



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1990

IV Legislatura

Núm. 87

---

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO**

Sesión núm. 14

celebrada el martes, 8 de mayo de 1990

---

Página

---

### ORDEN DEL DIA

#### Proposiciones no de ley:

- Para incentivar la utilización de gasolina sin plomo mediante el establecimiento de precios inferiores a los de la gasolina con plomo (Grupo Parlamentario Catalán CIU) («B. O. C. G.», Serie D, número 14) (número de expediente 161/000031) ..... 2592
- Relativa a la reactivación de obras de regadío pendientes en la cuenca hidrográfica del Tajo (Grupo Parlamentario Popular) («B. O. C. G.», Serie D, número 20) (número de expediente 161/000042) ..... 2595
- Relativa a la prohibición del uso de clorofluorocarbonos (CFCs) (Grupo Parlamentario IU-IC) («B. O. C. G.», Serie D, número 29) (número de expediente 161/000050) ..... 2598
- Por la que se insta al Gobierno a aplicar la Ley 22/1988, de Costas, en lo referente a la construcción de un edificio a menos de 6 metros de la orilla del mar en la zona denominada «Olla de Altea» (Ali-

	Página
cante) (Grupo Parlamentario IU-IC) («B. O. C. G.», Serie D, número 33) (número de expediente 161/000058).....	2599
— Relativa a la gestión equilibrada de recursos medioambientales dentro del programa transfronterizo Luso-Español (Grupo Parlamentario Popular) («B. O. C. G.», Serie D, número 33) (número de expediente 161/000061) .....	2600
<b>Preguntas:</b>	
— Del señor Camisón Asensio (Grupo Parlamentario Popular), sobre fecha del comienzo de las obras de circunvalación en la ciudad de Cáceres («B. O. C. G.», Serie D, número 11) (número de expediente 181/000020).....	2604
— Del mismo señor Diputado, sobre terminación de las obras de acondicionamiento de la carretera C-521, de Malpartida de Cáceres a Valencia de Alcántara («B. O. C. G.», Serie D, número 14) (número de expediente 181/000122) .....	2604
— Del mismo señor Diputado, sobre la iniciación de las obras de la autovía de Extremadura («B. O. C. G.», Serie D, número 14) (número de expediente 181/000140) .....	2604
— De la señora Estevan Bolea (Grupo Parlamentario Popular), relativa a previsión del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para sanear las aguas del litoral y eliminar los vertidos de aguas residuales («B. O. C. G.», Serie D, número 33) (número de expediente 181/000190) .....	2605
— De la misma señora Diputada, relativa a razones por las que no se cumple la Ley de Aguas en lo que concierne a vertidos de aguas residuales («B. O. C. G.», Serie D, número 33) (número de expediente 181/000191).....	2605
— Del señor Ollero Tassara (Grupo Parlamentario Popular), relativa a fecha en que se modificó el Plan de Desarrollo Regional para incluir el desdoblamiento como autovía del tramo Jaén-Granada de la N-323 («B. O. C. G.», Serie D, número 36) (número de expediente 181/000206) .....	2605
— Del mismo señor Diputado, relativa a fecha en que se prevé esté finalizado el desdoblamiento como autovía del tramo Granada-Motril («B. O. C. G.», Serie D, número 36) (número de expediente 181/000207).....	2608

Se abre la sesión a las once y cinco minutos de la mañana.

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

- **PARA INCENTIVAR LA UTILIZACION DE GASOLINA SIN PLOMO MEDIANTE EL ESTABLECIMIENTO DE PRECIOS INFERIORES A LOS DE LA GASOLINA CON PLOMO (G. C-CIU) (Número de expediente 161/000031)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, cuyo orden del día, en la sesión de esta mañana, tiene proposiciones no de ley, la primera de las cuales es la presentada por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), para incentivar la utilización de gasolina sin plomo mediante el establecimiento de precios inferiores a los de la gasolina con plomo.

A esta proposición no de ley ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista.

Para defender la proposición no de ley, tiene la palabra el señor Homs.

El señor **HOMS I FERRET**: Intervengo en nombre de mi Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) para defender la proposición no de ley para incentivar la utilización de gasolina sin plomo mediante el establecimiento de precios inferiores a los de gasolina con plomo.

Señorías, la proposición no de ley que nuestro Grupo somete a la consideración de esta Comisión tiene la siguiente redacción: Instar al Gobierno a que, en el plazo de seis meses, adopte las medidas necesarias de carácter fiscal para incentivar el uso de gasolina sin plomo, de manera que el precio de venta al público de este tipo de gasolina sea inferior al de su correspondiente con plomo.

Señorías, muy brevemente, voy a razonarles los motivos que han impulsado a nuestro Grupo parlamentario a la presentación de esta proposición no de ley. La contaminación ambiental producida por los vehículos es uno de los grandes problemas que tienen las ciudades y áreas urbanas, lo cual genera, como ustedes saben, elevados costos económicos, sanitarios y medioambientales que hoy nos resulta difícil cuantificar.

Lo cierto es, por los datos que hoy tenemos y científicamente, que la combustión de gasolinas desprende monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos variados en cantidades peligrosas para el organismo humano y el medio ambiente. Se calcula que en la Comunidad Europea un tercio de las emisiones de óxidos de nitrógeno y el 25 por ciento de los hidrocarburos inquemados los ocasiona el automóvil, mientras que las descargas anuales de plomo procedentes del mismo, alcanzan unas 30.000 toneladas.

Creo innecesario argumentarles, señorías, los efectos de estos gases y las patologías que pueden producir en el cuerpo humano. Ante estas constataciones la Comunidad Económica Europea está adoptando, en los últimos años, normas dirigidas a prohibir, a partir de 1993, las emisiones de estos componentes por encima de cantidades no autorizadas. No obstante, los países europeos, al margen de las normas comunitarias de común aplicación, están desarrollando también políticas de protección medioambientales, situándose con cierta ventaja todavía en relación con las que en España estamos desarrollando. Concretamente a comienzos de este verano y en una de las últimas reuniones bajo la presidencia española de la Comunidad Europea, el Parlamento aprobó unas nuevas y severas normas anticontaminantes para todos los coches que se matriculen a partir de la fecha de 1 de enero de 1993. Alcanzar los límites fijados por el Parlamento y por la Comisión implica un mayor consumo de gasolina sin plomo y la aplicación de convertidores catalíticos en el recorrido de los gases contaminantes.

Así pues, señorías, para luchar específicamente contra la contaminación producida por los automóviles muchos países europeos, entre los que también se encuentra España, promueven la utilización de la gasolina sin plomo, que es menos contaminante, mediante dos tipos de medidas fundamentales. La primera es favorecer mediante rebajas fiscales la reducción de la gasolina sin plomo por debajo del precio de la gasolina tradicional, lo cual favorece su consumo y, la segunda, es extender los puntos de venta a todas las gasolineras del país. Esta ha sido, señorías, la estrategia que ha seguido la República Federal Alemana, Francia, Noruega, Finlandia, Suecia, Dinamarca, Irlanda, Holanda, Suiza, Austria y el Reino Unido.

Se ha demostrado en todos ellos que la reducción del precio de dicha gasolina ha sido de gran eficiencia para aumentar su consumo. Por ejemplo, en el Reino Unido el consumo pasó de representar de un 1 por ciento del total a un 15 por ciento, sólo en unos meses y gracias a haber reducido el precio en 0,021 libras por litro, unas cuatro pesetas por litro de consumo de dicha gasolina. Igualmente, en la República Federal Alemana el consumo de la gasolina sin plomo es más elevado que el consumo de la gasolina tradicional, representa cerca de un 56 por ciento de su consumo.

Muy diferente es la situación que se está generando en el Estado español, donde la gasolina sin plomo es todavía 3 pesetas por litro más cara que la tradicional y su consumo sólo representa un 0,19 por ciento del consumo total de gasolina del Estado, durante el año 1988. Su dis-

tribución sólo se realiza mediante el 9 por ciento de las estaciones de servicio, cerca de unos 300 puntos de venta. Estos datos han sido facilitados por el propio Gobierno en respuesta a una pregunta formulada por este Diputado que les habla hace escasamente un año.

Es cierto que el Gobierno español —y deseo decirlo en esta intervención—, a partir de la Directiva número 210, de 1985, que establece la fecha del 1 de octubre de 1989 para la general disponibilidad e institución equilibrada de la gasolina sin plomo, estableció, mediante el Real Decreto 2482/1986, que la distribución y venta al público en España de la gasolina sin plomo deberá efectuarse antes del 1 de junio de 1989. Ello, señorías —hay que reconocerlo—, ha sido así. En nuestro país se ha iniciado este proceso de distribución y consumo de dicha gasolina, aunque hemos de reconocer también que estamos en una fase inicial muy lejos, a nuestro juicio, de los niveles de consumo que se están desarrollando en buena parte de los países de Europa. Tenemos actualmente una red reducida de 260 puntos, con un programa del Gobierno español para incrementarlo progresivamente, de forma que para el final de este año se puedan instalar alrededor de 400 o más puntos de venta incrementando así su consumo.

El Gobierno indicaba en su respuesta a la pregunta que le formulé y que he citado anteriormente, que la Orden de 10 de abril de 1989 supone que, a partir del 1 de octubre de este año 1990, aparecerán en el mercado español automóviles equipados con dispositivos anticontaminación, que necesitarán utilizar gasolina sin plomo, estando previsto el progresivo incremento del consumo de dicha gasolina. El Gobierno en dicha respuesta dice concretamente que la Administración, junto a los distintos sectores afectados: fabricantes de automóviles, de refino y distribución de productos petrolíferos, está estudiando las medidas que posibiliten una implantación efectiva y significativa del consumo de gasolina sin plomo en nuestro país.

En este sentido, se plantea la proposición no de ley que presenta nuestro Grupo. Si el 4 de julio de 1989 el propósito del Gobierno era el de tomar medidas para incentivar el consumo de gasolina sin plomo, de aprobarse esta proposición no de ley que hoy proponemos, no estaríamos más que sugiriendo que el Gobierno, en el plazo de seis meses, adopte una de las medidas más generalizadas en toda Europa y, probablemente más eficaces.

De aceptarse plenamente esta iniciativa reforzaríamos la voluntad del Gobierno expresada ya en diversas ocasiones y, según declaraciones del Director General, estaríamos también ratificando lo que ya es una voluntad inminente del Gobierno en el sentido de adoptar intensivamente estas medidas.

A estas observaciones puntuales cabría añadir en esta exposición que estoy realizando las manifestaciones que ha hecho la Asociación Nacional de fabricantes de automóviles, que son totalmente partidarios de iniciar este proceso de abaratamiento de la gasolina sin plomo. En estos momentos, un 50 por ciento de los turismos que ruedan en nuestro país podría acceder al consumo de dicha gasolina. En este sentido se han manifestado también di-

ferentes autoridades, principales directivos y consejeros de empresas españolas, como CAMPSA, Ford-España, etcétera. Por tanto, nada exige a esta Cámara para que adopte resoluciones en el sentido de reforzar la voluntad del Gobierno de adoptar intensivamente estas medidas y favorecer el consumo de gasolina sin plomo.

En suma, señorías, proponemos que esta Cámara, coincidente con la voluntad del Gobierno y conocedora de las inminentes obligaciones que derivan de mandatos de la Comunidad Europea, inste al Gobierno para que, en el plazo de seis meses, adopte unas medidas que en esta proposición no de ley no se especifican, pero que nuestro Grupo las particulariza en una enmienda presentada a la Ley de Presupuestos en el sentido de reducir en 5 pesetas (el precio actual de la gasolina sin plomo en nuestro país es de 82 pesetas litro, por encima del precio de las gasolinas súper, que es de 79 pesetas litro, o la normal que es de 75 pesetas litro) el coste de las tasas que se aplican a dicha gasolina para de esta forma incidir en la reducción el precio final y favorecer su consumo.

Para terminar, señorías, quiero decirles que no creo que haya ningún argumento de orden tributario que obstaculice la adopción de esta decisión. Se trata, a mi juicio, de adoptar una resolución que revertirá más positivamente en la acción que deberá desarrollar el Gobierno a lo largo de este período anterior a la fecha de 1 de enero de 1993, en la que ya serán de aplicación las medidas restrictivas que ha establecido la Comisión Europea.

Por último, señor Presidente, quiero hacer mención a esta enmienda puntual que ha planteado el Grupo Parlamentario Socialista mediante la cual se nos propone que donde se dice: «... sea inferior al de su correspondiente con plomo...», se sustituya por la frase: «... no resulte superior al de su correspondiente con plomo...». A nuestro Grupo esta enmienda le parece correcta y no tiene nada que objetar pues puede contribuir, sin duda, a dar una mayor libertad en la política de desarrollo de reducción progresiva de los precios de esta gasolina. Nos parece muy positivo aceptarla y, en consecuencia, señorías, les incitamos, en nombre de nuestro Grupo, a que adopten una posición favorable a la proposición no de ley que les proponemos.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: El Grupo Parlamentario Popular ha acogido con mucho interés esta proposición no de ley del Grupo Catalán (Convergència i Unió), por la que se intenta incentivar la utilización de gasolina sin plomo mediante el establecimiento de precios inferiores a los de la gasolina con plomo.

Nuestro Grupo entiende que el problema de la contaminación producida por los automóviles es cada día más inquietante. En otro entorno, sobre todo en el europeo, ya se han buscado soluciones, bien a través de una reducción de precios de la gasolina sin plomo, bien mediante

la extensión de los puntos de venta facilitando el acceso a la adquisición de la gasolina sin plomo. Lo que ha quedado claro en los países en los que se ha hecho la prueba es que el sistema de reducción de precios de la gasolina sin plomo incrementa el consumo de la misma. Luego, este sistema se ha mostrado eficaz al favorecer la demanda de gasolina sin plomo.

En consecuencia, estamos totalmente de acuerdo con la proposición y vamos a votar favorablemente la misma.

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

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Como la coincidencia de los planteamientos de nuestro Grupo es total con la mantenida por el señor Homs, he de decir que nuestros votos servirán también para instar al Gobierno a que adopte las medidas fiscales precisas para atender la petición formulada en esta proposición no de ley, con la pequeña variación que ya el señor Homs ha explicado, que no altera el contenido sustancial de la propuesta que hemos formulado.

