



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1990

IV Legislatura

Núm. 145

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO**

Sesión núm. 25

celebrada el miércoles, 10 de octubre de 1990

Página

### ORDEN DEL DIA

- Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela), para informar:
- Sobre los estudios realizados para la construcción de la presa de Omaña (León) (Grupo Parlamentario Socialista ) (número de expediente 213/000067) ..... 4226
  - Sobre las intenciones de su Ministerio en relación con las propiedades que tiene en Bilbao el Puerto Autónomo de Bilbao (Grupo Parlamentario Mixto) (número de expediente 213/000077) ..... 4236
  - Sobre las previsiones de su Ministerio en relación con la construcción de las autovías que enlacen a la Comunidad Autónoma de Galicia con la Meseta, tanto en lo referente a su trazado y plazos de ejecución como a las negociaciones y, en su caso, acuerdos realizados con la Xunta de Galicia (Grupo Parlamentario IU-IC) (número de expediente 213/000071) ..... 4240
- Preguntas a responder por el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela):
- Del señor Martínez-Campillo García (Grupo Parlamentario del CDS), sobre regeneración de las playas de la costa de Alicante («B. O. C. G.», Serie D, núm. 88) (número de expediente 181/000540) ..... 4246

	Página
— Del mismo señor Diputado, sobre proyectos de la Administración que pueden sufrir retrasos en su iniciación o ejecución como consecuencia de la crisis del Golfo y la subida de los precios de los crudos, especialmente relacionados con las obras públicas («B. O. C. G.», Serie D, núm. 88) (número de expediente 181/000545) .....	4249
— Del señor Martínez Blasco (Grupo Parlamentario IU-IC), sobre autorización por la Confederación Hidrográfica del Ebro o por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de la licitación del tramo I del canal Algerri-Balaguer, que afecta a dos Comunidades Autónomas («B. O. C. G.», Serie D, núm. 96, de 21-9-90) (número de expediente 181/000566) .....	4250
— De la señora Becerril Bustamante (Grupo Parlamentario Popular), sobre incremento que se producirá en el presupuesto de las obras de construcción del doble puente ferroviario y viario sobre la dársena de Alfonso XIII (Sevilla), como consecuencia de su paralización desde el pasado mes de julio («B. O. C. G.», Serie D, núm. 96, de 21-9-90) (número de expediente 181/000583) .....	4252
— De la misma señora Diputada, sobre puesta en servicio de las obras de construcción del doble puente ferroviario y viario sobre la dársena de Alfonso XIII (Sevilla) («B. O. C. G.», Serie D, núm. 96, de 21-9-90) (número de expediente 181/000584) .....	4252
— De la misma señora Diputada, sobre motivos de la paralización de las obras del doble puente ferroviario y viario que se construye sobre la dársena de Alfonso XIII (Sevilla) («B. O. C. G.», Serie D, núm. 96, de 21-9-90) (número de expediente 181/000585) .....	4252
— De la misma señora Diputada, sobre continuación de los trabajos de las obras de construcción del doble puente ferroviario y viario sobre la dársena de Alfonso XIII (Sevilla) («B. O. C. G.», Serie D, núm. 96, de 21-9-90) (número de expediente 181/000586) .....	4252

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

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, vamos a iniciar la sesión, cuyo orden del día está bastante recargado, como SS. SS. saben, por lo cual les voy a solicitar la colaboración, porque se pueden tratar muchos asuntos en esta Comisión si tenemos la agilidad suficiente para intervenir solamente en los que tengamos una posición determinada y sean objeto de debate.

Hay una propuesta de cambio de orden del día. ¿Está de acuerdo el Grupo Mixto en ello, que es el que ha presentado la tercera solicitud de comparecencia? (**Asentimiento**.) ¿No hay ningún inconveniente en que la tercera comparecencia se tramite en segundo lugar? (**Asentimiento**.) Así se hará.

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO, PARA INFORMAR:**

— **SOBRE LOS ESTUDIOS REALIZADOS PARA LA CONSTRUCCION DE LA PRESA DE OMAÑA (LEON) (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) (Número de expediente 213/000067)**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos con la primera de las comparecencias del Excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, a quien le doy en este mo-

mento la bienvenida, sobre los estudios realizados para la construcción de la presa de Omaña en León.

Para exponer un informe inicial tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas, don Javier Sáenz Cosculluela.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, como siempre, comparezco gustoso ante esta Comisión, al objeto, en esta ocasión, de efectuar una información en torno a los problemas de todo orden que, en términos parlamentarios, suscita la decisión del Gobierno y del Parlamento de construir la presa de Omaña en la provincia de León.

Como SS. SS. recordarán, he tenido ocasión recientemente de tratar esta cuestión en sesión plenaria celebrada en esta misma Cámara. Permítanme reiterar, en primer lugar, una vez más, que el grave problema medioambiental que tiene España es la escasez de recursos hidráulicos. El agua es una necesidad ecológica, individual y colectiva, instrumento insustituible de desarrollo y equilibrio social y económico, por lo que su utilización requiere tener bien presente el principio de solidaridad, y el Estado tiene la obligación de procurar que los recursos hidráulicos sean asequibles y para todos los ciudadanos.

España no puede renunciar a regular ningún cauce cuya normalización esté al alcance de nuestros medios técnicos y económicos, porque necesitamos acumular recursos hidráulicos y necesitamos regular los ríos, eso sí, incorporando el valor medioambiental, las consideracio-

nes socioeconómicas convenientes, como es en el caso de la presa de Omaña, que tiene optimizada su altura con respecto al proyecto inicial precisamente para disminuir su impacto social.

En España no sobra agua precisamente y, naturalmente, la política hidráulica tiene que tener en cuenta este hecho. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo desarrolla y seguirá desarrollando una política hidráulica que asegure la retención en los embalses de un bien escaso e irregularmente distribuido como es el agua, para salvar, entre otras cosas, de la propia desertización a las comarcas que tienen una agricultura de secano y pobre y deprimida, que da lugar al abandono de pueblos, lo que es seguramente el mayor impacto social y ambiental que se puede producir en un país.

