la política de vivienda o en la social. Yo creo que un millón de viviendas de protección oficial son una buena consecución social, no digo inmejorable, pero tiene efectos sociales, un millón de viviendas de protección oficial. Quizá yo he insistido en una ponderación económica. Puede ser, pero, en todo caso, tiene que ser las dos cosas. Una buena política de vivienda debe producir actividad económica y a la vez debe producir efectos sociales. No cabe lo uno sin lo otro. Pero estoy de acuerdo con S. S. en que todos los objetivos sociales nos deben parecer pocos vista

la actual situación, pero que es una situación que ha aparecido hace dos años y medio.

En cuanto a la valoración de la vivienda libre, no voy a decir que toda, pero es verdad que ha habido un porcentaje de vivienda libre que se ha destinado a la segunda residencia; cierto, absolutamente cierto. Es uno de los factores que también ha producido un encarecimiento en las tendencias del sector, porque ha ido a parar mucho dinero, unas veces opaco fiscalmente, otras veces no opaco, pero en un puro afán inversor, ha ido a parar a la vivienda libre y naturalmente esto ha producido una elevación de precios, a la que han concurrido también otros muchos factores, porque la inversión extranjera en España en el sector inmobiliario ha sido en un año de casi 300.000 millones de pesetas. Eso da idea de qué demanda ha habido como inversión. Pero, en fin, tiene también la ventaja de que ha mejorado la oferta turística, por lo menos la residencial para turismo.

En todo caso es verdad. Los objetivos sociales no los podemos concentrar en el crecimiento de la vivienda libre. Yo nunca lo he pensado así, así como creo que los arrendamientos sí pueden contribuir, si conseguimos que se generalicen y, por tanto, caigan los precios de alquiler. No van a caer si no hay una abundante oferta arrendaticia, es decir, si no se generaliza el alquiler, porque ¿qué ocurre ahora, o qué ocurría hasta hace poco? Pues que nadie ofrecía en alquiler, porque era tanto como entregar el piso, no de por vida, sino de por generaciones, por la subrogación «mortis causa» que cabe en favor de cónyuge y descendiente. Por tanto, tenemos que lograr que sea posible que a la gente le interese ofrecer en arrendamiento viviendas que tiene vacías, y ese será otro factor económico y social también.

Yo creo, por fin, señorías, que los objetivos sociales en esta materia no se pueden aislar de una valoración económica, pero no se pueden supeditar a una visión puramente económica, porque evidentemente hay familias pobres que no pueden pagar la vivienda. Por tanto, esas familias tienen que ser consideradas en el plan de vivienda, aunque de por sí el argumento económico sea más bien negativo desde el punto de vista de las cifras presupuestarias o de las cifras de negocio particular. O sea, que creo que coincido con S. S. Vamos a ver si acertamos en este nuevo plan de vivienda, a ver si acertamos todos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Martínez Saiz.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Muchas gracias, señor Ministro, por sus últimas palabras, pero creo que ha entendido usted mal. Cuando yo le deseaba suerte se la deseaba sin ninguna reserva, porque cuando se tiene un reto tan importante como tiene nuestro país en materia de infraestructuras sería peregrino por mi parte, que me preocupan las cosas tanto como a usted, desearle suerte con esa reserva o con alguna mala intención, y se la deseo, porque con esos planes, que yo creo que son defectuosos, que no están bien planificados, si no tenemos un poco de suerte, habremos perdido el tren.

En cuanto al dato que yo le daba, era al 31 de diciembre, que es del que yo dispongo, porque con mucha suerte, o como es lógico, usted tiene datos más cercanos, porque para eso es el señor Ministro. Lo que yo le digo es la realidad, señor Ministro, la realidad del ciudadano de a pie que cuando sale de aquí de esta Cámara coge el «metro» el autobús, el tren, para ir a su provincia, y que hay veces, y me ha ocurrido, que para venir de Cádiz a Madrid, me he montado en un tren del Puerto de Santa María a Sevilla, otro de Sevilla a Camino de Córdoba y otro hasta Córdoba y he llegado aquí como si fuera un peregrinaje. He ido por las carreteras y de verdad que siento miedo uno de las carreteras, porque cuando sale de los tramos rápidos de la autovía de Andalucía se encuentra uno con muchas dificultades, sobre todo si es de noche. Y ese es el sentir del ciudadano, señor Ministro, yo lo lamento. Y lamento que usted haya pensado que mis palabras tenían un poco de acritud, porque se las he dicho con sentido de crítica constructiva, para que si algo se puede corregir, se corrija. No es todo venir aquí a decir: Muchas gracias, señor Ministro, me alegra mucho que su intención sea arreglar las cosas.