Quiero manifestar unas palabras muy breves para decir que la actuación del Gobierno en el control de la gasolina, con o sin plomo, empezó en el año 1985, con la Directiva número 210 de la Comunidad, mediante la cual se reducía el contenido en plomo de las gasolinas a 0,4 gramos por litro y, en fecha inminente, el contenido máximo de plomo de las gasolinas se reducirá a 0,15 gramos por litro.

Por lo que respecta a la gasolina sin plomo, es cierto que el nivel de consumo de la misma en nuestro país es muy bajo, porque muy bajo es el número de vehículos (todos ellos pertenecientes al segmento más alto de precios del mercado) que tienen instalados los instrumentos catalizadores convenientes para que esta gasolina sea menos contaminante. Es bueno que todos sepamos que la gasolina sin plomo o con bajo contenido de plomo en sí misma no es ni más ni menos contaminante que la gasolina con más plomo. Lo que ocurre es que esa ausencia de plomo es el ingrediente indispensable para que sobre el tubo de escape de los vehículos se puedan instalar unos catalizadores que actúen sobre los gases de escape de la combustión, fundamentalmente CO y NOX, impidiendo los efectos contaminantes que estos gases tienen sobre el entorno que les rodea.

En España está calculado que una vez que se actúe sobre los precios de esta gasolina sin plomo, haciéndolos más competitivos con respecto a los de la convencional, algo más de cuatro millones de vehículos, aunque no tuviesen instalados los catalizadores sobre el tubo de escape, podrían sentirse atraídos por el uso de esta gasolina, precisamente por su menor costo. Esa es la razón por la que, en una fase inicial —hacemos público que es intención de este Grupo facilitar que los precios finales de la gasolina sin plomo lleguen a ser inferiores, tal como se ha solicitado en el texto inicial de esta proposición—, es más prudente establecer un primer tramo de actuaciones en las que el compromiso se limite únicamente a lo reseña-

do en nuestra enmienda, es decir, que nunca sea superior, que no se penalice el consumo de las gasolinas sin plomo, precisamente para impedir la avalancha de consumo que se pueda producir al sentirse atraídos estrictamente por el menor precio del combustible, porque al ser vehículos que no tienen incorporados estos sistemas de lucha contra los gases de escape de la combustión, acudirían a la gasolina sin plomo exclusivamente por el ahorro que ello pudiera suponer. Hay que decir que esto también tiene sus ventajas, porque facilitaría el establecimiento tanto en la red de CAMPSA como en la red paralela, de mayores puntos de venta, de un mayor número de surtidores que pudieran servir este tipo de gasolina.

No creo, señor Presidente, que sea preciso extendernos más. Quiero reiterar nuestra identidad absoluta con los planteamientos formulados por el señor Homs y, como he dicho al principio de mi intervención, en virtud de esa coincidencia, nuestros votos servirán para instar también al Gobierno a que adopte las medidas que se solicitan.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señor Homs, acepta la enmienda propuesta por el Grupo Socialista?

El señor **HOMS I FERRET**: Sí, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a someter a votación la proposición no de ley planteada por el Grupo Catalán (Convèrgencia i Unió), con el siguiente texto: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en el plazo de seis meses, adopte las medidas necesarias de carácter fiscal para incentivar el uso de la gasolina sin plomo, de manera que el precio de venta al público de este tipo de gasolinas no resulte superior al de su correspondiente con plomo. Este sería el texto de la proposición no de ley propuesta por el Grupo Catalán (Convèrgencia i Unió), modificado por la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Sometemos a votación dicho texto.

**Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

— **RELATIVA A LA REACTIVACION DE OBRAS DE REGADÍO PENDIENTES EN LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL TAJO (G. POPULAR) (Número de expediente 161/000042)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la reactivación de obras de regadío pendientes en la cuenca hidrográfica del Tajo.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Camisón, por un tiempo máximo de diez minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Hoy es necesario empezar con una referencia histórica. Evidentemente, me estoy refiriendo a la historia de esta Comisión. El 23 de fe-

brero de 1988, se debatió en esta Comisión una proposición no de ley sobre aceleración de las obras de regadío en la cuenca del Ebro. Todos los Grupos la apoyamos, incluido el Socialista que, además, era proponente de la misma. Se aprobó y fue ejemplar la solidaridad de todos con la noble región aragonesa.

Consecuencia de aquella moción es que muy poco después, justamente el 11 de noviembre de 1988, el Ministerio del Portavoz del Gobierno nos daba noticia de que el Consejo de Ministros, en su reunión de ese día, había aprobado sendos acuerdos por los que se realizaba una inversión global próxima a los 3.400 millones de pesetas en las zonas regables de Aragón y Murcia, que forman parte del esfuerzo inversor encaminado —decía el Gobierno— a transformar o mejorar regadíos en toda España, con una superficie global de 740.000 hectáreas durante los próximos años. El propio Gobierno insistía en que era en toda España.

Nuestro Grupo se alegró de la noticia de la decisión del Consejo de Ministros, que desvelaba, por otra parte, la gran operatividad de los acuerdos de esta Comisión, demostraba que los acuerdos que se toman son eficientes posteriormente. Pero —siempre hay un pero—, poco tiempo después de la aprobación de aquella proposición no de ley, menos de un mes, es decir, el 18 de mayo de 1988, esta Comisión debatió otra proposición no de ley sobre activación de las obras de regadío en la cuenca hidrográfica del Tajo, previstas en las leyes reguladoras del trasvase Tajo-Segura, proposición del Grupo Parlamentario Popular.

En esta ocasión, el Grupo Socialista se cepilló —perdónenme SS. SS. esta expresión coloquial, pero es que realmente se la cepilló— nuestra proposición. No hubo solidaridad con la cuenca del Tajo. En razón a aquel hecho, hoy insistimos otra vez. Por ello, no tenemos más remedio que reproducir algunos de los argumentos que expusimos con motivo del debate de aquella proposición no de ley.

En aquella fecha decíamos que la Ley número 21/1971, de aprovechamiento conjunto Tajo-Segura, en su artículo 3.º, dice que: «quedan incluidas e integradas en el aprovechamiento conjunto regulado por esta ley las siguientes obras, que serán programadas por los Ministerios de Obras Públicas y Agricultura en las esferas de sus respectivas competencias: El recrecimiento de la presa de Cazalegas y ampliación de regadíos del Alberche; las que resulten necesarias para la conservación de los niveles del Tajo a su paso por Aranjuez, Toledo y Talavera de la Reina; los regadíos del Ambroz, del Jerte, del Bronco, de Torrejoncillo y Portaje del Almonte y del Salor y de Valdecañas, así como el potencial de regadíos locales de la provincia de Cáceres; los regadíos del Tiétar y Guadyrbas, así como los regadíos de Azután, La Sagra y Torrijos, en la provincia de Toledo; del embalse de la Tajera y de los nuevos regadíos del Tajuña, del Henares, del Jarama medio, de Priego, Cañete y Landete, del Záncara, Cigüela y Riansares y del Júcar, en la provincia de Cuenca; los de saneamiento de la zona del Záncara, Cigüela y Riansares; las de los recursos hidráulicos totales de La

Mancha; las de regulación de la cuenca alta del Jarama, mediante los embalses de La Cabrera, El Atance, La Borda, Alcorlo, Cantalojas, Pozo de los Ramos, Beleña, Matallana y Bonoval; y los de la canalización de los ríos Lezuza y Don Juan.»

En aquella ocasión decíamos que la Ley 21/1980, de regulación del régimen económico de la explotación del acueducto Tajo-Segura, en su artículo 6.º, daba y sigue dando absoluta prioridad a las obras a realizar en la cuenca del Tajo, y en su disposición adicional cuarta establecía, sigue estableciendo, el calendario de prioridades de ejecución de estas obras.

Esto es lo que dicen las leyes vigentes. En aquella ocasión, teníamos a la vista los decretos que aún siguen vigentes. Decíamos que, a la vista de lo que especifican tales decretos, se declaraba de alto interés nacional la transformación en regadío de las zonas de Valdecañas, Ambroz, Ribera Fresnedosa, regadíos locales de Cáceres, etcétera, porque los estudios de viabilidad realizados, habían resultados positivos. Añadía que quedaban aprobados los planes generales de transformación y, en consecuencia, se subastaron las obras pertinentes y se estuvieron ejecutando hasta primeros de enero del año 1983 (llamaba la atención entonces y la llamo ahora sobre que esa fecha es coincidente con la iniciación del mandato socialista en nuestro país), fecha en la que prácticamente se paralizaron todas esas obras, al menos en la cuenca baja del Tajo, y siguen aún paralizadas. Esto sucede en esta deprimente situación de planificación, a pesar del voluntarismo triunfalista, del grotesco plan trienal entre el MOPU y la Diputación de Cáceres, que programaba, por ejemplo, en relación con los regadíos del Ambroz, ultimar las obras de la presa de Baños y Azud, en agosto de 1986. En la primera fase de los riegos, con más de 5.000 hectáreas, terminar las obras en octubre de 1986. En relación con los regadíos de la Ribera Fresnedosa, en cuanto a la presa de Portaje, ultimar las obras en marzo de 1986 y la primera fase de los riegos en diciembre de 1986. En cuanto a los regadíos de la margen izquierda del Tajo, acordaba en relación con las zonas de Torrejón el Rubio, aprobar el proyecto en enero de 1987 y la obra de riegos en febrero de 1987. En cuanto a Arroyo de la Luz, aprobar el proyecto de las presas de Casillas y El Salor en diciembre de 1986 y la zona regable afectada por este embalse, en diciembre de 1986, y en cuanto a los regadíos a medio plazo por más de 8.000 hectáreas en la margen izquierda del Tajo, aprobar el proyecto en agosto de 1987. Nada de esto se cumplió y sigue sin cumplirse.

La vida sigue, han transcurrido prácticamente dos años desde aquel debate y ahora estamos en esta Cámara debatiendo los Presupuestos Generales del Estado para el año 1990, en los que vemos que se sigue olvidando la ejecución de los regadíos previstos en las leyes vigentes del transvase Tajo-Segura. Es más, en el debate de ayer en la Comisión de Presupuestos de la enmienda 17, cuando este Diputado intentó que figurara, de forma fehaciente para amarrar la presa de Monteagudo en dichos presupuestos, este amarre de la palabra «Monteagudo», que hubiera

obligado al Gobierno, no fue admitido por el Grupo Socialista.

Todo esto contrasta con noticias diarias, como puede ser la siguiente, muy reciente: el alcalde socialista de Albacete ha presentado una moción a favor de la transformación de 50.000 hectáreas de regadío en las provincias de Albacete y Cuenca.

Prácticamente reiteramos la proposición de hace dos años en los siguientes términos: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que proceda a reactivar la realización de las obras de regadío de la cuenca hidrográfica del Tajo, que fueron previstas en las leyes que regulan el transvase Tajo-Segura hasta ultimar la puesta en explotación de las zonas regables consideradas en dicha normativa.

Hasta aquí he expresado argumentaciones que, más o menos, han sido ya expuestas en esta Comisión, y de ahí que anunciara al principio que en mi intervención iba a hacer referencias históricas a lo sucedido en esta Comisión. A partir de ahora quiero esgrimir un argumento nuevo, un argumento estrella en este debate de hoy. Analizados los programas de las pasadas elecciones generales, las del 29 de octubre pasado, y visto los que presentó el Partido Socialista Obrero Español, cabe fijarse en que las prioridades en la provincia de Cáceres fueron y siguen siendo las siguientes. Crear la autovía Ruta de la Plata, mejora del ferrocarril de las líneas Madrid-Cáceres-Valencia de Alcántara y Cáceres-Mérida-Badajoz, para alcanzar velocidades no inferiores a 160 kilómetros por hora, y aumento de las zonas regables. Por primera vez, el programa socialista de la provincia de Cáceres incluye como principal el aumento de las zonas regables de Cáceres.

En consecuencia, al pedir la votación favorable a esta proposición lo único que estoy haciendo es pedir al Partido Socialista coherencia con sus programas electorales.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que quieren intervenir?

Por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Galán.

El señor **GALAN CANO**: En primer lugar, nuestro Grupo quiere dejar claro que nos vamos a oponer a esta proposición de ley del Grupo Popular porque, como decía su Portavoz, además de ser una proposición recurrente, que tiene una historia (una historia que su Grupo la interpreta como fija, parece como si sus propuestas y el famoso artículo 3.º de la Ley de 1971 los consideraran pétreamente, como las Tablas de Moisés sin introducir ninguna modificación), consideramos, como lo hace la propia ley, en su disposición adicional tercera, que es una relación de obras modificable en función de su viabilidad y de los posibles incrementos de obra que se puedan producir de acuerdo con las circunstancias del tiempo. Por cierto, hay que recordar que ésta es una Ley del año 1971 y que precisamente en estos años ochenta y es cuando se reactiva la mayoría de las obras.

Digo que nos vamos a oponer a esta proposición no de ley porque podemos asegurar que las obras que se con-

templan en esa Ley del aprovechamiento conjunto del Tajo-Segura, de 19 de junio de 1971, están realizadas o en marcha. Todas aquéllas que la Comisión Mixta ha considerado viables están en fase de realización, están realizadas o están en marcha.

Aquellas obras relacionadas en el artículo 3.2, que no ha leído el Portavoz del Grupo Popular, cuya inclusión en los programas de inversión se condicionó al resultado del estudio de viabilidad, han sido en su totalidad examinadas por las comisiones técnicas mixtas competentes del MOPU y del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, con la intervención de las comunidades autónomas afectadas. Le puedo asegurar, señor Camisón, que de los citados estudios, los únicos considerados viables que no han sido acometidos son los de ampliación de la zona regable del Henares, en la provincia de Guadalajara, pendientes de la adscripción del recurso hidráulico, cuya disposición resulta dudosa en el momento actual, una vez examinado el sistema de explotación del Henares.

A fuer de resultar un poco pesado, como se ha relatado una tras otra las obras, vamos a dar una información de cómo se encuentran esas obras según nuestros datos. Hay que tener en cuenta siempre que nosotros consideramos, como ha ocurrido en esos estudios de viabilidad, que se pueden hacer sustituciones de algunas de las obras relacionadas por otras que se consideran más viables en este momento y que, por lo tanto, vienen a beneficiar más a los habitantes de la cuenca del Tajo en las zonas donde les afecta este regadío.