Sostengo, una vez más, que el más grave problema ecológico que tiene España es la escasez de agua. Existen algunos sectores que apuntan como alternativa a las grandes presas la construcción de pequeños embalses. Señorías, esa alternativa es ficticia y no tiene base alguna. He dicho que no existen alternativas para conseguir una adecuada regulación porque hay una capacidad prácticamente nula de regular los ríos con pequeños embalses, y, además, su mayor impacto y coste, unido a que las afecciones serían bastante mayores, en caso de reunir un conjunto que logrará la regulación prevista con una gran presa, hacen desestimable esa tesis. La pretendida alternativa de pequeños embalses produce mayores daños ecológicos, menor regulación, inunda de forma más perjudicial la zona regulable y, encima, es más cara.

Yo sé bien que la construcción de embalses de regulación viene generando en los últimos años una situación conflictiva —no quiero calificar su grado de influencia— de rechazo e incomprensión por parte de las poblaciones afectadas y por otros sectores que quizá carecen de la suficiente información para considerar la necesidad de los embalses.

Antes del verano hubo pronunciamientos en la zona afectada, en León, en torno a posiciones críticas desde una perspectiva ambiental sobre la presa de La Omaña. En ese momento, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo emitió un comunicado donde se ponía de manifiesto la decisión del Departamento de continuar con las actuaciones necesarias para culminar esta obra que considero necesaria, por un lado, como parte de la política general hidráulica, y, por otro, ciñéndonos más al propio terreno, para el desarrollo de la región en que se ubica.

Yo quisiera hacer un poco de historia en torno al proyecto de esta presa y ofrecerles la más amplia información de carácter técnico, al objeto de que esta Comisión disponga de todos los elementos de juicio necesarios para ponderar esta iniciativa.

Como SS. SS. saben, la presa de Omaña fue incorporada al Plan General de Obras Públicas por el Congreso de los Diputados y por el Senado en la tramitación de la Ley 15/1984, de 24 de mayo («Boletín Oficial del Estado» de 26 de mayo de 1984), Ley de aprovechamiento de los recursos hidráulicos escasos a consecuencia de la prolongada sequía.

El proyecto inicial de la presa tenía una altura de 72 metros, con una capacidad de embalse de 204 millones de metros cúbicos, a la cota 1.044, para regular 231 millones de metros cúbicos, del río Omaña, con destino al riego de 30.000 hectáreas de la zona del Páramo. Este proyecto fue aprobado definitivamente, tras su preceptiva información pública, en septiembre de 1985.

Voy a desarrollar a continuación algunos de los datos que brevemente les he esbozado.

He manifestado que ese proyecto tenía la altura de 1.044 metros, regulaba 231 hectómetros cúbicos y embalsaba 204 hectómetros cúbicos. Habida cuenta de los distintos factores contemplados en el proyecto, éste distribuía la construcción en dos fases. En la primera fase se edificaba la presa para regular 147 hectómetros cúbicos, embalsando 89 hectómetros cúbicos, garantizando el riego en 20.000 hectáreas y afectando a los siguientes pueblos: Inicio, Trascastro, La Velilla y parte de Villaceid. Pero el proyecto contemplaba una segunda fase, en la que la presa alcanzaba la cota 1.044, se regulaban 231 hectómetros cúbicos y se afectaban, además de los pueblos mencionados, los siguientes: Riello, Soto y Amio, Oterico y La Omañuela, y se afectaban por tanto unas 700 edificaciones.

En este contexto, la Confederación Hidrográfica del Duero inicia un estudio de impacto social, al objeto de ponderar adecuadamente estos factores. Si no recuerdo mal, fue el año 1987, cuando di instrucciones de apurar el alcance de ese proyecto desde esa perspectiva de impactos sociales. Efectivamente, se ha hecho ese estudio y se ha logrado combinar la mayor capacidad de regulación posible, teniendo en cuenta la búsqueda de los menores impactos sociales posibles. Es decir se ha buscado la modificación del proyecto de tal manera que la cota alcance una determinada altura que, garantizando los objetivos de regulación y de embalse amplios, no produjera más que los mínimos y elementales efectos sociales con respecto a los que inicialmente preveía el proyecto —no es la primera vez que se ha hecho esto con respecto a proyectos que tenían una relativa antigüedad; esa optimización de la altura también la hemos desarrollado en la presa de Rial—, y se ha licitado en marzo pasado una presa en la que la cota de embalse es de 1.034,5 metros, con una altura de coronación de 61 metros, que regula 165 hectómetros cúbicos, que embalsa 112,4 hectómetros cúbicos, que garantiza el riego en 22.500 hectáreas y que en lugar de afectar a todos los municipios mencionados, Inicio, Trascastro, La Velilla, Villaceid, Riello, Soto y Amio, Oterico y La Omañuela, va a afectar sólo a Inicio, que tiene 41 habitantes, a Trascastro, 65 habitantes, a La Velilla, 41 habitantes, parcialmente a Villaceid, y de los municipios de Riello, Soto y Amio y Oterico sólo quedarían afectados dos casas en el primer municipio, dos casas en el segundo y tres en el tercero. Con ello reducimos de una manera notabilísima el impacto de la presa, que al rebajar su cota a unos niveles que nos permiten mantener la potencia de regulación, disminuye, por tanto, los efectos de carácter social inicialmente previstos, sin que la decisión desnaturalice, insisto, la gran capacidad de regulación y de embalse del proyecto.

Señorías, creo que este estudio, que se suma a los distintos de carácter ambiental, coloca el alcance del proyecto en unos niveles absolutamente razonables de impacto social. Por otra parte, no olviden que ese proyecto inicial, que fue objeto de pronunciamiento en las Cortes, planteaba dos fases de construcción, y, por tanto, durante un período de tiempo indeterminado, pendería sobre esos municipios citados en segundo lugar la amenaza del recrecimiento de la presa para poder lograr la capacidad de regulación, y, en consecuencia, las expectativas de actividad económica irían languideciendo siempre ante la eventualidad de que en una fecha indeterminada se produjera la inundación de dichos términos municipales.