Le pongo un ejemplo: en el año 1993 habremos entrado en Europa, el Acta Unica. Me alegraría muchísimo que el Campo de Gibraltar y Algeciras se convirtieran en un superpuerto. Y, ¿por dónde van a ir esas mercancías? Por la Costa del Sol no pueden ir, porque son unas autovías congestionadas. ¿Ha previsto el señor Ministro alguna solución para ir desde Algeciras a Cádiz, por una autopista que enlace con la de Sevilla y esas mercancías puedan circular hasta Europa sin ningún problema? Eso es lo que quiero decirle al señor Ministro, que se planifique, que cuando planifiquen ustedes no vean lo que decimos los demás como si fuese una crítica mal intencionada.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Me alegro de oírle estas palabras, señorías, y además se las agradezco y las tomo en sus justos términos, sin pretender, por supuesto, que desde la oposición se lisonjee al Ministro. Todos sabemos que en el Parlamento la oposición está también para criticar o, como decía el señor Martínez-Campillo en palabras menos agrestes, para «dar caña» al Gobierno en términos constructivos. No me molesta en absoluto que se produzca así. Yo sinceramente de los términos de sus palabras había deducido una actitud que me alegró que se deba a un malentendido por mi parte. O sea que en ese sentido creo que queda todo perfectamente aclarado.

Sobre los datos, la verdad es que me quedo extrañado, porque si usted se hubiera basado en datos de ejecución presupuestaria a 30 de octubre, es posible que hubiera podido recibir esa impresión, porque en el Ministerio de Obras Públicas se da un fenómeno histórico, y es que en los primeros meses del año que coinciden con épocas de fríos y de lluvias se certifica muy poco y, sin embargo, en los últimos meses del año se certifica el doble o el triple

que en los primeros meses. Entonces, siempre hay un buen salto de ejecución presupuestaria en el último trimestre. Esto pasa desde que el MOPU es MOPU. Por tanto, si usted se hubiera basado en datos de 30 de octubre podría haber entendido el error. Nosotros publicamos las cifras, tenemos un servicio de estadística que difunde los datos con total transparencia, entre otras cosas porque estoy convencido, señorías —lo vuelvo a reiterar—, de que la transparencia en mi Ministerio es un factor de política económica, porque las entidades financieras tienen unas relaciones de medio billón de pesetas con el MOPU, el sector privado tiene una relación de otro medio billón de pesetas con el MOPU y luego hay todo un sector privado que monta muchas inversiones en función de como van evolucionando las inversiones. Por tanto, para mí la transparencia es obligada, precisamente para dar lugar a que el sector privado esté en condiciones de adaptarse a las nuevas situaciones que se van produciendo, y estos datos son públicos.

Aclarado esto, solamente me queda añadirle un último dato. Yo soy consciente, como no, de que allá donde todavía no se ha cerrado la inversión prevista en la carretera o allá donde todavía el itinerario no es completo, en esos tramos en los que la carretera todavía no está como queremos que esté, lógicamente las condiciones de tráfico son duras. También debo decir que hay un dato que me preocupa. En los tramos de autovías que han entrado en servicio, un 30 por ciento de usuarios, controlados por sistemas especiales que hemos puesto en marcha, circula a 160 kilómetros por hora o más; otro 30 por ciento aproximadamente —la estadística perfila con más precisión— circula entre 140 y 160 kilómetros por hora. Es decir, que el problema del miedo del usuario que sale a la carretera está condicionado también por un factor social que tenemos que abordar. Le voy a decir más, señoría. El día que terminemos completamente la autovía Madrid-Sevilla va a seguir habiendo muchos muertos si no cambia el comportamiento de los usuarios.

Como se puede imaginar, con esto no trato de defenderme, porque si la carretera está sin arreglar yo sólo puedo

decir que está sin arreglar y mal, pero donde está bien sigue habiendo problemas porque tenemos un problema de educación vial, de conciencia colectiva. El consumo de alcohol es impresionante entre los conductores, no para estar ebrios, pero todo el mundo sabe que con dos copas no se conduce igual. Esto es frecuentísimo, desgraciadamente es una norma. En los fines de semana, por la noche, la siniestralidad se dispara hacia arriba; particularmente entre jóvenes que salen a tomar copas. Qué más quisiera yo que la culpa fuera de la carretera, porque eso tiene remedio, es un problema de 500.000 millones o de 800.000, pero tiene remedio. El drama es que pasa en todas partes. No hablemos ya del consumo de comidas, porque muchos usuarios tienen la costumbre de parar, comer mucho, beber lo suficiente y, con 25 grados, coger la carretera y emprender lo que le queda de los 400 ó 500 kilómetros que tiene el viaje y, claro, la gente se duerme.

Por tanto, yo no trato de colocar a la defensiva este debate de los muertos en la carretera, porque soy el primero en decir dónde están mal las carreteras. Si mi obligación es repararlas, cómo no voy a saber las que están mal. Seguramente, lo sé mejor que nadie porque mi libro de cabecera es el mapa de carreteras y el programa de carreteras. Me los sé de memoria, tengo informes diarios y lo sigo porque mi obsesión es que esto se resuelva, pero desgraciadamente el problema está en otros factores, que habrá que resolver con más dificultad y seguramente con más lentitud.

Creo que de su intervención, que le agradezco profundamente, restauramos el clima del debate.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro, por la exhaustiva información que nos ha proporcionado. Muchas gracias, señoras y señores Diputados, los que quedan, por haber tenido la paciencia de estar en este debate. Continuaremos el próximo jueves con la comparecencia del Ministro de Justicia.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y cinco minutos de la noche.