En cuanto a los regadíos del Ambroz, las obras han sido adjudicadas provisionalmente y su plazo de ejecución es de veinticuatro meses. Por tanto, señor Camisón, son obras que están en realización. En los regadíos de la Ribera de Fresnedosa, la finalización de las obras correspondientes a la segunda fase está prevista para el año 1990. Los regadíos de Valdecañas, la primera fase y obras complementarias que se están efectuando, se encuentran ya en fase de ejecución y la terminación de las obras está prevista para el presente año. Respecto a la zona regable del Alagón, en el sector 16, las obras están a punto de terminar. En la zona regable del Arrago se están llevando a cabo una política de rehabilitación de los canales, acequias y caminos más dañados en toda la zona regable. En la zona regable general del Alagón se está en la misma situación. En la zona regable de Rosarito, la inversión contratada en estos momentos está destinada fundamentalmente a mejorar la red de caminos de esta zona. En cuanto a los riegos del Bornova, las obras están muy avanzadas y su terminación está prevista para este mismo año. En la zona regable del Henares, las obras se encuentran en fase de ejecución, y la terminación está prevista para el año 1991. Las obras principales de los riegos de Castrejón finalizaron en 1988 pero se están realizando obras complementarias que estarán terminadas en el próximo año. Las obras de la Alsagra-Torrijos, que eran las obras pendientes de mayor inversión en estos momentos, se están realizando en la estación elevadora y de impulsión, y están adjudicados a unos proyectos por valor de 3.000 millones de pesetas. En cuanto a los riegos de Alcolea de

Tajo, las obras fueron adjudicadas provisionalmente en 1989 y su iniciación está prevista durante el presente año. En los Riegos del Jarama, está en fase de ejecución el proyecto de rehabilitación y aumento de la capacidad de la real acequia del Jarama y la terminación de las obras está prevista para el año 1992. Respecto a los riegos del canal de Aranjuez y las Aves están a punto de mejorar los canales y acequias de esta zona regable. Por último, en cuanto a los riegos de Extremera, se encuentran contratadas las obras de rehabilitación de canales y acequias.

Como S. S. ha manejado alguna cantidad en cuanto a posibles inversiones de regadío en otras zonas, como es Aragón u otras cuencas, le quiero comunicar, señor Camisón, que todas las obras que acabamos de relatar suponen unos proyectos de inversión de 24.000 millones de pesetas en marcha en la cuenca del Tajo, obras que se están haciendo en este momento. Lógicamente, siempre surge la impaciencia respecto de si todas estas obras se pudieran hacer en un año o en el mínimo tiempo posible. Sin embargo, hay que resaltar que si se hubiesen hecho antes no tendríamos que estar haciéndolas ahora. Como se ve, en la mayoría de los casos, salvo el de La Sagra-Torrijos, que posiblemente tenga un mayor alargamiento, está previsto que todas terminen en los años 1990, 1991 y 1992.

Por tanto, reitero que la historia para nosotros está ya pasada, que no es una historia fija, y que no sólo se están ejecutando las obras previstas por la ley, sino que se están produciendo en este momento ampliaciones de obras que no estaban previstas en la ley y que se están desarrollando en toda la cuenca del Tajo.

No acabo de entender que en los razonamientos para aprobar esta proposición de ley (que, como se ve, no carece de ellos) intervengan elementos de agravio comparativo con otras regiones del país.

El Grupo Socialista, teniendo en cuenta estos niveles de inversión y de realización, se va a oponer a la proposición no de ley, porque no hay que reactivar nada, sino que todo está perfectamente activado en este momento en lo que se refiere a la política de regadíos en la cuenca del Tajo. **(El señor Camisón Asensio pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No hay turno de réplica en este trámite, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Entiendo, señor Presidente, que ha habido una contradicción constante en la intervención del señor Galán que convendría que quedara clarificada en este turno, porque si no va a obligar a abrir otro turno en otro momento de la Comisión. Deberíamos aprovechar la reunión de la Comisión para que quedara zanjada esta cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, lo lógico es que si hay posiciones contrarias los argumentos se contradigan. No deseo que haya debate, y el Reglamento no lo prevé. De todas formas, tiene S. S. unos segundos para, si quiere plantear alguna cuestión, lo haga con la máxima brevedad porque es excepcional.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muchas gracias, señor Presidente, por su generosidad, y voy a intentar ser rapidísimo.

Efectivamente, el señor Galán habla de nuestra fijeza respecto a la ley del trasvase. Que quede claro que es una ley que está vigente, y por ello tenemos perfecto derecho a exigir que se cumpla lo que ella establece.

Le ha tocado a S. S. realmente una papeleta muy difícil, porque le ha encargado su Grupo defender algo de lo que no tiene la más mínima idea. Por ejemplo, cuando habla del Argo y del Alagón, debo decir que son zonas regables de la provincia de Cáceres transformadas en regadío y en explotación mucho antes de que los socialistas accedieran al poder. Tan no entiende S. S. de estas cosas (lo cual es natural y razonable) que incluso no pronuncia la palabra Argo, sino que dice Arrago. Eso indica que efectivamente es un tema que le ha llovido y que no entiende.

A partir de 1982 no se han reactivado las obras, sino que se han parado. Otro aspecto importante es que se hicieron los estudios de viabilidad de todas, y son viables, por ejemplo, los de Ambroz, Valdecañas y Fresnedosa.

No me da tiempo a argumentar en contra de todo lo que ha manifestado el señor Galán. Dice S. S. que la obra del Ambroz se está ejecutando, pero debo puntualizar que, cuando en 1982, el Gobierno socialista paralizó esta obra, se paralizó un proyecto de 2.700 millones de pesetas que, ahora, actualizado, ascendía a cerca de 4.000 millones de pesetas de obras paradas, y lo que está incluido en ejecución ahora es una partidilla de 80 millones de pesetas. No se puede activar con 80 millones cuando faltan por ejecutar cerca de 6.000 millones de pesetas. Lo que se está haciendo, a través de estas partidas, es sencillamente marear la perdiz.

En el caso de Valdecañas (y con esto termino, señor Presidente), no es que se esté ahora haciendo, sino que se hicieron las obras en 7.000 hectáreas antes de 1982. Faltaban 23.000 y a partir de ese momento, en unos proyectos que podían importar unos 7 u 8.000 millones de pesetas, se están ejecutando partidas de 40 ó 50 millones de pesetas. Los extremeños, señor Galán, no se tragan la píldora de que con partidas de 50, 60 ó 100 millones de pesetas se puedan cumplir obligaciones con Extremadura que importan miles de millones de pesetas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Galán, tiene la palabra muy brevemente también.

El señor **GALAN CANO**: Muy brevemente, para decirle al señor Camisón que cuando hablo de su fijeza no me refiero a su fijeza en la ley, sino de su fijeza como si no se estuviera moviendo nada en Extremadura. Usted vivirá allí, pero parece que no percibe el movimiento de las obras que se están haciendo.

Ahora le voy a dar algunos de estos datos que usted quiere contradecir. En cuanto al conocimiento de su región, puede tener el mismo que el que S. S. tiene cuando ha hablado de la postura del alcalde de Albacete sobre las 50.000 hectáreas de regadío en la cuenca del Júcar, que no entiendo a qué viene su alusión. No le he querido con-

testar porque me parece que usted se ha metido en camisas de once varas, porque su Grupo se sigue manifestando en contra de la declaración y en contra de las 50.000 hectáreas de regadío en la cuenca del Júcar, en la zona de Albacete y Cuenca.

Vamos a los regadíos de Ambroz. Si en el momento en el que le decía esto usted no hubiese estado hablando con el Presidente de la Comisión, a lo mejor se habría enterado de que las obras adjudicadas provisionalmente en el Ambroz son de 3.248,5 millones de pesetas, de los cuales 2.000 los invierte el MOPU y 1.248 el Ministerio de Agricultura. Usted a lo mejor está obsesionado con las partidas que figuran en los Presupuestos, pero usted sabe que estas obras de regadíos no se desarrollan en un solo año.

Cuando le hablo de fijeza quiero decir que usted, efectivamente, fija la mente en la situación y no ve lo que se mueve ni las obras cuya finalización está prevista para 1991 y 1992. Le he hablado, señor Camisón, de 24.000 millones de pesetas en este momento de obras en ejecución en la Cuenca del Tajo.

Por tanto, me ratifico en la postura de mi Grupo de que las obras previstas para el aprovechamiento conjunto del trasvase Tajo-Segura están realizadas o en ejecución, sobre todo aquéllas cuya viabilidad ha sido marcada salvo el caso específico que le he mencionado del Henares.

El señor **PRESIDENTE**: Quede constancia de que la conversación del señor Camisón con este Presidente ha sido a instancia mía y que, por tanto, no puede ser achacada, en ningún caso, al señor Camisón.

Vamos a pasar a la votación de esta proposición no de ley.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 17; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada esta proposición no de ley; en ningún caso cepillada, señor Camisón.

— **RELATIVA A LA PROHIBICION DEL USO DE CLO-ROFLUOROCARBONOS (CFCS) (G. IU-IC) (Número de expediente 161/000050)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a debatir la siguiente proposición no de ley, que es la relativa a la prohibición del uso de clorofluorocarbonos (CFCS), del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: No voy a defender esta proposición no de ley, puesto que no conozco el problema. El Diputado que tenía que ocuparse de ello, aunque desconozco los motivos, no se encuentra presente. No sé si podrá estarlo más adelante, a lo largo de la sesión, pues no sé cuál es el motivo de su ausencia.

El señor **PRESIDENTE**: En el caso de que no se pre-

sente el Diputado encargado, se dará por decaída. **(El señor Camisón Asensio pide la palabra.)**

Señor Camisón, tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Tengo que formular un ruego a la Presidencia. Habida cuenta de que no se va a debatir la proposición no de ley cuyo turno tocaba, rogaría a la Presidencia que se debatiera la que va en último lugar, sobre el programa transfronterizo de Portugal pues necesitamos actuar también en la Comisión de Presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Lo que pasa es que el Diputado que quiere defender la siguiente proposición no de ley está aquí y también en otra Comisión, por lo que es imposible.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A APLICAR LA LEY 22/1988, DE COSTAS, EN LO REFERENTE A LA CONSTRUCCION DE UN EDIFICIO A MENOS DE 6 METROS DE LA ORILLA DEL MAR EN LA ZONA DENOMINADA «OLLA DE ALTEA» (ALICANTE) (G. IU-IC) (Número de expediente 161/000058)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a debatir entonces la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a aplicar la Ley 22/1988, de Costas, en lo referente a la construcción de un edificio a menos de 6 metros de la orilla del mar en la zona denominada «Olla de Altea», presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Vázquez, por un tiempo máximo de diez minutos.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Espero consumir menos.

Como dice la proposición no de ley, instamos al Gobierno a la aplicación de la Ley de Costas 22/1988, para evitar la continuación de la construcción de un edificio situado en la zona «Olla de Altea», a escasos metros del mar.

En septiembre del pasado, 1989, se presentó en las Cortes Valencianas una iniciativa similar por parte de uno de los Diputados autonómicos de Esquerra Unida, el señor Botella. En aquella sesión el señor Conseller de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana, entre algunas consideraciones de tipo jurídico en las que venía a señalar la dificultad de la aplicación de la Ley de Costas en ese caso concreto al que nos referimos, aducía una razón fundamental: que las competencias no eran en ese caso de la Generalitat, sino del Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas. Esta es fundamentalmente la intención de traer aquí una proposición que en su día presentamos en aquel Parlamento autónomo.

El hecho es que, por desgracia, cada vez van quedando menos costas que proteger en nuestra tierra, no sólo en el País Valenciano, sino probablemente en todo el Estado español. En el País Valenciano cada vez son menos los terri-

torios sobre los que vamos a poder aplicar la Ley de Costas. En este caso concreto, se trata de la construcción de un edificio muy cerca del mar, aproximadamente a menos de 10 metros, destinado a viviendas. Cuando esta proposición no de ley se presentó en las Cortes Valencianas, el señor Conseller de Obras Públicas, junto a la no competencia autonómica y a los problemas jurídicos, discutió otra serie de cuestiones, fundamentalmente lo que parecía, desde nuestro punto de vista, un cambio de posición de la propia Consellería de Obras Públicas y la corresponsabilidad que tenga en eso el MOPU. En un principio, se habló de pedir al Ayuntamiento de esa localidad, vía la Generalidad Valenciana, que comprara ese terreno para indemnizar a los constructores o a los posibles compradores de los pisos que allí se fueran a construir. Sin embargo, en poco tiempo esa posición se modificó y se planteó la elaboración de una nueva delimitación de la zona de protección.

Lo cierto, señor Presidente, es que el edificio sigue estando allí y que hay artículos de la Ley de Costas difíciles de aplicar. Hay una serie de motivos obvios, no sólo la destrucción paisajística de la zona o la contravención de lo que nos parece el espíritu de la Ley de Costas. Además, se da la circunstancia de que, por su extrema cercanía a la costa y dado que en nuestras costas es frecuente la presencia de temporales, es previsible que en un futuro próximo estos temporales puedan crear graves problemas de habitabilidad a ese edificio, incluso cuando ya esté ocupado por sus propietarios, porque no se va a permitir, por la aplicación de la propia Ley de Costas, la creación de muros de contención que salven la posibilidad de accidentes en ese edificio.

En toda esta historia, ya un poco vieja, de este edificio de la «Olla de Altea», hay una resolución del MOPU, de agosto de 1989, en la que se dice que se abría un expediente sancionador y que, al haberse comprobado los antecedentes existentes, el Servicio de Costas, a través de la resolución del propio Ministerio de Obras Públicas, deducía que su actuación no se encontraba amparada ni legitimada por concesión ni autorización alguna, a pesar de que el edificio se hace con autorización municipal, por el Plan General de Ordenación Urbana de esa localidad, y tiene licencia de obras anterior a la aplicación de la Ley de Costas. Repito, que no se trata sólo del problema ecológico y paisajístico que crea, sino de los que presumiblemente va a generar en un futuro inmediato.

Esto es lo que nos lleva a solicitar de esta Comisión y del Gobierno que tomen las medidas oportunas para impedir la continuación de la construcción de este edificio.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Tomey.

El señor **TOMEY GOMEZ**: Voy a fijar la posición de nuestro Grupo respecto a estas dos propuestas. La proposición en la que se insta al MOPU a aplicar la Ley de Costas la consideramos de contenido muy general y no presenta mayor interés. Tanto ésta como otras leyes están

para ser aplicadas, aunque, como en este caso, estén recu-  
rridas por nuestro Grupo ante el Tribunal Consti-  
tucional.