Por consiguiente, estamos hablando no de una presa sometida a información pública en 1985, sino de una presa con una cota de 61,3 metros, es decir, de una altura de 61,3 metros a la cota 1.034,5 ó 1.031,5 según sea la media de embalse normal o extraordinaria, que regulará 165 hectómetros cúbicos, embalsará 112,4, permitirá el riego de 22.500 hectáreas y afectará al escaso número de personas, para lo que era el proyecto inicial, que les he mencionado. Con la solución adoptada en el actual proyecto cambia, pues, sustancialmente la regulación obtenida, ya que de regular el 80 por ciento de la aportación media que preveía el proyecto primitivo se pasa a regular el 56 por ciento de dicha aportación. Por este motivo existirá mayor volumen de agua sobrante, lo que permite mantener unos caudales ecológicos durante el invierno mayores que en la solución inicial.

Permítanme que pase ahora a hablarles de las mejoras que esta construcción genera. En primer lugar, el embalse de Las Omañas es necesario e imprescindible para la regulación del río Omaña; su construcción, como ya he dicho, permitirá crear en el bajo Páramo leonés 20.000 hectáreas de nuevo regadío y asegurar el caudal necesario para 6.000 hectáreas, que en este momento dependen de los sobrantes del Orbigo.

En segundo lugar, no podemos olvidar la importante mejora que supone la regulación de un río y su efecto de laminación en caso de avenidas. Uno de los argumentos manejados en contra de esta presa se basa en que durante el otoño e invierno el río quedaría con muy poco caudal aguas abajo de la presa, con el consiguiente daño ecológico, argumentándose también que la eliminación de caudales fuertes en invierno impide la limpieza del río. Este argumento no tiene base sostenible, porque, entre otras razones, las aportaciones de la cuenca casi triplican la capacidad del embalse. Ya les he dicho anteriormente, señorías, que estamos hablando de una presa para embalsar 112 hectómetros cúbicos regulando 165 hectómetros cúbicos, de los 294 hectómetros cúbicos que supone la aportación media del río; es decir, la regulación supone el 56 por ciento de la aportación media, y, por tanto, la mayoría de los años sobrará bastante agua. Los caudales mínimos que proporciona el embalse fallarían muchos menos años que con el río en régimen natural y, además, los años en que el embalse no pueda suministrar el caudal fijado será porque la aportación del río sea inferior a ese caudal. Fijar un caudal como mínimo de otoño, por

ejemplo, tres metros cúbicos por segundo, quiere decir lo siguiente: si el embalse está vacío y el río trae menos de tres metros cúbicos por segundo, no se retiene nada de agua y, por tanto, no se altera el régimen del río; si el embalse no está vacío y el río trae menos de tres metros cúbicos por segundo, el embalse desagua tres metros cúbicos por segundo mejorando el régimen del río; si el río trae más de tres metros cúbicos por segundo, el embalse desagua como mínimo tres metros cúbicos por segundo, pero este caudal será mayor dependiendo del nivel que tenga el embalse. Hay que añadir que del orden del 80 por ciento de los años se podrán desaguar caudales superiores a los mínimos fijados, y, por otra parte, para la hipotética necesidad de limpiar el lecho del río, no existe inconveniente, salvo en años muy secos en los que el río sin embalsar tampoco haría esa función, en desaguar un caudal fuerte durante dos o tres días. En años húmedos el período de tiempo con caudales fuertes podrá ser considerablemente mayor. En consecuencia, se pueden mantener unos caudales ecológicos mayores que en el estado natural del río.

En el proyecto inicial de la presa se estudió exhaustivamente el impacto ambiental conforme a la normativa entonces vigente. De los estudios de impacto sobre el medio físico y sobre la población establecida en el valle, en su día realizados, se desprende que no existe ninguna razón de tipo ecológico que impida la construcción del embalse, introduciendo aquellas actuaciones necesarias, eso sí, para mantener el medio físico sin daños medioambientales.

No quiero dejar de mencionar desde este momento, y aunque la exposición de algunos otros problemas continuará, que, considerando que estamos ante un proyecto de 1985 no realizado, es totalmente aplicable la normativa de carácter medioambiental y que las afirmaciones de carácter medioambiental que efectúe yo en esta exposición o que haya realizado o las que los distintos sectores de opinión quieran formular tendrán la adecuada consideración en el trámite del estudio de impacto ambiental que se abrirá una vez dispongamos del nuevo proyecto que debe presentar la empresa seleccionada en los próximos días después del concurso.

Por tanto, yo quiero dejar claro que desde el primer momento se han tenido en cuenta las consideraciones ambientales, que se han procurado incorporar a los estudios y a los proyectos; que ello no obsta para el trámite de estudio impacto ambiental abierto a la información pública permita reconsiderar todos los problemas ambientales, efectuar las aportaciones que cada institución o persona considere convenientes e integrar todo ello en el trámite de la declaración de impacto preceptiva.

Tampoco puedo dejar en este momento de manifestarles con toda claridad, señorías, que en el ámbito comunitario y en la legislación española el estudio de impacto ambiental tiene la finalidad, no de impedir la realización de obras de infraestructura necesarias en un país, sino de hacer esas infraestructuras teniendo en cuenta el valor ambiental y corrigiendo los aspectos defectuosos que sea posible corregir.

Yo no quisiera alimentar esa posición de quienes creen que el decreto de impacto ambiental se incorpora a la legislación española y a la legislación comunitaria para impedir la construcción de infraestructuras. Esa interpretación significaría que España ha renunciado a tener más agua, más carreteras o mejores trenes, y esa interpretación ni estaba en la mente de los legisladores comunitarios ni estaba en la mente del legislador español, como es obvio. El estudio de impacto ambiental se hace para minimizar los efectos. Toda obra produce algún efecto en el medio, es obvio, para minimizar los efectos, no para impedir la realización de obras necesarias en un país. Es un planteamiento constructivo. Desde luego ésta es la interpretación que yo hago del decreto legislativo, y, en todo caso, el procedimiento se abrirá en su momento, una vez que la empresa seleccionada, insisto, en los próximos días, presente el oportuno proyecto de construcción en el que ya hay fijadas las cotas, la capacidad de embalse y las afecciones derivadas de la cota determinada.