Es verdad que más interesante sería preguntar si con  
esta Ley se están cumpliendo los objetivos pretendidos, o  
si el MOPU tiene capacidad y medios para hacer efectiva  
su aplicación. Se han detectado 4.000 infracciones y sólo  
se han solucionado 1.841 durante el año 1989. También  
sería interesante preguntarse los efectos que está tenien-  
do esta norma desde su publicación.

En cuanto a la segunda propuesta en la que se solicita  
la paralización de la construcción del edificio, podemos  
señalar que se trata, efectivamente, de un edificio bastan-  
te polémico sobre el que se otorgó licencia de construc-  
ción con anterioridad a la nueva Ley de Costas. Esta li-  
cencia se otorgó con el apoyo del ingeniero jefe del Ser-  
vicio de Costas de Alicante y con no pocos problemas den-  
tro del Grupo Socialista en el Ayuntamiento, según nues-  
tra información. Con posterioridad fue sustituido el inge-  
niero jefe, paralizando las obras de su sustituto. Esto mo-  
tivó la modificación del proyecto para adecuarlo a la nue-  
va normativa, y aunque el ayuntamiento en un primer  
momento paralizó las obras por tratarse de un proyecto  
distinto, después se autorizó por el propio ayuntamiento  
la continuación de las mismas. Es verdad que es un edi-  
ficio de dudoso gusto estético y que cuenta con la oposi-  
ción de asociaciones de vecinos, etcétera, pero parece ser  
que la licencia otorgada por el propio ayuntamiento se  
ajusta a la realidad.

Por tanto, nosotros nos vamos a abstener ante esta pro-  
posición no de ley, aunque sí solicitamos la aplicación de  
la ley, como es lógico, de la legislación en vigor, tanto en  
este caso como en los demás supuestos que se susciten.

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

La señora **SIMÓN CALVO**: Evidentemente, SS. SS. tie-  
nen razón en la cronología de los hechos acontecidos, pero  
quiero hacer hincapié en que el Ministerio de Obras Pú-  
blicas y Urbanismo viene aplicando la Ley de Costas de  
1988 con todo rigor y en la amplitud del contenido de sus  
artículos desde que la misma entró en vigor. Ustedes co-  
nocen que los Diputados por la Comunidad Valenciana, y  
yo que soy Diputada por Castellón, sabemos cómo el Mi-  
nisterio está aplicando con todo rigor la Ley de Costas.

Esta mencionada obra se había autorizado por la Co-  
mandancia de Marina, órgano competente para permitir  
obras en la zona de salvamento conforme a la Ley de Cos-  
tas de 1969, en octubre de 1987 (es decir, con anteriori-  
dad a la nueva Ley de Costas), y, también, como se ha di-  
cho aquí, por el Plan General de Ordenación Urbana de  
Altea, anterior a la Ley de Costas, por el que se permitían  
estas construcciones si se concedía licencia municipal,  
también antes de la entrada en vigor de la nueva Ley.

Muchas veces la sociedad constructora de este edificio  
ha hecho diversas peticiones al Servicio de Costas, como,  
por ejemplo, ocupar provisionalmente la zona de servi-  
dumbre de tránsito con materiales de obra para la ejecu-

ción de voladizos del edificio, para acondicionar un muro  
de defensa, y todas estas veces han sido denegadas estas  
solicitudes, incoando el Servicio de Costas, con motivo de  
las denuncias formuladas, dos expedientes por realización  
de vertidos al mar y por ocupación de la zona de servi-  
dumbre de tránsito, por lo que se les sancionó, quedando  
libre esta zona y cesando los vertidos al mar.

El Servicio de Costas ha actuado, por tanto, correcta-  
mente en la aplicación de la Ley del 1988, corrigiendo y  
sancionando las actuaciones ilegales detectadas. El tra-  
mo de costa donde está situado este edificio está consti-  
tuido físicamente por un acantilado bajo; es decir, se tra-  
ta de un terreno rocoso en el que no existe playa, por lo  
que el deslinde de zona marítimo-terrestre actual que dis-  
corre por la parte superior de dicho acantilado y por el  
lado de tierra por un camino existente en su coronación  
se adapta a la actual Ley. No se puede paralizar porque  
es legal desde el punto de vista de la normativa, de acuer-  
do con lo previsto en el número 3 de la disposición tran-  
sitoria tercera de la actual Ley.

Por todas estas razones, señorías, no podemos admitir  
esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a votar la pre-  
sente proposición no de ley.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos  
a favor, uno; en contra, 14; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposi-  
ción no de ley planteada por el Grupo Parlamentario de  
Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

— **RELATIVA A LA GESTION EQUILIBRADA DE RE-  
CURSOS MEDIOAMBIENTALES DENTRO DEL  
PROGRAMA TRANSFRONTERIZO LUSO-ESPA-  
ÑOL (GRUPO POPULAR) (Número de expediente  
161/000061)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la última  
proposición no de ley relativa a la gestión equilibrada de  
recursos medioambientales dentro del programa trans-  
fronterizo luso-español, presentada por el Grupo Popular.

Vamos a interrumpir brevemente la sesión, puesto que  
el señor Camisón, que es quien va a defender esta propo-  
sición, se acaba de ausentar, y no por ello vamos a dar  
por decaída la proposición no de ley. Esperamos que se  
presente en unos segundos. **(Pausa.)**

Dado que el señor Camisón no se incorpora por el mo-  
mento, para la defensa de la proposición no de ley tiene  
la palabra el señor Tomey.

El señor **TOMEY GOMEZ**: Gracias, señor Presidente.  
Entendiendo mi suplencia en este caso, ruego su benevo-  
lencia para que si mi compañero viene en el transcurso  
de mi intervención, tome la palabra.

A muchos nos impactó, no precisamente en términos  
medioambientales, pero sí en base a la esperanza que re-

flejaba, la declaración de junio de 1989 del Consejo Europeo sobre medio ambiente, cuando proclamaba que la Comunidad Europea tiene una función esencial que desempeñar en el ámbito de la protección de la naturaleza, a través de su activa contribución a las iniciativas que se tomen a nivel internacional. Casualmente, una de tales iniciativas que se estaban entonces gestando era el programa transfronterizo luso-español. Ahí estaba, pues, un gran marco para hacer efectiva aquella declaración, pero, como más adelante veremos, no se aprovechó tan oportuna ocasión, negligencia del Gobierno español que, por reiterativa, no debiera extrañarnos.

Efectivamente, basta analizar la resolución del Parlamento Europeo sobre el desarrollo regional en nuestro país de 1988, para ver que resulta patético que el Parlamento constate que todavía no haya sido creado el fondo de nivelación de servicios.

Perdón, señor Presidente, cedo el turno al señor Camisón.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Tomey.

Tiene la palabra el señor Camisón para la defensa de esta proposición no de ley.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muchas gracias por su amabilidad. Mi ausencia ha estado motivada por estar debatiéndose los Presupuestos y tener que intervenir en esa Comisión. Agradezco también la intervención anterior de mi compañero de Grupo, señor Tomey y continuo con la exposición de nuestra proposición no de ley.

Decíamos que esta negligencia, por reiterativa, no nos extraña, y la prueba es que no se ha cumplido lo que está previsto en la Ley Orgánica de Financiación de las Comunidades Autónomas. También nos extraña que España incumpla la recomendación comunitaria de dedicar hasta un 30 por ciento a proyectos productivos y que la mayor parte de los recursos de los fondos estructurales se hayan venido invirtiendo en proyectos de competencia central: que en cuanto a operaciones integradas en nuestro país tenga aprobados tan sólo dos programas nacionales de interés comunitario PNIC que son autovías y Asturias, y que —y esto es más grave— España llegara a tener aprobados diez estudios de viabilidad para otras tantas operaciones integradas de desarrollo que, sin embargo, se han quedado luego en agua de borrajas, provocando la gran frustración en varias zonas, entre la que se encuentra, ¡cómo no! la raya con Portugal.

Nace, por tanto, el programa transfronterizo que nos ocupa con vocación compensatoria de aquella frustración. Nuestro temor ahora es que, lejos de compensación, nos encontremos ante un redoble de frustraciones.

Quizá sea oportuno recordar aquí que aquella decepción es exclusivamente española, ya que el país vecino sí tiene incluida su OID en el presupuesto de 1988. En su día para esa franja fronteriza de 1.232 kilómetros y que afecta a siete provincias: Pontevedra, Orense, Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajoz y Huelva, el Parlamento Europeo resolvió lanzar un programa asentado en un acuerdo de cooperación transfronteriza, definiendo un modelo

de ordenación del territorio y propugnando una serie de iniciativas referidas a la infraestructura, carreteras, ferrocarriles y gas natural y a la gestión equilibrada de los recursos medioambientales.

Pues bien, analizando el programa se observa que se ha quedado sólo en una especie de plan general de carreteras bis y poco más, olvidando que estamos en el área de máxima pobreza de la Comunidad. Para carreteras se destina nada menos que cerca del 82 por ciento del presupuesto, pero con trampa. En efecto, el programa incluye, por ejemplo, el acondicionamiento del Ruta de la Plata, la N-630, desde Baños de Montemayor a Río Tajo, que a su vez es partida también integrante del Plan General de Carreteras 1984-1991, y hay muchos más casos. ¿En qué quedamos? ¿O es que se trata con subterfugio demagógico de suplir la ineficacia del Plan de Carreteras en el oeste español? Por nuestra parte bienvenidas sean ahora esas carreteras que debió haber acondicionado el MOPU y no lo hizo. Pero es que el programa transfronterizo prácticamente se agota ahí.

Para obras hidráulicas se fijan unos 14.000 millones de pesetas, pero para siete provincias diferentes y un quinquenio ampliable, por lo que, si descontamos las sustanciosas previsiones presupuestarias para presas, lo que resta para depuración de aguas residuales por provincia y año es sencillamente el chocolate del loro.

¿Es que no ha llegado aún la hora de depurar las aguas de Plasencia, Trujillo o Talavera de la Reina, por citar los casos que tengo más cerca? ¿Es que no era este programa, como instituí el Parlamento Europeo, el gran marco para proceder ya a depurar los vertidos industriales que están convirtiendo en cloacas algunos de los ríos que cruzan la frontera? No sería de recibo el aducir como justificación de tal ridiculez de previsiones presupuestarias para atenciones medioambientales la circunstancia de estar gestándose otros programas operativos nacionales para conservación de la naturaleza, porque, aparte de tratarse de nuevas promesas sin garantías suficientes de no ser vanas, se estaría conculcando la gestión equilibrada de los recursos medioambientales dentro del programa transfronterizo. Lo hacía sabiamente porque más vale pájaro en mano regional que ciento volando en el cielo nacional.

El programa, a nuestro juicio, padece de dos errores graves en materia medioambiental, básicamente referida a los ríos peninsulares que cruzan o conforman la frontera. Pasa de contaminación por vertido industrial y de seguridad radiológica. Sabido es que los recursos naturales de agua «per cápita» en la zona española, en las cuencas del Duero, Tajo y Guadiana son respectivamente 5.500, 1.900 y 3.200 metros cúbicos por habitante y año, que no son magnitudes como para echar las campanas al vuelo; antes al contrario, son índices que aconsejan ya el máximo cuidado posible.

Analizando los últimos diagramas tridimensionales conformados con las tendencias del índice de calidad general, referidas a la cuenca del Duero se aprecia un acusado valle en Villamarciel con un IPG igual a 67, y en todo caso una notable disminución creciente en Puente Pino,

tanto respecto a lo largo descendiente del río como a través del tiempo, con lo que, de no corregirse la tendencia, el asunto puede ser inquietante en la frontera con Portugal.

Haciendo el mismo análisis en la cuenca del Tajo queda patente un valle muy profundo en Puente de la Barca con un IPG de 55, a pesar de los planes de saneamiento de Madrid. Ahí están como testigos de cargo irrefutables las permanentes intoxicaciones en Toledo por consumo directo de agua del río o la expresión angelical del turista en la ciudad imperial, al contemplar la espuma blanca sobre las aguas fluentes del río Tajo, al exclamar: ¡nieve! En dirección a la frontera el problema no es tan grave como en aquel valle, pero no es menos cierto que la situación se está también deteriorando.

Considerando los diagramas relativos al río Guadiana, se constatan dos valles significativos y perpendiculares, uno referido al tiempo, en marzo de 1984, y otro correspondiente al desarrollo longitudinal del río. En Valbuena tenemos un IPG de 51. De todas formas el índice medio relativo al tramo fronterizo del río Guadiana es sensiblemente inferior al referido a los embalses de Cijara, García Sola y Orellana, lo que no deja de ser inquietante.

Recientes estudios de la Universidad de Oviedo y del Consejo Superior de Investigaciones Científicas concluyen que el 80 por ciento de los ríos españoles están gravemente contaminados. En este oscuro panorama nacional, que por cierto va «in crescendo», los ríos que cruzan la frontera portuguesa no se quedan a la zaga. En ellos se esta muy lejos de conseguirse los objetivos de calidad respecto a los contenidos de cadmio, mercurio, HCH, tetracloruro de carbono, DDT y pentaclorofenol, productos todos ellos previstos en la orden de 12 de noviembre de 1987 sobre normas de emisión para sustancias nocivas contenidas en los vertidos de aguas residuales.

Estamos ante tal situación a pesar de tanto desarrollo reglamentario de la Ley de Aguas y de la administración pública del agua y de la planificación hidrológica; a pesar de tanto reglamento de dominio público hidráulico, adaptándose a las directivas comunitarias, y a pesar de tanto intento de dominar las tecnologías blandas, el tratamiento de lodos de las depuradoras o la eliminación de nutrientes. Obviamente algo falla aquí, algo que no falló en la depuración del Támesis.

¿Cuándo se va a instalar, por ejemplo, a toda vela, el canon de vertido? ¿Cuándo se van a apreciar los efectos del cuarto programa de la Comunidad Económica Europea en materia de medio ambiente de 1987-1992 en lo que concierne a los ríos? ¿Cuándo, aparte de haberse fijado los objetivos de calidad para las 28 sustancias peligrosas, se van a cifrar los valores para los 129 elementos de la lista negra o incluso los de la lista gris?

No es de recibo que a estas alturas el jefe del servicio de lucha contra la contaminación de la Confederación Hidrográfica del Tajo haga público que desconoce la verdadera magnitud de un problema que precisamente se supone tendría que combatir. No basta con saber que en una cuenca con 9.600 kilómetros de cauces hay unos 2.000 vertidos sobre los mismos, de los que corresponden unos

360 a la Comunidad de Madrid. Debiera tenerlos ya perfectamente identificados y bajo control.