Por tanto, señorías, creo que no cabe reproche de carácter ambiental en este supuesto, considerando, primero, que se han tenido en cuenta los valores medioambientales; en todo caso, que están garantizados los procedimientos que permitan hacer valer lo relativo al medio ambiente en este expediente. Y tendré verdadero interés en que los hoy discrepantes se personen en el procedimiento y puedan alegar convenientemente el alcance de las supuestas alternativas que hoy se presentan en términos absolutamente elementales.

Porque quiero decirles, señorías, y voy terminando ya esta comparecencia, que no hay alternativas razonables a la construcción de este embalse. Me es muy familiar la manifestación de grupos que ya, «a priori», y desde el primer momento en que se anuncia cualquier infraestructura, hablan de alternativas. El remedio heroico es siempre citar que hay alternativas. En materia de regulación no las hay, señorías. No creo que sea el momento de entrar a discutir técnicamente estas cuestiones, pero el Ministerio de Obras Públicas ya ha estudiado, antes de tomar esta decisión, todas las variantes posibles de presa, con otros emplazamientos, con otras cotas, y las posibilidades de construcción de presas que garanticen estos objetivos de regulación. Ni por volumen regulado, ni por volumen embalsado, ni por afecciones sociales, ni por afecciones del cauce del río, ni por costo, hay alternativa a este proyecto, alternativa sostenible en términos lógicos y razonables, claro.

Estoy seguro, por consiguiente, señorías, de que el proyecto es bueno, tanto desde el punto de vista económico y social como desde el punto de vista del respeto al valor medioambiental, del que además soy un acérrimo defensor.

Yo sé que surgirán consideraciones en torno a determinados aspectos de la fauna en el río, que surgirán las preocupaciones en torno al carácter truchero del río. Hay aspectos que en el estudio de impacto ambiental los técnicos y científicos podrán plantear lo que parezca razonable. Sin embargo, creo que podemos minimizar los efectos

que sobre el territorio produce la presa, pero que, en todo caso, esta presa produce impactos positivos.

Y termino como empecé, afirmando que el valor fundamental de este tipo de obras responde a esta primera necesidad ecológica, que es remediar la escasez de agua y su irregular reparto.

Y para que el calendario de actuaciones esté claro para SS. SS., debo manifestarles que el concurso de selección de empresas se efectuó el pasado mes de marzo, en los próximos días podremos determinar la empresa seleccionada, que tendrá un plazo para presentar el proyecto técnico de construcción, y ese proyecto deberá incorporar, no sólo los estudios medioambientales realizados, sino lo que se llama el estudio de impacto ambiental, que se someterá a información pública antes de adoptarse las decisiones últimas para poder construir la presa. Por tanto, hay un periodo en el que todas las preocupaciones que existan en torno a la construcción de esta presa podrán alegarse y aclararse y tomarse en cuenta o rechazarse, asimismo podrá apuntarse cualquier consecuencia que produzca la manifestación de instituciones y de particulares en ese expediente.

A partir de ahora me pongo a su disposición, señorías, por si consideran oportuno que amplíe mis explicaciones en torno a esta presa de La Omaña.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro de Obras Públicas.

En primer lugar, le corresponde el turno al Grupo Parlamentario que ha solicitado la comparecencia, que es el Grupo Parlamentario Socialista. El Diputado señor Rodríguez Zapatero tiene la palabra.

El señor **RODRIGUEZ ZAPATERO**: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, el Grupo Socialista valora muy positivamente la comparecencia y la amplia y exhaustiva información que en torno al proyecto de embalse de Omaña se ha realizado en este acto.

Creo que es conocida la posición del Grupo Socialista, y no voy a reiterarla, en torno a la consideración de que, en efecto, este país necesita, como ha venido desarrollando el Gobierno que sostiene este Grupo, una amplia actuación de política hidráulica que garantice la regulación y el abastecimiento del agua y que consiga que el agua sea ese motor de desarrollo que es fundamental en diversos sectores, entre ellos principalmente la agricultura. Creo que es evidente esa posición y que, por tanto, no es necesario reiterarla; sólo cabe subrayar que eso se ha producido de forma intensa bajo el mandato de este Gobierno y que por ello nos felicitamos.

Es evidente también que en este período, en estos últimos años, por parte del propio Gobierno socialista se ha incorporado de una manera efectiva una dimensión de la construcción de las obras hidráulicas y de la acción de los poderes públicos en otros aspectos que tiene cada día más una especial demanda en la sociedad, como son los problemas de la política medioambiental y del impacto medioambiental.

Es evidente que en la construcción de una presa de es-

tas características existe un factor claro de desarrollo y de progreso, un beneficio para un colectivo, quizá directamente más afectado, que podrá ver sus tierras transformadas en regadío y, en principio y objetivamente, una regulación del río que también es positiva. Lo sabemos bien en la provincia de León, porque, como muy bien sabe el Ministro, es una provincia con una potencialidad y una riqueza extraordinaria en recursos hidráulicos y también con un número importante de embalses y de regulaciones de cauces de río, solidariamente, como lógicamente nosotros compartimos.

Es evidente que este proyecto ha sido objeto de polémica pública y que la preocupación por el impacto medioambiental que existe en este tipo de actuaciones exige el esfuerzo, que nosotros consideramos positivo, de apurar al máximo todas las actuaciones y todas las medidas.

En la narración del «iter» del proyecto se ha explicado que ha habido un primer proyecto, modificado posteriormente, que reduce sensiblemente el impacto social y que contempla determinadas medidas medioambientales. Nosotros creemos que en el proyecto actual, con el anuncio que ha hecho el Ministro de Obras Públicas sobre la apertura de un nuevo proceso de encargo de un proyecto de impacto medioambiental a la empresa seleccionada para la construcción de la obra, conforme a la normativa vigente —incorporada, por cierto bajo el mandato de este Gobierno socialista y con el apoyo del Grupo Socialista—, se puede producir el debate importante, se pueden producir los pronunciamientos necesarios, y creo que convenientes, de aquellos colectivos, de aquellas personas, de aquellos grupos y de aquellas instituciones que entiendan que este proyecto puede aún minimizar los efectos medioambientales.

Quiero subrayar aquí que esta preocupación, que el Ministro conoce que existe en la opinión pública leonesa, está íntimamente ligada a un problema que afecta de forma creo que muy grave a nuestra provincia sobre la situación de la calidad del agua de los ríos. Es responsabilidad de otra administración, como todos sabemos, por la distribución de competencias, concretamente del Gobierno autónomo, pero quisiera saber —y sería bueno que pudiera haber alguna ampliación en este sentido— si el Ministerio de Obras Públicas tiene alguna actitud o algún compromiso de apoyar lo que otras administraciones deben hacer, que es depurar los ríos, que, evidentemente, sí que es una actuación medioambiental absolutamente necesaria en la provincia de León.

Por consiguiente, una vez que se ha anunciado por parte del Ministro ese nuevo trámite de declaración de impacto medioambiental, con el procedimiento —como señala nuestra legislación— del trámite de información pública y que puede dar lugar a corregir algunos aspectos del proyecto o al menos a debatirlos y aclararlos desde el punto de vista del procedimiento administrativo, se da un paso importantísimo, un nuevo paso en torno a esa preocupación del medioambiente.

Compartimos la reflexión última y creo que al final puede ser resumida perfectamente en la filosofía que subyace en la propia exposición de motivos del Real Decreto

1131/88, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento para la ejecución del Real Decreto de evaluación de impacto medioambiental. Creemos, como dice esa exposición de motivos, que la evaluación de impacto ambiental —y en este caso se va a abrir esa nueva fase como consecuencia de que estamos ante un nuevo proyecto modificado para minorar los impactos sociales— lejos se ser un freno al desarrollo y al progreso, supone y garantiza una visión más completa e integrada de las actuaciones sobre el medio en que vivimos, una mayor creatividad e ingenio, mayor responsabilidad social en los proyectos, la motivación para investigar en nuevas soluciones tecnológicas y, en definitiva, una mayor reflexión en los procesos de planificación y de toma de decisiones. Creo que, con el contenido que inspira esa filosofía en la exposición de motivos del propio Decreto de impacto medioambiental, queda recogida lo que es la posición del Grupo Socialista.

En definitiva, este proyecto, uno más de regulación del agua que afecta directamente a la provincia de León, creo que merece, como ha puesto de manifiesto la sensibilidad del propio Ministro, ese trámite que es extraordinariamente positivo, y que, creemos nosotros, el desarrollo, el progreso, que es absolutamente necesario en este país, es compatible también con esa sensibilidad manifestada, con la preservación y conservación, con la planificación previa de medidas que conserven, que preserven, el medioambiente, y mucho más si se hace con un debate público, a través de un procedimiento administrativo donde todas aquellas voces que quieran decir algo lo pueden hacer, a través del cauce legalmente previsto, y ello va a ser, a nuestro juicio, un paso positivo.

Finalmente junto al agradecimiento por la amplia información, deseo manifestar también nuestra valoración positiva por el proyecto que aquí se ha expresado y por el convencimiento de que los beneficios evidentes que este nuevo proyecto hidráulico puede producir se van a combinar con todas las sensibilidades que existen sobre esta cuestión.

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

Por el Grupo de Izquierda Unida, el señor García Fonseca tiene la palabra.

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Presidente, para fijar la posición de mi Grupo sobre el motivo de la comparecencia, que es la construcción —parece ser que en opinión del señor Ministro inevitable— del pantano de Omaña en la provincia de León.

A nuestro juicio hay que tener en cuenta, en primer lugar, dónde se va a hacer o dónde se quiere hacer esta posible gran presa. La provincia de León —y no voy a citar palabras más, que pudieran ser tildadas de interesadas— es una provincia —leo textualmente— que no está industrializada y a pesar de ello tiene uno de los medioambientes más degradados. Dice la misma fuente además —que no es otra en este caso que el propio portavoz del Partido Socialista— que en los últimos años el deterioro

del medioambiente ha ido en aumento y desde el Partido Socialista Obrero Español creemos —dice esta fuente— que aún estamos a tiempo para recomponer el equilibrio ecológico perdido. El pantano de Omaña es un símbolo. Eso cree también nuestro Grupo, porque es uno más en una cadena larga de grandes presas construidas en León como la de Bárcena, Barrios de Luna, Riaño. Son ya 32 pueblos inundados, aparte de los afectados parcialmente, a los cuales hay que sumar los que antes mencionó explícitamente el señor Ministro.

En relación con el temma de fondo, si grandes presas y otras medidas alternativas, las palabras del Ministro, desde luego, dejan poca, por no decir ninguna salida; es decir, para el señor Ministro está claro que no hay ninguna alternativa a las grandes presas, a los grandes embalses y, además, para el señor Ministro los que mantenemos la posición contraria o distinta somos algunos sectores poco informados. Esto es hacer una abstracción, muy interesada por supuesto, de una opinión, ampliamente difundida y cada vez mayor, no solamente de cara a la opinión pública española y europea, sino incluso a los propios organismos comunitarios, que miran cada vez con más reservas este tipo de grandes construcciones por su inevitable y tremendo impacto medioambiental. Desde luego, cuando desde la Comisión Europea o desde los organismos europeos o, incluso, cuando en el espíritu de los propios legisladores españoles se habla del estudio de estos impactos no es solamente para corregirlos, en el supuesto de que en todo caso la confusión fuera construirlos, sino que, en algunos casos, entiendo yo, que será incluso para desistir de algunos de estos grandes proyectos para los cuales el estudio posterior del impacto ambiental de los mismos aparte que desde luego son mayores las consecuencias negativas que las positivas que de otro orden pudieran tener.