Nuestro Grupo entiende que ha llegado el momento en que procede considerar las inversiones medioambientales como una auténtica garantía de crecimiento a largo plazo, por lo que han llegado a ser indudablemente un factor de rentabilidad económica. Por tanto —y estamos en la tesitura de aportar soluciones— habrá que hacer lo pertinente para que a la empresa afectada, fundamentalmente la química y la energética, se le facilite el acceso a esos 70.000 millones de pesetas procedentes de los fondos estructurales de la Comunidad para tales fines, o a esos 38.000 millones prometidos por el señor Ministro de Industria, y sería deplorable que se tratara de otra promesa vana más. Creo que esta sería la única manera racional de prevenir graves riesgos industriales en nuestros ríos, de conformidad con lo que establece la Directiva Seveso 1.

Aparte de lo expuesto, se dan en estos ríos peninsulares que nos ocupan otro riesgo no menos trascendente: la contaminación radiológica a que están abocados, aspecto que el programa transfronterizo ha soslayado también. De tal peligro son aún más conscientes las instituciones portuguesas que las españolas; lo consideran —tal vez no sin razón— como una espada de Damocles que pende sobre el vecino país.

Hace poco más de dos años en el Ayuntamiento de Lisboa se tomó un acuerdo, mostrando su inquietud ante los índices radiactivos del río Tajo, consecuentes a la presencia de centrales nucleares españolas en la cuenca. No se olvide que nada menos son cuatro los reactores que vierten efluentes a la misma, José Cabrera, Trillo y Almaraz I y II. No se olvide tampoco que la central nuclear de Santa María de Garoña vierte efluentes en la cuenca del Duero. No nos olvidemos de otro río, por cierto hispano-portugués, sobre el que, si algún día se levantara la moratoria nuclear y la central nuclear de Valdecaballeros entrara en funcionamiento, la emisión de efluentes se materializaría: el río Guadiana.

A resultas de aquella inquietud el Ayuntamiento lisboeta suscribió un protocolo con la Secretaría de Estado de Industria portuguesa por el que se está llevando a cabo un seguimiento trimestral de la situación radiológica del río como consecuencia de la concentración nuclear española. Fruto de aquella preocupación fue que expertos portugueses —concretamente los señores Salas y Pistachini— estuvieran presentes y vigilaran el simulacro de emergencia de la central nuclear de Almaraz de 1987, y que hubiera participación portuguesa, en diciembre de ese mismo año, en la inspección que el equipo GESO, del Organismo Internacional de la Energía Atómica, llevó a cabo durante cerca de un mes en la misma central extremeña. No se olvide que una de las conclusiones de la inspección de tal equipo de expertos de la OEIA fue escuetamente que se amplíe la red exterior de análisis medioambiental, con lo que ante el hecho es obvio inferir que el control de los efluentes vertidos del río no estaba siendo todo lo riguroso que sería de desear.

Por todo lo anterior, no es de extrañar que la presión

lusa en la Comisión técnica permanente, fruto del protocolo suscrito entre ambos gobiernos, a través del gabinete de protección y seguridad nuclear del Ministerio portugués de Industria y del Consejo de Seguridad Nuclear, haya conseguido un grupo de trabajo específico para el seguimiento del impacto radiológico en el río Tajo, lo que demuestra el nivel de inquietud existente ante dicho asunto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, le ruego que vaya terminando, porque, sin contabilizar el tiempo utilizado por el señor Tomey, usted ha sobrepasado ampliamente el suyo. Esta Presidencia hace gala de la máxima flexibilidad, pero le rogaría que concluya su intervención.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, intentaré compaginar el ahorro de tiempo con la trascendencia del tema.

Vistos los hechos, caben las siguientes preguntas. Ahí está el comportamiento del titular de la central nuclear de Vandellós con motivo del último accidente y el grado de fiabilidad que ofrecen los informes evacuados por los propietarios de las centrales, y por tanto, creemos que ello es extensible a otras regiones.

En el informe del Consejo correspondiente al primer semestre de 1988 se admite que ha iniciado la revisión de las especificaciones técnicas radiológicas, lo cual prueba también que la situación no es tan óptima como sería de desear.

Otro incidente —y con esto termino, señor Presidente— preocupante es la contaminación radiactiva detectada en la comarca salmantina de Argañán, a lo largo de la cuenca del río Agueda, entre Ciudad Rodrigo y la frontera portuguesa. El hecho surge en el área de la instalación radiactiva de la Empresa Nacional del Uranio —ENUSA—, que es la estación que explota en Saelices el Chico, afectando el fenómeno también a Castillejo de Martín Viejo, Villar de la Yegua y Villar del Ciervo. Así se establece que el nivel del límite de continuación de estas aguas, que estaba considerado por el Consejo de Seguridad Nuclear en 15 picocurios por litro, según se ha hecho público, está llegando a dosis muy superiores, hasta 87.

En resumen —y termino— por todo lo expuesto, creo que queda suficientemente explicitado que aún resta mucho camino por recorrer respecto a conseguir el objetivo de una gestión equilibrada de los recursos medioambientales en el área fronteriza hispano-lusa, tal como propugné en su momento el Parlamento Europeo, que, por cierto, en su resolución A-298, del año 1987, sobre la aplicación de la legislación comunitaria en materia de aguas, recomienda a la Comisión Europea la creación del cuerpo de inspectores comunitarios del medio ambiente. Evidentemente a tales señores, y por todo lo dicho, no les iba a faltar tarea en los ríos transfronterizos peninsulares.

No basta, como se ha argumentado, con desarrollar un programa transfronterizo que tan sólo contiene indicios tímidos de acciones contra la contaminación. Es necesario acometer actuaciones más decididas. Si aprobamos esta proposición —instando al Gobierno en tal sentido—,

habremos dado un paso decisivo en favor de la protección de la naturaleza en el oeste español.

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

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Fuentes Gallardo.

El señor **FUENTES GALLARDO**: Probablemente la intervención a dúo ha hecho quizá soslayar los temas que se plantean en la proposición no de ley. Aquí se han tratado temas que no figuran para nada en la exposición ofrecida en el Boletín de las Cortes. De todas formas de la lectura de esta proposición no de ley se podría deducir, en primer lugar, que por parte del Grupo proponente hay una serie de dudas sobre la política medioambiental del Gobierno de la nación y sobre sus preocupaciones en este campo. Por tanto, voy a intentar, de forma muy breve y sucinta, establecer cuál ha sido nuestra trayectoria en este aspecto.

Es bueno recordar que fue este Gobierno quien introdujo en la legislación española la figura del delito ecológico en la reforma del Código Penal de 1983. Hay que recordar que es este Gobierno quien trae la Ley de Aguas, que, como todos ustedes saben, contiene aspectos fundamentales para la conservación de los recursos medioambientales, al asumir el principio recomendado por la Comunidad Económica Europea de que «quien contamina paga», y al asumir también el dominio público de las aguas subterráneas, que, como S. S. sabe, tiene una importancia extraordinaria en el equilibrio ecológico.

Hay que señalar que también fue este Gobierno el que trajo la Ley de Residuos Tóxicos y Peligrosos, que establece que en todo momento estos residuos estén controlados en su producción, en su transporte, en su grado de toxicidad y en destino final. Y, por último, también hay que recordar que son los socialistas quienes traen la Ley de Costas de 1988, que supone un esfuerzo para proteger nuestras costas en el futuro, evitando la destrucción que sufrieron buena parte de los casi 8.000 kilómetros de costa que tiene España.

Todas estas leyes ponen de manifiesto cuáles son las prioridades e inquietudes en el campo medioambiental de los socialistas. En este contexto es en el que hay que analizar la proposición no de ley que presenta el Grupo Popular, que si nos atenemos a lo que figura en su texto, los motivos que llevan al Grupo Popular a presentar esta proposición no de ley son que el programa operativo de desarrollo para las zonas transfronterizas de Portugal y España reconoce que tiene grandes inversiones en infraestructura, pero, según los representantes del Grupo Popular, no presta la debida atención a los recursos medioambientales y, fundamentalmente, a todos aquellos relacionados con las aguas fluviales.

Señorías, creemos que esto no es así. El programa operativo contempla casi 15.000 millones de pesetas para el programa de abastecimiento de aguas y saneamiento. Pero es que dentro de este programa, la mayor parte de estos 15.000 millones de pesetas corresponden a actuación

nes concretas en 32 puntos de cada una de las provincias limítrofes con Portugal, para la depuración de aguas residuales en ciudades que se encuentran en las cuencas del Miño, del Duero, del Tajo y del Guadiana. Además, no se trata solamente de lo que figura en el plan operativo, sino que, al margen de esto, y como muestra de la voluntad de las instituciones gobernadas por los socialistas en este esfuerzo de atención de las aguas fluviales, hay que añadir y resaltar la inversión que la Comunidad Autónoma de Extremadura, por ejemplo, ha hecho en las depuradoras de Badajoz y Cáceres, por una inversión cercana a 2.400 millones de pesetas; o la inversión acordada cuando los socialistas gobernaban en la Comunidad Autónoma de Galicia, para las depuradoras de Vigo y Orense, por una inversión de alrededor de 3.000 millones de pesetas.

Ciertamente, lo relacionado con la depuración de aguas residuales no agota los temas medioambientales. Por eso, el pasado 3 de noviembre de 1989 se celebró una reunión entre representantes del Gobierno español y del portugués, donde la parte española —repito, la parte española— hizo la propuesta de elaborar un estudio lo más amplio posible de los problemas medioambientales que afectan a esta zona. Dicho estudio se encuentra en fase de elaboración del pliego de condiciones, bajo la denominación: Inventario de problemas y recursos ambientales en tres zonas fronterizas con Portugal. Actividades ambientales necesarias para contribuir a su desarrollo integral.

Todas estas actuaciones en marcha nos llevan a oponernos a la proposición no de ley, por innecesaria, a nuestro entender, porque innecesario es instar a algo cuando ya se está preocupado por ello o se está haciendo.

Sin embargo, si todavía S. S. albergara alguna duda de que los temas medioambientales, en el marco de la cooperación transfronteriza hispano-portuguesa, constituyen una preocupación fundamental de nuestro Gobierno, debe saber que en la «cumbre» que celebraron los jefes de Gobierno de España y Portugal los pasados 2 y 3 de febrero de este año, la protección del medioambiente fue uno de los temas abordados por ambas partes, acordándose la próxima celebración de reuniones de los responsables gubernamentales de ambos países, competentes en la materia.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a votar la proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Al no estar presente Diputado alguno para defender la proposición no de ley relativa a la prohibición del uso de clorofluorocarbonados, del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, se da por decaída esta iniciativa. **(El señor Dávila Sánchez pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor Dávila.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Señor Presidente, únicamente le rogaría que constase en el acta de la sesión la

sorpreza de nuestro Grupo por cómo es posible que no pueda debatirse una proposición no de ley de las características de ésta, que en su enunciado se presentó con un gran catastrofismo y una gradilocuencia milenarista, diría yo, y que se presenta por un Grupo que cuenta con 17 Diputados y al que varias veces hemos oído vanagloriarse de ser el tercero de la Cámara, que no pueda debatirse, repito, porque no se haya podido desplazar hasta aquí alguno de sus componentes a efectos de que pudiésemos haber rebatido los planteamientos que se hicieran con lo que hemos perdido una ocasión que podía haber sido interesante. Deseo que conste en acta.

El señor **PRESIDENTE**: Consta en acta, señor Dávila. Esta tarde se reanudará la sesión a las dieciséis treinta, en lugar de a las dieciséis horas.

Se levanta la sesión.

**Eran las doce y cuarenta minutos del mediodía.**

**Se reanuda la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.**

#### **PREGUNTAS:**

— **SOBRE FECHA DEL COMIENZO DE LAS OBRAS DE CIRCUNVALACION EN LA CIUDAD DE CACERES (G. P. POPULAR) (Número de expediente 181/000020)**

— **SOBRE TERMINACION DE LAS OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA C-521, DE MALPARTIDA DE CACERES A VALENCIA DE ALCANTARA (G. P. POPULAR) (Número de expediente 181/000122)**

— **SOBRE LA INICIACION DE LAS OBRAS DE LA AUTOVIA DE EXTREMADURA (G. P. POPULAR) (Número de expediente 181/000140)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, reanudamos la sesión, cuyo orden del día es preguntas referentes al Ministerio de Obras Públicas.

Para responder a las mismas tenemos con nosotros al Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas, don Javier Mauleón.

La primera pregunta es referente a fecha del comienzo de las obras de circunvalación en la ciudad de Cáceres, planteada por el señor Camisión, del Grupo Parlamentario Popular. Para su planteamiento, tiene la palabra el señor Camisión.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, en este asunto de la no presencia de los señores ministros en esta Comisión para sustanciar iniciativas de la oposición, ya llueve sobre mojado.

Hace bien poco hicimos una protesta, que estoy seguro que lo recuerdan SS. SS., y el señor Presidente también.

Se nos contestó que la sustitución por el señor Subsecretario, aunque reglamentaria, sería excepcional. Hoy contrastamos que, al contrario, se ha convertido en habitual.

El hecho tendría muchas lecturas. La de este Diputado es la siguiente: que el señor Sáenz Cosculluela, el señor Ministro, está eludiendo venir a dar la cara a esta Comisión. Obviamente me estoy refiriendo a dar la cara políticamente.

No debiera extrañarnos, porque, por ejemplo, en temas como la circunvalación a la ciudad de Cáceres, la ejecución de autovía en tramos difíciles como el puerto de Miravent o la realización del acondicionamiento de la carretera, que es la cenicienta, en la provincia de Cáceres, tienen unos retrasos absolutamente vergonzantes, puesto que...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, no vamos a entrar en materia si S. S., no plantea más que un tema reglamentario. Sabe S. S., que, desde el punto de vista reglamentario, el Gobierno tiene potestad para enviar a responder las preguntas al señor Ministro o a una personalidad del Ministerio con rango de Subsecretario, sea Secretario General o sea Subsecretario. Esta es la primera vez que el Ministro de Obras Públicas envía al señor Subsecretario. Desde que yo soy Presidente, es la primera vez que el señor Mauleón comparece ante esta Comisión. Por tanto, no sé a qué precedentes hace alusión S. S., pero, en cualquier caso, no es competencia de esta Comisión ni de esta Presidencia la decisión, sino del Gobierno. El Reglamento le ofrece al Gobierno la posibilidad de que sea el Ministro o alguna de las autoridades con rango de Subsecretario los que vengan a contestar. Este es un debate que ya hemos tenido. A lo que me he comprometido es a transmitir al Gobierno el deseo de los miembros de esta Comisión de que sea el Ministro el que venga a responder las preguntas y SS. SS., deben tomar las decisiones que consideren oportunas, pero no hay más margen para el debate.