Esta es una opción que no se puede excluir de antemano, como reiteradamente dijo con otro sustantivo, de forma acérrima, el señor Ministro.

Recuerdo que cuando discutimos aquí y en la provincia afectada al pantano de Riaño, uno de los argumentos empleados fue que esa obra estaba ahí, que era muy anterior al Gobierno socialista y que, desde luego, era criterio del Partido Socialista —y así lo expresaron personalidades relevantes del propio Partido y del Gobierno— que fuera el último. Los hechos están ahí y fueron palabras que llevó el viento.

El señor Ministro nos anuncia algo que nos parece interesante, un nuevo estudio de impacto ambiental. Antes, nos habló de que ya desde el principio había un estudio de impacto social, como él lo denominó, en base al cual el señor Ministro afirma las medidas inevitables de que en todo caso el pantano seguiría adelante, que no existía ninguna alternativa, etcétera.

Sobre ese estudio de impacto social, previo al nuevo que ahora se intenta hacer, me gustaría leer una opinión que me parece cualificada y en todo caso, al margen de la cualificación personal, es una opinión muy razonada. El estudio de impacto social comprende diez folios para llegar a una conclusión tan definitiva y tan inamovible

como la que tiene ya el señor Ministro. La valoración que hacen algunos grupos de expertos sobre esos diez folios es la siguiente: El estudio de impacto presentado no cumple, en nuestra opinión, ninguno de los objetivos expresados por el Real Decreto 1302/1986, sobre evaluación del impacto ambiental, por cuanto ni evalúan ni cuantifica los efectos sobre población, flora, fauna, suelo, aire, agua, factores climáticos y paisaje, sin contar el patrimonio histórico-artístico y arqueológico de la zona. Por otra parte, tampoco son adecuadas las medidas correctoras que se plantean ante la carencia de una evaluación adecuada ni se proponen posibles alternativas. Tampoco se establece un plan de vigilancia ambiental, precisado por el Real Decreto referido, etcétera.

Está claro que, si no en el tiempo —parece que también, por lo menos en su inicio y en el grueso del informe—, es anterior a esta normativa de julio de 1986, de evaluación del impacto ambiental y al Real Decreto de septiembre de 1988, que aprueba el Reglamento de ejecución. Y, desde luego, es ajeno, por no decir que claramente contradictorio, con la vía metodológica para la elaboración de estudios de impacto ambiental, que ha realizado el propio Ministerio de Obras Públicas en 1989.

Se nos dice — y mi Grupo, como ya he señalado, lo valora como positivo— que va a hacerse un nuevo estudio de impacto ambiental. Lo que sucede es que este anuncio, que en sí es positivo, en el contexto en que lo ha presentado el señor Ministro deja poco margen —por no decir ninguno— a la esperanza. El señor Ministro afirma que, en su opinión —criterio que ya da como seguro, antes de este nuevo estudio, que no se entiende muy bien para qué se va a hacer—, y son palabras textuales, esta presa no produce ningún impacto ambiental. Va más allá y afirma, con una contradicción «in terminis», y, en todo caso, con un error conceptual grave, que tendrá impactos positivos. Distinto sería que el señor Ministro dijera que de una obra de éstas, de la cual se derivan necesariamente —en mayor o menor medida, pero necesariamente— importantes impactos negativos, se derivase alguna consecuencia que pudiera tener repercusiones positivas. Pero, hablar de impactos positivos de una obra de este tipo, como mínimo, es un error conceptual grave, y mucho más en el Ministro de Obras Públicas. Si, por una parte, el señor Ministro afirma que no hay ningún impacto ambiental y que existe alternativa alguna, el alcance y la repercusión que en sentido práctico pudiera tener el nuevo estudio que se va a hacer, parecen claramente limitados.

Estas son las reflexiones que mi Grupo hace en relación con lo que el señor Ministro acaba de expresar. Por supuesto, vamos a participar activamente en todas las aportaciones de que seamos capaces a partir de que se inicie el nuevo proceso de estudio. Pero quiero manifestar de antemano mi desesperanza, basada en manifestaciones que acaba de realizar el señor Ministro, en que esto nazca ya con una decisión prejuizada.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, don Manuel Núñez tiene la palabra.

El señor **NUÑEZ PEREZ**: Señoras y señores Diputados,

agradezco al señor Ministro, ¡como no!, el esfuerzo informativo de esta mañana, aunque consideramos insuficiente la información y manifiestamente mejorable, pues eran de conocimiento de los Diputados prácticamente todos los datos que nos ha facilitado, promesas aparte, que esperamos que se cumplan y que, desde luego, alivian considerablemente el proyecto que amenaza a las Omañas.

El señor Ministro comenzó prometiendo en su exposición comentar problemas de todo orden —creo que éstas fueron sus palabras—, pero se le han olvidado casi todos los problemas de todo orden. Dejando aparte las generales de la ley, es decir, la escasez de recursos hidráulicos que padece España, el principio de solidaridad entre provincias y regiones, la necesaria regulación de los cauces, con las que estamos completamente de acuerdo, dejando aparte eso, creo que el problema del nuevo pantano de León necesita un detenimiento «ex professo» y particular.

Yo esperaba que aquí por lo menos se subrayara, una vez más, como ha hecho el representante de Izquierda Unida, que León es una provincia martirizada por la política hidráulica. Repito: acepto el principio de solidaridad. Pero de lo que no cabe duda es de que de vez en cuando hay que hacer este reconocimiento público de lo que a unos corresponde hacer más que a otros. Vegamián, Villameca, Bárcena, Barrios de Luna, Riaño, etcétera, han inundado no treinta y tantos pueblos: casi medio centenar. Y a ellos se van a sumar éstos que la presa de Las Omañas en su nueva cota también va a inundar.

La prensa, decía el señor Ministro, tenía prevista una capacidad de 200 hectómetros cúbicos y ahora tiene timitada la previsión a 112,4 hectómetros cúbicos. Está justificada, según el señor Ministro, porque regará 22.500 hectáreas de León y Zamora y producirá energía eléctrica a pie de presa, tema éste sobre el que ha pasado no de puntillas, sino corriendo, porque no ha comentado absolutamente nada.

El actual proyecto de Las Omañas —no es singular— cubrirá totalmente Trascastro, con 65 casas; Inicio, con 41 vecinos, y La Velilla, con 41, y parcialmente otros que se han señalado aquí: Riello, Oterico, Soto y Amío, pero también inundará prados hermosos, huertas y centenales, que quedarán sepultados bajo las aguas.

El proyecto en su totalidad —y tampoco de esto se ha hablado esta mañana— asciende, entre obras y expropiaciones, a más de 5.500 millones de pesetas en cifras redondas, más las actualizaciones que hasta el término de la construcción del proyecto se vayan sumando.

Yo tengo que empezar diciendo que en el anexo de inversiones de los presupuestos para 1990 y los ahora presentados para 1991 se contiene el proyecto de presa de Las Omañas, en la provincia de León, con unos datos muy interesantes, por no decir elocuentes. Según el anexo de inversiones de 1990, la presa se construiría, atendiendo a los ejercicios presupuestarios, en cinco años, que comenzaban en 1989, con una dotación de 70 millones, y terminaban en 1993 con una dotación para ese año de 1.232 millones, pasando por los 31 de 1990, los 1.302 para 1991 y los 1.300 millones para 1992. Sin embargo, según el anexo de 1991 —recién traído a esta Cámara—, la presa ya no

se terminará en 1993: se concluirá, por lo menos, en 1994, porque el presupuesto se refiere al ejercicio de este año.

Llama la atención, sobre todo, la diferencia entre la previsión de 1.302 millones, hecha en el presupuesto vigente para 1991, y la dotación de 237, es decir, 1.065 millones menos, que es lo que realmente se fija en el presupuesto recién presentado. La previsión de 1992 se rebaja en 603 millones; la de 1993, en 532 millones; diferencias que no se compensan ni de lejos con los 630 millones que figuran para 1994. Parece, pues, a la luz de los presupuestos, que nada hay definitivo en el proyecto definitivo, y perdón por la redundancia.

¿A qué se debe este revolucionario baile de cifras, señor Ministro? Es la primera pregunta que le hago esta mañana. ¿A rebajar la cota inicial de 1.044 metros a la de 1.034 metros, como acaba de decirnos S.S. esta mañana. dejando las hectáreas de regadío en menos de la mitad? ¿A quiénes perjudica o beneficia esta rebaja de la cota? ¿La producción de energía eléctrica sufrirá alguna variación o seguirá produciéndose la misma con la cota en los límites optimizada —como usted ha dicho, por utilizar sus palabras— en los 1.034 metros que ahora va a tener?

El nuevo proyecto, que sustituye al de 1985 —lo ha dicho usted, yo lo tenía aquí para preguntárselo—, será sometido a información pública. También deberían ser sometidas a información pública las líneas maestras del impacto medioambiental. Ha dicho S.S. que eso corresponde hacerlo a la empresa adjudicataria. Pienso que sería más razonable que se metiera también en el paquete, si no de la información pública, sí en el debate y diálogo que todas las fuerzas políticas y sociales y de las instituciones correspondientes, deban realizar sobre este tan delicado y tan importante problema.

Hasta aquí, señor Ministro, lo que sabemos de su información, que —repito— nos supo a poco. Sin embargo, deseo aprovechar este turno para hablar de esos problemas de todo orden a los que usted se refería. Brevisísimamente, y con el permiso del señor Presidente, paso a hacerlo. Deseo decir serenamente que lo que nos preocupa a los leoneses, lo que sentimos los leoneses, lo que queremos los leoneses es que un proyecto hidráulico como el de Las Omañas solucione a la vez tres vertientes importantes: la energética, la agrícola-ganadera y la relacionada con la regulación de los cauces hidrográficos y su repercusión o impacto medioambiental. Las tres vertientes han de sopesarse adecuadamente, de forma que se eviten errores como los habidos en similares proyectos en nuestra provincia. El proyecto de Las Omañas, en lo que a León se refiere y a las provincias que caen dentro de su radio de acción, debe ser en su versión final, en su versión definitiva —que, por lo visto, no conoce nadie—, algo consensuado, asumido por todos los vecinos de los pueblos afectados y por los futuros regantes. De lo contrario, será otro foco de enfrentamientos y polémica, con aplazamientos, desacuerdos y pugnas estériles, algo que la actual situación socioeconómica de León no puede ni debe tolerar. El gato escaldado, señor Ministro, del agua fría huye, y deben servirnos de escarmiento recientes heridas para evitar todo tipo de traumas.

La vía para llegar a un proyecto que podamos asumir la mayoría, la totalidad de los leoneses, estriba, desde nuestro punto de vista, en definir y analizar exhaustivamente las tres vertientes a que antes hacía alusión. Conviene, por ejemplo, que las ventajas de la producción energética queden puestas de manifiesto con absoluta claridad. Para ello, no hubiera sido malo que el Gobierno del Partido Socialista nos hubiera informado algo acerca de sus previsiones respecto al PEN, ahora que la crisis del Golfo ha puesto en primer plano de actualidad; qué papel jugará en el futuro plan la energía hidráulica y qué compensaciones tendrán las provincias productoras. No podemos olvidar que estamos hablando de un proyecto hidráulico en una provincia en la que otra fuente de energía, la de carbón, tiene una especial incidencia, y que si la producción carbonífera atraviesa por una aguda crisis ello, en parte, se debe a que el PEN actual no se ha cumplido y a que carecemos de un PEN actualizado y de futuro.

Ya sé que pudiera parecer que me estoy saliendo de la cuestión, y es posible que el Presidente, si sigo por este camino, me llame la atención. Pero, en todas estas circunstancias se apoyaría la credibilidad de los leoneses en los proyectos del Gobierno y su aceptación cuando estos proyectos nos duelan como éste nos duele en nuestras propias carnes.