El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Decía que no iba a entrar, por supuesto, en el análisis del contenido de mis tres preguntas. Solamente decía que la palabra del señor Sáenz Cosculluela —no la suya, señor Subsecretario, que personalmente me merece el mayor respeto— ha sido quebrantada con creces. En consecuencia, mi opinión política es que quien tiene que comparecer es el señor Sáenz Cosculluela. Por tanto, retiro mis tres preguntas y anuncio que inmediatamente formalizaré de nuevo las mismas iniciativas, en la seguridad de que con ello estoy contribuyendo a que esta Comisión no se devalúe.

Termino, señor Presidente, llamando la atención sobre la circunstancia de que da la casualidad que este plantón del señor Sáenz Cosculluela se consuma coincidiendo con el acuerdo de la Mesa de la Cámara de dar prioridad a las preguntas orales de los señores Diputados. Lamenta-

ble. Sin embargo, termino con todos mis respetos, señor Subsecretario, a usted como persona.

El señor **PRESIDENTE**: Retiradas las tres preguntas del señor Camisón, que figuran en el orden del día, solicitado el aplazamiento de la cuarta pregunta planteada por el señor Baón y aceptado por esta Mesa, puesto que dicho señor no puede estar presente en estos momentos en la Comisión, pasaríamos a la pregunta formulada por el señor Ollero, también del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la fecha en que se modificó el Plan de Desarrollo Regional para incluir el desdoblamiento como autovía del tramo Jaén-Granada, en la Nacional 323. **(La señora Estevan Bolea pide la palabra.)**

¿Para qué desea el uso de la palabra?

— **RELATIVA A PREVISION DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO PARA SANEAR LAS AGUAS DEL LITORAL Y ELIMINAR LOS VERTIDOS DE AGUAS RESIDUALES (G. P. POPULAR) (Número de expediente 181/000190)**

— **RELATIVA A RAZONES POR LAS QUE NO SE CUMPLE LA LEY DE AGUAS EN LO QUE CONCIERNE A VERTIDOS DE AGUAS RESIDUALES (G. P. POPULAR) (Número de expediente 181/000191)**

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Para una cuestión de forma simplemente, señor Presidente.

Al igual que el Diputado señor Camisón, y teniendo en cuenta lo que acaba de acordar la Mesa del Congreso de los Diputados, en el sentido de que es prioritaria la labor de control del Gobierno en Comisiones a través de las preguntas orales —con nuestro mayor respeto al señor Mauleón, que no tiene nada que ver con su personalidad—, nosotros hemos pedido que viniera el Ministro de Obras Públicas. Al no estar, igualmente retiro mis preguntas, que son las dos últimas, e inmediatamente volvemos a presentar estas iniciativas a la Mesa.

— **RELATIVA A FECHA EN QUE SE MODIFICO EL PLAN DE DESARROLLO REGIONAL PARA INCLUIR EL DESDOBLAMIENTO COMO AUTOVIA DEL TRAMO JAEN-GRANADA DE LA N-323 (G. P. POPULAR) (Número de expediente 181/000206)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ollero para formular su pregunta.

El señor **OLLERO TASSARA**: No es nada extraño que se suscite una pregunta en relación a una autovía porque es lógico que un ciudadano intente lograr unos niveles de comunicación, en este caso terrestre, similares a los que hay en otros puntos del país. Sin embargo, al hablar de la autopista que nosotros proponíamos, que por el momento es sólo carretera, entre Bailén y Motril —en este caso nos situamos en el tramo Jaén-Granada—, se añade

un morbo muy especial para los granadinos afectados porque la situación es absolutamente enigmática. Cada vez que hay unas elecciones —y pronto habrá unas— se anuncia que la autovía va a construirse. Sin embargo, luego, las iniciativas parlamentarias que laboriosamente se van planteando no acaban de encontrar una clarificación. Por tanto, la situación es confusa. De ahí que este Diputado intente modestamente, aclarar la situación en un momento en que incluso uno de los tramos de esa carretera está cortada al tráfico, con grave quebranto para el turismo de esa zona. Me hago solidario de mis compañeros; aunque soy ajeno a esta Comisión, como saben, como miembro habitual y no sabía que es costumbre del señor Ministro dar plantones a los Diputados tan habitualmente...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ollero, tengo que interrumpirle porque repito que ésta es la primera vez que el señor Subsecretario comparece en esta Comisión. Por tanto no ha habido vez anterior, independientemente de que el Reglamento ampara al Ministro y al Gobierno en tomar la decisión respecto a quién viene a contestar las preguntas. Es una decisión que toma libremente el Ministro, amparado por el Reglamento, pero además no tiene precedente, es decir, el señor Ministro de Obras Públicas hasta ahora nunca había mandado al señor Subsecretario y ésta es la primera vez que ocurre.

El señor **OLLERO TASSARA**: Acepto la aclaración muy gustoso y agradecido, señor Presidente: hasta tal punto lo acepto que entiendo que la razón de la ausencia del señor Ministro no se debe en absoluto a que le fuera yo a preguntar sobre esa autopista que él dice que va a convertir en autovía y no acaba de aclararse. Por tanto, le hago incluso esa gracia al señor Ministro y entiendo que su ausencia de hoy no es un síntoma de su afán de esclarecimiento de esta situación, que los granadinos le agradeceríamos.

Hay una cosa que seguro que también está clara para usted, señor Subsecretario, que en el primer Plan de Carreteras no se contempla esa autovía con el horizonte del año 1991, pero hasta aquí todo es confusión. Hay un Plan de Desarrollo Regional, como usted sabe muy bien, señor Subsecretario, y como también sabe muy bien el señor Ministro. Todo el mundo que ha leído ese Plan parece haber entendido que lo que se incluye es el tramo Bailén-Jaén. Sin embargo, el señor Sáenz Cosculluela ha llegado a afirmar —o por lo menos a hacer entender o quizá le han malentendido— que el tramo Jaén-Granada está también incluido en ese Plan de Desarrollo Regional. Es curioso porque no lo entendió así el señor García-Arreciado quien, en esta misma Comisión, en el momento en que rechazaba la proposición no de ley de mi Grupo proponiendo una autopista en este recorrido, decía: El tramo Bailén-Jaén está reconocido, programado, incluido en el Plan de Desarrollo Regional. Por tanto, su ejecución es inmediata a partir de la finalización del vigente Plan de Carreteras. Luego añadía: El resto, Jaén-Granada y Granada-Motril, se encuentra en la Comisión Delegada de

Asuntos Económicos pendiente de la evaluación final de los estudios que se están efectuando.

Esto lo decía hace un año. Es lástima que, con lo claro que habla el señor García-Arreciado, el señor Ministro pierda hoy la ocasión de hablar tan claro como él en un momento en que los granadinos se lo agradecerían.

En unas jornadas sobre infraestructura del transporte, celebradas hace dos meses en Granada, con presencia de autoridades de la Administración central y la autonómica, se consignaba: Quedó clara la incorporación, dentro de las actuaciones prioritarias, de la autovía Bailén-Granada, de la que el tramo Bailén-Jaén estará finalizado en 1993, con arreglo a las previsiones del Plan de Desarrollo Regional.

El propio Ayuntamiento socialista de Motril, que es la ciudad más afectada en el fondo, recuerda cómo el señor Sáenz Cosculluela, en su última visita a Motril, dijo que están aprobadas ya las autovías Málaga-Motril y Bailén-Jaén y deberán efectuarse entre 1992 y 1993 por estar incluidas en el Plan de Desarrollo Regional. Parece que hay una notable unanimidad, pero he aquí que el señor Ministro, en respuesta escrita a este Diputado, dice algo muy distinto: que con motivo del Plan de Desarrollo Regional, presentado en el mes de marzo de 1989, hace más de un año, a las Comunidades Europeas (porque como muy bien sabe el señor Subsecretario, y también el señor Ministro, de ahí derivarán posibles fondos FEDER) se han planteado además algunos tramos. Sigue diciendo lo siguiente: como resultado de la preevaluación de los estudios oportunos, dentro del itinerario Bailén-Granada-Motril se ha incluido el tramo Bailén-Granada en el citado período 1992-1993. Esto se ha dicho por escrito en documentación enviada a esta Cámara y produce cierta perplejidad.

Hace un mes, en el Senado, el señor Ministro, que sí va allí porque no tiene más remedio, dijo que la Comisión Delegada de Asuntos Económicos hace aproximadamente un año aprobó presentar ante la Comisión de Bruselas un anticipo de lo que será ese segundo Plan, y en ese anticipo —dice— figura el compromiso del tramo Bailén-Jaén-Granada. Una vez más, el señor Ministro lee un Plan de Desarrollo Regional que no es el que hemos leído el resto de los mortales.

Esto es lo que me lleva a plantear esta pregunta, quizá un tanto sorprendente: ¿En qué medida está o no incluido en el Plan de Desarrollo Regional el tramo Jaén-Granada de esta famosa y presunta autovía? Incluso, si quiere aclararme más, también es confusa la situación de Málaga-Motril, pues en el Plan de Desarrollo Regional se dice que está incluido ese tramo, pero en el plano de la página siguiente del Plan se dibuja simplemente como autovía Málaga-Nerja y no Nerja-Motril, lo cual también ha producido confusión, pero éste es un pequeño apéndice que no está obligado reglamentariamente a esclarecer. Sí que le agradecería que, en la medida en que el señor Ministro ha sido tan amable de explicarle a usted lo que no ha querido explicar a los granadinos, se lo aclare a este modesto Diputado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Mau-

león para responder, recordándole, como acaba de decir el señor Ollero, que no tiene obligación de responder a temas distintos, de no ser que pueda y quiera hacerlo.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Alvarez de Linera): Si me permite la Presidencia quince segundos, señalaré que algunas de las expresiones que se han vertido por los Diputados del Grupo Popular son de las cosas que más pueden doler a mi Ministro, cuya enorme vocación, voluntariamente puesta de manifiesto, de coparticipación, de respeto y de colaboración con el Parlamento, con el Congreso de los Diputados o con el Senado, conocen ustedes perfectamente. Como muy bien señalaba el Presidente, no solamente bajo su Presidencia sino que hace más de un año que no he intervenido en esta Comisión, desde febrero de 1989, y a lo largo de los casi tres años que llevo como Subsecretario no son más de tres las ocasiones en las que he comparecido ante esta Comisión.

Respondiendo a la pregunta de S. S., lógicamente la respuesta tan próxima, tanto por escrito como oralmente en el Senado, que el Ministro ha efectuado, tiene que ser claramente coincidente con mi afirmación o exposición de hoy. Como muy bien decía S. S., en el Plan General de Carreteras no está considerada la autovía Bailén-Motril; está considerada como un acondicionamiento, se está efectuando, en algunas zonas está concluido y en algunas zonas está actualmente en obras de mucha importancia, con un gran esfuerzo para conseguir que antes del comienzo de la temporada puntera, en el sentido turístico, esté concluida la actuación.

¿Qué ocurre en las previsiones que tiene el Ministerio al final del primer Plan General de Carreteras? Debido a los mecanismos de financiación de las comunidades y su diseño quincenal, hubo que hacer en un determinado momento una previsión de actuaciones para los años 1992 y 1993, con el sesgo, si se quiere, de puente entre los dos planes —el primero y el segundo— o, si lo prefieren S. S., como adelanto del segundo Plan General de Carreteras. Para determinar qué actuaciones, conforme a necesidades de todo tipo, podían incluirse en esa actuación bienal, 1992-1993, se inventariaron 5.500 kilómetros de posibles actuaciones. Por limitaciones de acertar en la previsión de esos dos años con el PDR, se hizo una concreción de esos 5.500 kilómetros a 1.000 kilómetros de autovía, y respecto al tramo concreto por el que S. S. se interesa, se consideró que era prioritaria la actuación Bailén-Granada por pensar que coincidiría en el tiempo y en la solución de problemas para el año 1992, intentando coincidir en lo más próximo con la actuación de la Junta de Andalucía, con su autovía transversal a lo largo de Andalucía desde Baza hasta Sevilla. Esa fue la prioridad que se consideró, y así figura en el PDR.

Desconozco cuál puede ser el documento que S. S. maneja. Lo que sí le señalo es que la actuación que se va a emprender en 1992-1993 es la que comprende desde Bailén a Granada. ¿El resto de la actuación? No sé si invado la pregunta siguiente al decir que hay una previsión de futuro. Están hechos los trámites administrativos, estudios

previos y posibilidades de trazado para poder llevarla a cabo en el momento en que así se determine. ¿Cuál es el momento? el momento será la presentación del segundo Plan que, por compromiso del Ministro ante esta propia Comisión hace unos meses, será a caballo entre los años 1990 y 1991. Ahí se hará una propuesta determinada y será en la tramitación parlamentaria donde se podrá definir y se podrán manifestar las distintas voluntades en apoyo mayor o menor, con una priorización temporal mayor o menor de una actuación o de otra. Por ser muy concreto, Bailén-Granada, 1992-1993.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica, tiene la palabra el señor Ollero.

El señor **OLLERO TASSARA**: Me veré obligado, a medida que el trámite lo permita, a hacerle una pregunta al señor Subsecretario, y es si se ha leído el Plan de Desarrollo Regional. Dice que en qué documento me fundo. Me figuro que le sonará este que tengo aquí. Este es el Plan de Desarrollo Regional y está editado, con dinero de todos los españoles, por el Ministerio de Economía y Hacienda, concretamente por la Secretaría de Estado de Hacienda. Supongo que el Plan de Desarrollo Regional que usted tiene será éste. Supongo que los europeos tendrán también este Plan de Desarrollo Regional. Supongo que el Ministerio de Economía y Hacienda no se habrá gastado el dinero de todos los españoles para darnos a los Diputados —a todos, incluso a los ajenos a esta Comisión— un Plan de Desarrollo Regional que no tiene nada que ver con el que han hecho ustedes. Eso sería algo realmente sorprendente. Soy yo el que le dice a usted en qué documento se funda —y a quien le han dado ese documento— para decir que el tramo Bailén-Granada es prioritario para 1993. En el Plan de Desarrollo Regional, no. Por lo menos en este Plan de Desarrollo Regional, que es el que ha publicado el Gobierno, no. Imagino que el Gobierno no habrá cometido la incoherencia de enviar a las Comunidades Europeas un Plan de Desarrollo Regional distinto del que entrega a los representantes de sus ciudadanos. Supongo que hasta ahí no habrá llegado.

Si se toma la molestia de leer el Plan, en la página 69, y precisamente en algo tan fácil de localizar como la última línea, encontrará que el corredor Levante-Andalucía, al suroeste-noroeste, es el punto H., y a continuación encontrará que está programada la autovía Bailén-Jaén sobre la N-323, y en la página 70 pasa a un corredor distinto. Y si observa el mapa que señala la página 71, verá que no está el tramo Jaén-Granada. Por tanto, señor Subsecretario, si el Ministro no tiene tiempo de leerse el Plan, hágalo usted a la hora de venir aquí a contestar a las preguntas de los diputados.

Dígame en qué documento se funda para decir lo que está diciendo, porque si no lo que hacemos es sumir a los ciudadanos en un cúmulo de confusiones, casualmente siempre en época preelectoral. Esto es una tomadura de pelo a los ciudadanos y a sus representantes. Me da igual que el que tome el pelo sea el señor Ministro personalmente o por vía interpuesta. Esto es algo intolerable. Le

repite la pregunta. ¿En qué documento se funda para decir que esa es una actuación prioritaria para 1993? Y, por favor, si tiene un segundo Plan de Desarrollo Regional distinto o clandestino, facilíteselo a este ciudadano para que pueda informar a sus representados sobre el particular.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): En la parte que me corresponde, no solamente conozco el Plan de Desarrollo Regional, sino que lo he escrito, o sea, alguna intervención he tenido. Solamente le hago una pregunta. Si no estuviera así pensado, ¿qué razón de ser tendría que el día 19 de octubre de 1989 se haya iniciado el estudio informativo del itinerario Bailén-Granada? ¿Su señoría quiere una copia de ese estudio informativo? Estoy dispuesto a dársela. Si la actuación se remontara con posterioridad a 1993, ¿qué sentido tendría proceder a encargar este estudio informativo?

Le diré más, porque lo que antes le señalaba no es contradictorio con la voluntad de tener adelantados los estudios para poder hacer aquellas cosas que se determinen, tanto en las propuestas del Gobierno como en las que luego parlamentariamente se amparen. ¿Qué sentido tendría que el 30 de abril de 1990, hace escasos días, se haya dado la orden de estudio informativo del tramo Granada-Motril? Hay una clara voluntad por parte del Ministerio, puesta de manifiesto en hechos que no pueden ser desvirtuados, de adelantar esas actuaciones y poderlas incardinar en el PDR 1992-1993, en el tramo Bailén-Granada. Ciertamente en esto tiene que haber una puesta de credibilidad o no, pero hemos de vivir lo suficiente para poder ver cómo en ese período de tiempo al que me estoy refiriendo, 1992 y 1993, S. S. podrá transitar, esperemos que en su totalidad, por el tramo que va desde Bailén hasta Granada.

— **RELATIVA A LA FECHA EN QUE SE PREVE ESTE FINALIZADO EL DESDOBLAMIENTO COMO AUTOVÍA DEL TRAMO GRANADA-MOTRIL (G. P. POPULAR) (Número de expediente 181/000207)**

El señor **PRESIDENTE**: La siguiente pregunta se refiere a la fecha en que se prevé esté finalizado el desdoblamiento como autovía del tramo Granada-Motril, presentada por el señor Ollero, del Grupo Popular.

tiene la palabra el señor Ollero, para formularla.

El señor **OLLERO TASSARA**: Que unos diputados un poco defraudados por la ausencia del Ministro renuncien a preguntar, entra dentro de las previsiones reglamentarias, pero que una autoridad ministerial, sea la que sea la que venga aquí, no conteste, no entra en las previsiones reglamentarias.

Recuerde mi pregunta. ¿Cuándo se ha modificado el Plan de Desarrollo Regional respecto a la famosa autovía

Jaén-Granada? No le he preguntado si se va a hacer o no. Le he dicho si está o no en el Plan de Desarrollo Regional, y no me ha contestado. En el Plan no está. Usted no me ha dicho en qué documento está. Eso tiene una influencia, no sólo respecto a la credibilidad de los ciudadanos, sino porque este Plan supone unos compromisos previos de la Comunidad Europea para fondos FEDER, y lo que ustedes estén haciendo, con toda su buena voluntad, no va a tener esos compromisos. Por tanto, no oculte a los ciudadanos una realidad: que sea cual sea su voluntad política está por ver cuál es la voluntad política de la Comunidad Económica Europea, que tiene algo que decir en este particular. Espero tener más suerte en esta segunda pregunta y que sí me conteste. Si no, tendremos que irnos todos si estos sigue así.

Esta segunda pregunta es: ¿para qué fecha se prevé que esté finalizado el desdoblamiento como autovía del tramo Granada-Motril, de la nacional 323?

Y le digo que cuando se prevé esté finalizado. Además usted acaba de decir que voy a pasearme por la anterior, y lo haré con muchísimo gusto, no lo sabe con cuánto. Yo quiero saber cuándo podrán los granadinos pasearse por el tramo Granada-Motril, y me alegra que usted plantee en esos términos el debate porque el señor Ministro no lo ha hecho así. Hace poco ha manifestado que él no puede decir cuándo estará finalizado un tramo, porque eso tiene que pasar por el Parlamento, que aprobará el plan, y, por tanto, hasta que el Parlamento no decida, cómo va él a decir. Usted por lo visto es más audaz que el Ministro y es capaz de decir que antes de que el Parlamento decida sobre el segundo plan ya me está diciendo que me voy a pasear en 1993 por un tramo, y espero que ahora, con la misma gallardía, me diga cuándo me voy a pasear por el otro tramo, porque si no estamos jugando con cartas trucadas. Por tanto, espero que no venga aquí a repetir lo que ha dicho el Ministro y no me diga que este Parlamento tiene algo que decir. Por supuesto que sí, evidentemente. Este parlamento puede impedir que yo me pasee (a pesar del buen deseo del Ministro y de usted) por la de Jaén-Granada si no aprueba el segundo plan de carreteras. Lo sabe usted muy bien, pero me parece que ese es un truco que no se tiene en pie.

Hace casi un año, en momento preelectoral, una vez más, el Diputado socialista Díaz Sol, que en esta legislatura sigue representado a los granadinos, decía: El propio Ministro de Obras Públicas, en próxima visita a Granada, ofrecerá datos claros sobre estas obras y sus fechas de ejecución. Y consiguió una notable expectación, que lamentablemente se vio defraudada. El señor Ministro llegó y no manifestó nada sobre el particular, aunque, eso sí, dijo una cosa cabalística que aún nadie ha entendido, y es que había un tramo de 50 ó 60 kilómetros en el eje Bailén-Motril que sí se iba a hacer. Y en seguida el Diputado Gutiérrez Terrón (que no está ya en esta legislatura, aunque aspira a estar en el Parlamento andaluz dentro de poco) dijo que quedaba claro que 50 ó 60 kilómetros —la distancia entre Granada y Motril, como es sabido, viene a ser de unos 70—, prácticamente toda la autovía, iba a estar hecha.

Pero resulta que no parece que esa sea la realidad y el señor Gutiérrez Terrón es acusado de engañar a su pueblo por el Presidente de la Cámara de Comercio de Motril, ya que esa distancia de 50 ó 60 kilómetros coincide con la unión de la autovía Córdoba-Madrid y la de ésta con la capital jiennense, lo cual no parece que tenga nada que ver con Granada-Motril, en absoluto.

Siguen las manifestaciones. En septiembre de 1989, nueva víspera electoral, una vez más el gallardo Diputado Díaz Sol asegura que nunca se le ha puesto fecha a esta autovía, pero que se está haciendo, por lo cual hubo excursiones al lugar de los hechos a ver en qué medida se podía eso comprobar.

En marzo, hace dos meses, una vez más el señor Díaz Sol (ya hay en Granada quien a esta autopista la llama la autovía Díaz-Sol, como hay la autopista del Sol en Italia también; quizá por eso, porque habla de ella continuamente) dijo que el eje Bailén-Motril va a ser una realidad en el segundo plan de carreteras, cosa que no sé si usted sabe. El señor Díaz Sol sí que lo sabe y lo dice en la prensa en momentos oportunos. Espero que usted no sea más comedido que él y nos diga realmente si sí o si no.

El señor Ministro, en marzo, en el Senado (donde tiene que ir porque no tiene más remedio) dice: Hemos adjudicado ya los estudios generales del itinerario. Se ha licitado el concurso de asistencia técnica el 15 de febrero de una parte, y de otra parte se va a licitar. Abordaremos probablemente la construcción de esa autovía. Para colmo, fíjese si tiene mala suerte el señor Ministro, hay una errata en el «Diario de Sesiones» del Senado, en la página 327, y en vez de decir que el Gobierno va a proponer, dice que el Gobierno no va a proponer. ¡Lo que faltaba! Ahora resulta que hasta las erratas van en contra del Ministro. Yo, con buena voluntad, he entendido que el Gobierno va a proponer, aunque aquí dice que no lo va a proponer, pero es una errata, ¡qué casualidad! Espero que ahora nos saque de la confusión.

Y dice el señor Ministro: La opinión pública ya no sabe con certidumbre cuáles son los compromisos y cuales son las hipótesis de trabajo. Yo quisiera que nos enteráramos de cuáles son los compromisos, por lo menos.

El plan de carreteras no contempla en este momento la construcción de autovías (Supongo que se refiere al primero). Sí está previsto para el segundo plan. Debe entenderse, por tanto, que hay el compromiso formal de que el tramo Granada-Motril se incluye en el segundo plan. Eso entiendo yo, a no ser que sea otra errata, cosa que puede ocurrir, porque ya hemos visto que nadie está libre de ellas.

No hace mucho, una vez más, el Diputado Díaz Sol se muestra convencido de que el tramo Bailén-Motril será autovía. La oposición trata de confundir a la opinión pública cuando este tema es un compromiso claro para el próximo plan. Espero que hoy salgamos de aquí con un compromiso claro.

En efecto, tengo noticias de que hay un estudio de planeamiento inicial. Sabía que había un estudio informativo respecto al eje Bailén-Granada y me acabo de enterar (si no he oído mal) de que también hay un estudio infor-

mativo respecto al tramo Granada-Motril. Muy bien. Debe deducirse de ahí que, sin perjuicio de las prerrogativas de este Parlamento, es compromiso del Ministerio incluir en el Segundo Plan General de Carreteras el trayecto Granada-Motril; o al menos espero que me confirme usted ahora si eso fuera cierto, porque, de nuevo, esta vez es el alcalde de Motril, también socialista, el que hace un mes, el 5 de abril pasado, dice que el Ministro anunció que va a proponer al Parlamento la autovía Bailén-Motril. Por tanto, parece que en determinados momentos el Ministro se siente expansivo, aunque no llega a convencer a todos; por ejemplo, a un concejal socialista de Motril, señor Esteban, no le convence y dice que como no se haga dimite. O sea, que se ve que ya ni siquiera los socialistas le creen cuando habla de este curioso asunto.

Se da además otra circunstancia. Usted sabe que la carretera está cortada ahora mismo. Está cortada porque se está acondicionando con arreglo a las previsiones del primer plan. Y curiosamente se hace un viaducto (muy caro, por cierto, y muy complicado, en una zona endemoniada, como usted muy bien conoce) que en navidad estuvo cortado absolutamente al tráfico ese tramo, en penas vacaciones, en una zona turística. Ahora hay un semáforo. Es una carretera que va de Motril a Madrid, donde de pronto los ciudadanos se encuentran con un semáforo. Es una cosa muy original. Un semáforo que, haya o no un coche al otro lado, le para durante un tiempo determinado, y donde se forman unos atascos impresionantes los fines de semana, en que va la gente buscando la zona turística. Pues en esa zona se realizan las cosas de tal manera que no se está previendo la posibilidad de un desdoblamiento, sino que ese viaducto se está haciendo simplemente como una carretera. Lo cual quiere decir que, si se aprobara la autovía, el inmenso lío que ahora existe, cortando la carretera en este momento (dicen que hasta el 10 de junio; ya veremos; parece que sí, porque hay elecciones luego), habrá que volverlo a hacer para construir otro tramo, lo cual me parece absolutamente demencial, si es verdad que hay el compromiso político de llevar esto adelante.

Se está haciendo una calzada que fluctúa entre 7 y 10 metros y medio. Se están haciendo incluso vías para transporte lento en subida, con lo cual realmente la diferencia con una autovía es llamativamente escasa como para no haber dicho: vamos a hacerla ya, de una vez, porque un viaducto no es un sitio donde se desmonte un pedazo, sino que exige hacer otro viaducto paralelo, prácticamente. Yo soy de letras y no entiendo mucho de estas cosas. Usted quizá me pueda explicar un poquito más, pero me da la sensación de que en el vacío no es fácil hacer una especie de supletorio. No sé si tendrán algo plegable que habrán inventado últimamente. A mí desde luego me parece que eso sería raro.

Pero es que, además, el señor Ministro el mes pasado en el Senado, donde honra con su presencia a los senadores, no como aquí, dice que con lo que se está haciendo ahora se cubrirían las necesidades de tráfico de la zona, con lo cual esto produce una cierta intranquilidad.

O sea, que hay un compromiso de hacer algo innecesaria-

rio, porque ya está cubierto el tráfico de la zona con lo que se está haciendo, con lo cual parece que ese compromiso puede no ser tal, sobre todo en la medida en que estamos en el barullo que yo estoy intentando explicarle y espero que a estas alturas su confusión sea total, que es lo que estoy intentando, que tenga la misma confusión que los granadinos, es decir, cósmica.

Se nos ha dicho que el Plan General de Carreteras se va a aprobar entre 1990 y 1991. Para colmo, hay otras erratas, del Gobierno en este caso, que le dan más emoción al asunto. Por ejemplo, en la respuesta escrita de marzo pasado al Diputado señor Arqueros, el Gobierno dice que el recorrido Motril-Almería, el tramo Motril-Adra está previsto en el Plan General de Carreteras. No sé si se refiere al que hay ahora o al futuro, en cuyo caso el futuro está hecho ya. No sé, porque desde luego el tramo Motril-Adra usted sabe que en el plan primero no está, y en el segundo ahí estamos, a ver si está o no está.

Quizá por esa respuesta (que no sé si es una errata, porque esto es un lío, no hay manera de distinguir aquí lo que es verdad, ni siquiera el plan de desarrollo regional parece que se ha compartido unánimemente) esto es un lío. Posiblemente por eso el Ayuntamiento de Motril, con mayoría socialista ahora, ha propuesto una iniciativa original, y es que se haga primero el tramo Motril-Granada y que después se haga el Granada-Jaén. No sé si es para darle más barullo a la situación o simplemente porque a lo mejor han leído esto y han dicho, si van a empezar, ya que sigan para arriba, en vez de esperar que nos bajen la autovía esta que no llega nunca.

No sé si el señor Subsecretario puede en ese sentido también aclarar si se puede admitir esa prioridad que el Ayuntamiento socialista de Motril, como fórmula alternativa a una coordinadora que ha agrupado a fuerzas políticas y a instituciones sociales de toda la comarca, ha presentado. No sé si es viable o no. Le agradecería que nos ilustrara al respecto para saber si debemos tomarnos en serio o no determinadas propuestas.

En fin, no le canso más, señor Subsecretario. Espero que su confusión sea ya similar a la mía, por lo menos, y entonces le agradecería que, esta vez sí, y sirviendo de precedente incluso, me conteste a la pregunta. ¿Cuándo estará finalizada la autovía en el tramo Granada-Motril?

El señor **PRESIDENTE**: El señor Mauleón, para responder, tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Alvarez de Linera): Me gustaría aclarar primero una cuestión, porque por la intervención del señor Diputado yo creo que no me he expresado correctamente, aunque creo que los servicios de la Cámara sí habrán tomado bien mis palabras. Yo me he referido a que el eje Bailén-Granada se comenzará y, con las dificultades o necesidades de ejecución que tenga, se hará entre 1992 y 1993, y de Granada hacia abajo, hacia Motril —antes he dicho que me parecía que invadía la segunda pregunta—, me atendería a lo que decía el Ministro hace un mes y muy poco.

No sé si cometo una incorrección parlamentaria si formulo una pregunta al señor Diputado, pero si maneja información que en gran parte contiene elementos de opinión, separados de la estricta información, el caos es absoluto. Argumenta con documentos que están inspirados por la filosofía de que el Ministro Sáenz Coscolluela no hace nada, y yo admitiría a nivel de hipótesis que se criticara si hace bien o mal, pero si dice que no hace, como es la filosofía que inspira a algunos de los suministradores de esa información, por no llamarla opinión, me parece que así es difícil salir del caos.

En cuanto al tramo Granada-Motril, no le puedo decir cuándo van a empezar las obras ni cuándo van a acabar. Como señalaba el Ministro en la comparecencia en el Senado, a finales de este año o a comienzos del próximo, a caballo entre estos dos años, el Ministerio va a presentar a la aprobación por parte del Gobierno los esquemas básicos del segundo Plan General de Carreteras. Será el Gobierno el que determinará la procedencia de remitirlo a las Cortes Generales para que en las mismas se pueda producir el debate político que permita el apoyo absoluto, la matización o la priorización a lo largo de los ocho años que prevemos de escenario para el segundo Plan General de Carreteras. Ahí será donde se determine, con independencia de la voluntad que inspira al Ministerio, si el eje Granada-Motril va a ser convertido en autovía, en qué fechas y con qué temporalización. Y de ahí se podrá derivar su fecha de comienzo y su fecha de terminación. Todo lo demás, si no, me lleva a formular otra pregunta, y perdón por la impertinencia, y es si S. S. estaba ya en 1986 en el Parlamento, cuando se produjo el respaldo del mismo al primer Plan General de Carreteras. Pues ahí no iba esto de lo que estamos hablando hoy y, por tanto, se podrá decir que va más o menos deprisa o más o menos despacio, pero no que se esté desvirtuando aquella voluntad del Ministerio que se trajo al Parlamento y que mereció el respaldo absolutamente mayoritario por parte del mismo.

Su señoría entra en cuestiones técnicas y dice que es de letras. Yo también. Pero convendrá conmigo en que la solución que se está dando al viaducto, y a lo mejor por eso nos demoramos en algunas actuaciones, tiene una voluntad de previsión del futuro. Tenga en cuenta que, afortunadamente, en el Ministerio radica un conocimiento técnico que permite la superación de cosas que, a la vista de los profanos, entre los que me incluyo, no parecen fácilmente resolubles. Tenga S. S. por cierto que la solución que se está dando en el viaducto permite claramente la posibilidad de su desdoblamiento, bien sea con una estructura paralela o en la fórmula que se determine técnicamente, para convertir, si así se decide por todos, no solamente por el Ejecutivo, sino también por el Legislativo, la autovía Granada-Motril en una realidad contemplada y realizada a lo largo del segundo Plan General de Carreteras.

Dice S. S. que hay propuestas del Ayuntamiento de Motril. Yo soy absolutamente respetuoso con todos los intentos, proyectos, deseos o voluntades que se muestran por todas las Administraciones, y el Ayuntamiento de Motril,

en el ejercicio de lo que son sus responsabilidades y en la defensa de los intereses que considera —estoy seguro de que lo son— absolutamente legítimos, hace una propuesta. Eso no tiene por qué desvirtuar las que se hacen por parte del Ministerio, mejores o peores, eso es un juicio de valor y, por tanto, yo lo soslayo. Nosotros tenemos una programación, creemos que nos estamos ajustando a la misma en un 95 por ciento respecto de las previsiones del primer Plan y, como antes decía, es corto el tiempo que nos falta para que se pueda producir un debate, como deseamos, profundo e intenso del diseño que se haga por el Gobierno o por el Ministerio de Obras Públicas del segundo Plan General de Carreteras, precisamente para evitar que se pueda producir este tipo de actitudes en los ocho años que van desde 1992 al 2000. Esperamos que el debate sea lo suficientemente profundo como para que permita un marco planificador consensuado y estable del que no se produzcan desviaciones por las coyunturas, que creemos que a la larga, en materia de planificación, y más cuando se refieren a la infraestructura viaria y a otro tipo de infraestructuras, no son positivas.

Reitero, como antes le dije, que, afortunadamente, desde el día 27 de marzo, en que estuvo el Ministro en el Senado, hasta la fecha de hoy, se siguen dando pasos adelante en este proceso. El día 30 de abril de 1990, o sea, hace una semana escasa, se firmó la orden de estudio informativo del tramo Granada-Motril.

Refundiendo toda la cuestión, Bailén-Granada, 1992-1993; en cuanto a Granada-Motril, sí hay una voluntad, por parte del Ministerio, de hacer una presentación de que eso sea autovía, pero se atenderá, como es lógico, a la voluntad del Gobierno en su conjunto, si así lo decide, y a la voluntad que emane del Parlamento.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica, tiene la palabra el señor Ollero, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El señor **OLLERO TASSARA**: Empiezo a entender por qué el señor Ministro ha enviado al señor Subsecretario, porque se ve que no quería pasar por el trance de contestar a las dos preguntas, ya que es obvio que no ha contestado.

Dice que yo me he limitado a exponer elementos de opinión. Reconózcame, por lo menos, que no es una opinión muy sesgada, porque, salvo una referencia pasajera que he hecho a la Cámara de Comercio de Motril y a la Coordinadora Pro-autovía, todas mis fuentes han sido el señor Díaz Sol, Diputado socialista; el señor Gutiérrez Terrón, Diputado socialista entonces y quizá pronto parlamentario andaluz; el señor López Barranco, Alcalde socialista de Motril, y el señor Esteban, Concejal socialista de Motril, que cree tanto en el Ministro —por lo visto, suscribe esa teoría que usted dice según la cual el Ministro no hace nada— que ha dicho que va a dimitir porque ya está un poco harto de esta broma. Esas han sido mis fuentes, o sea que, por lo menos, no he pecado de parcialidad o, en todo caso, sería de parcialidad por el otro lado.

Me dice que no me puede contestar cuándo comienza y cuándo termina esto. Por lo menos lo podría hacer con-

dicionalmente. Aquí ha aparecido un elemento nuevo. Hasta ahora el Ministro había dicho que esto dependía del Parlamento y usted, en un alarde de sinceridad que le aprecio, ha dicho que depende, antes que del Parlamento, del Gobierno. Por tanto, no hay un compromiso del Gobierno de que en el tramo Granada-Motril vaya a ir en el segundo Plan General de Carreteras. Tampoco sabemos si hay un compromiso del Ministro, porque no ha venido aquí a decirlo. A mí me gustaría irme por lo menos con el compromiso del Subsecretario. Quizás le cesen a usted al día siguiente de que el Gobierno no lo admita; júguese el cargo, comprométase y diga que, si de usted depende, se compromete a que en el segundo Plan de Carreteras va el tramo Granada-Motril. Algo es algo, para que no me vaya de vacío a Granada, porque le quiero contar una anécdota, y es que aquí pasan cosas muy curiosas.

Yo presenté esta pregunta hace un año y se disolvieron las Cámaras, y a pesar de que se había reunido esta Comisión tres veces no entró en el orden del día; la volví a presentar en septiembre y se acabó el período legislativo, por lo que pasó a pregunta escrita, porque esta Comisión tampoco la incluyó en el orden del día, y ahora por fin, un año después, he conseguido que alguien, no el Ministro, que eso sería demasiado...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ollero, respecto a ese asunto le quiero señalar que esta Comisión no se había constituido antes de esa fecha, no había tenido posibilidad de tener ninguna sesión.

El señor **OLLERO TASSARA**: Es una aclaración que al ciudadano le servirá de consuelo. Ahora, un año después, el Ministro no puede venir, pero vamos al asunto fundamental.

¿Va a ir o no en el Plan ese tramo? Es lo que quisiera saber, porque el granadino medio piensa: hay elecciones a un mes vista, que es cuando la autovía se hace, y ninguna autoridad competente se moja diciendo que va en el Plan. Por tanto, no va en el Plan; ese es el razonamiento y sería bueno invertir la carga de la prueba.

Usted ha hecho una afirmación que ha calificado con gran acierto —se ve que es de letras— de impertinente. Es impertinente, desde todos los puntos de vista que se mire, el preguntar si yo estaba aquí en 1986. Estuviera o no, el que se apruebe un Plan General de Carreteras no significa que estemos de acuerdo con todas las carreteras, obviamente, porque son muchas, y tampoco se va a votar que no porque no estemos de acuerdo con una. Mi Grupo ha presentado una proposición no de ley en esta Comisión pidiendo que haya una autopista en ese tramo y está clara nuestra postura. Yo no estaba aquí cuando se aprobó el Plan General de Carreteras y, por tanto, contesto a su impertinente pregunta que no venía a cuento.

Me dice S. S. que el viaducto está perfectamente pensado para que se pueda construir otro viaducto al lado. Comprendo que la técnica avanza que es una barbaridad, y usted y yo, que somos de letras, no salimos de nuestro asombro. Se ha hecho un viaducto de tal manera que no se impida, según sus palabras, que se haga una estructu-

ra paralela: otro viaducto. Muy bien, menos mal que no se ha minado el terreno circundante, ni se ha originado ningún tipo de cataclismo que impida hacer otro viaducto cuando por fin ustedes decidan cortar de nuevo la carretera; así será.

Yo le pediría que, ya que no aclara mucho la situación, al menos como Subsecretario formule un compromiso, y si no se atreve, al menos dé un pronóstico. Imagínese que el Gobierno asume la propuesta que salga del Ministerio; imagínese que este Parlamento la hace suya, ¿cuándo estaría entonces hecho ese tramo de autovía? Creo que por muy de letras que sea nos podrá dar una pista.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): Quiero excusarme ante el señor Diputado porque ha considerado que mi pregunta era impertinente y la doy por retirada.

Cuándo esté acabada la autovía depende más de su voluntad que de la mía. Yo podré impulsar, yo podré hacer una propuesta al Ministro, apoyar, considerar que ese eje debe estar dentro de las propuestas que se hagan en el segundo Plan General de Carreteras, influir en la medida de mis posibilidades, conseguir que esa propuesta la haga propia el Ministro y la lleve al Gobierno de la Nación, y que éste la presente en el Parlamento, pero después será la voluntad de los parlamentarios la que decida. Como antes le decía a S. S., aunque creo que malinterpretado al menos en mi intención, queremos que el debate sea muy profundo, enfrentado a veces. Muy bien, si en ese enfrentamiento surge claramente la priorización de las actuaciones que haya que llevar a cabo en los ocho años del segundo Plan, que por fuerza tiene que contemplar la totalidad del territorio nacional, la complementariedad de lo que se ha hecho ya en el primer Plan General de Carreteras. Esa profundidad en el debate nos asegurará una estabilidad durante los ocho años, a nosotros o al responsable que nos suceda, para poderla llevar a cabo dentro de ese marco.

Usted dice que me moje, que arriesgue el sillón. Yo aquí estoy en función de contribución al logro de unos objetivos, nada más. Mi voluntad está puesta de manifiesto y algo empujamos ¿o usted se cree que los estudios informativos en abril de 1990, para una actuación de 1992 y siguientes, se hacen solos? Alguna voluntad política habrá empujado las decisiones técnicas que se toman. No se hacen las carreteras por criterios estrictamente técnicos, también hay voluntades políticas. Estamos haciendo algo bien hecho —y perdón por la petulancia—, como prever las posibilidades de voluntades políticas que existan en el segundo Plan, y que cualesquiera que sean ellas, dentro de un determinado marco, puedan usar de los trabajos técnicos que ya se están realizando para poderlas llevar a cabo, sean unas u otras, y no encontrarse, como lamentablemente se encontró algún predecesor mío, con la imposibilidad de llevar a cabo nada porque no había nada que se pudiera hacer debido a que se carecía del más mínimo soporte.

Javier Mauleón, Subsecretario de Obras Públicas coyuntural de hoy, considera que ese es un eje que en un espacio temporal de ocho años, como el del segundo Plan, debe de existir, y lo único que puede poner es su compromiso de empujar, con su voluntad y con la limitada capacidad de influencia que tiene, para que eso se vaya incorporando por los escalones superiores dentro del Ejecutivo y pueda arribar al Parlamento. Si la voluntad del mismo es que se contemple en el segundo Plan General de Carreteras, así se hará. Insisto, y perdón por la reiteración, espero que se determine prioritariamente si está en el primer tramo del segundo Plan, en el tramo intermedio, o en el tramo final.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, se levanta la sesión.

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

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961