Desde el punto de vista agrícola y ganadero, la necesidad de contar con estudios serios es más inevitable. España no cuenta desgraciadamente con excedentes energéticos, pero sí cuenta con fuertes excedentes agrícolas y ganaderos, y desde la incorporación a la Comunidad Económica Europea, el campo es el sector más castigado ante una total carencia de alternativas y de rentabilidad. La situación es tan alarmante que no es exagerado hablar de desertización de zonas de regadío en la provincia de León. Nos estamos quedando sin comarca, me decía el pasado miércoles un agricultor de una comarca hasta hace poco rica y fértil como era La Bañeza.

Sería muy fácil para nosotros caer en la cómoda demagogia de reclamar a cualquier precio el agua para las sedientas tierras del páramo bajo leonés. Con ello, simplemente con ello —y dicho así—, haríamos un flaco servicio a los agricultores y ganaderos leoneses. Interesa antes que nada, por tanto, analizar y llegar a conclusiones inequívocas sobre el futuro de los agricultores y la ganadería de León, medida que avanza por unos derroteros que tienen mucho que ver con lo que las hectáreas de regadío, debido al pantano, van a producir, los productos, el destino y el futuro que van a tener.

A los agricultores y ganaderos hay que ofrecerles alternativas y la rentabilidad justa a su trabajo. No basta con advertirles que lo tienen muy difícil y que tienen que abandonar actividades tradicionales e, incluso, sus tierras. Cuando situaciones similares se produjeron en otros sectores, que no voy a citar (siderurgia, etcétera), las alternativas, vía nuevas alternativas, formación y prestaciones fueron estudiadas, discutidas y aplicadas. Pedimos lo mismo para el sector agrícola y ganadero leonés que va a recibir el agua de ese proyecto. Que se estu-

dien alternativas, que se discutan, se negocien y se apliquen. En este contexto debe valorarse el proyecto de Las Omañas en su vertiente agrícola y ganadera. Las tierras que se regarán con las aguas del pantano producirán alubias, remolacha, trigo, rábanos o leche; pero las alubias, la remolacha, el trigo o la leche, ¿permitirán vivir dignamente a esos agricultores? A lo mejor, no. Y eso hay que resolverlo en una mesa antes de decir que les vamos a dar el agua para regar una tierras que no sabemos cómo se van a utilizar.

Finalmente, los efectos del impacto medioambiental de un proyecto como el que nos ocupa deben ser escrupulosamente sopesados. En este problema, tanto el representante del Partido Socialista, mi querido compañero Rodríguez Zapatero, como el señor García Fonseca, han expuesto ya unas preocupaciones que yo asumo y en las que, señor Ministro, no voy a incidir más.

¿Tiene la suerte el señor Ministro de conocer Las Omañas, le pregunto? ¿Tiene la suerte de conocer esta hermosa tierra de la montaña de León, que Fray Luis llamó la sin par montaña de León? Si no tiene la suerte de conocer Las Omañas, yo le invito a que la conozca, porque quizá la contemplación de ese paisaje, la contemplación de sus ríos y de sus prados le permita también servir de punto de reflexión para hacer que el impacto medioambiental de este pantano sea lo menos duro, lo menos agresivo posible para esa tierra.

Termino, señor Ministro. Este Diputado se encuentra, en relación con el proyecto de Las Omañas, en la encrucijada del niño a quien se le pregunta: ¿A quién quieres más: a tu padre o a tu madre? Mi afectó está repartido por igual entre montañeses y parameses. Tengo que confesar que por mi condición de riberano, esto lo hace fácil; pero mi responsabilidad política y la de mi partido me llevan a proclamar que el único camino viable es aquel que haga compatible los intereses de la economía nacional, de la montaña y del páramo leonés. A esa conjunción únicamente se puede llegar tras un serio y profundo análisis de todas las alternativas y variantes existentes, para lo que es preciso que Administraciones públicas (estatal, autonómica, provincial y local), los sectores socioeconómicos afectados y la sociedad entera discutan pacientemente y con voluntad de acatar acuerdos satisfactorios para el conjunto del problema y sepan renunciar a posiciones maximalistas. Nosotros renunciamos a estas posiciones en beneficio y en aplicación de ese principio de solidaridad, al que usted nos llamaba al comienzo de su intervención que, por supuesto, para nosotros es tan fundamental a la hora de valorar y aceptar este proyecto.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Quiero, siguiendo el orden de las intervenciones de los portavoces de los grupos parlamentarios, contestar al portavoz del Grupo Socialista y

agradecerle sus manifestaciones. He comparecido a petición del Grupo Socialista y me satisface saber que sus preocupaciones básicas han sido tenidas en cuenta. El portavoz del Grupo Socialista ha hecho una alusión al problema de la calidad de las aguas que no me resisto a comentar.

Viene siendo habitual que cada vez que se discute sobre la construcción de una presa, surge el debate general. ¿Va a mejorar la presa, va a mantener la misma situación o va a empeorar la calidad de las aguas? No es posible plantear la política hidráulica, en términos globales, bajo la incógnita de cómo se va a efectuar por los distintos entes autonómicos la política de calidad de aguas.

El Ministerio ha celebrado ya tres conferencias sectoriales —y ustedes me han oído en el Pleno y en Comisión contestar a innumerables preguntas en esta materia— en las que he preconizado ante los consejeros de las comunidades autónomas la conveniencia de abordar con urgencia la redacción de planes de saneamiento integral. La competencia para construir depuradoras y llevar adelante estos planes de saneamiento integral, así como la competencia de instrumentar los mecanismos para hacer efectiva esa política, como son los consorcios de aguas, tanto de abastecimiento como de depuración, corresponde a las comunidades autónomas. He manifestado que está a disposición de las comunidades cualquier negociación y disposición del canon de vertido para apoyar financieramente esa política de calidad de aguas. He manifestado que el Gobierno está abierto a discutir fórmulas de cooperación, aun no teniendo competencia en esas inversiones, para coadyuvar a la realización de planes de saneamiento integral. Pero, tiene que adoptarse como una prioridad dentro de las políticas sectoriales de cada comunidad la del saneamiento de las aguas. Si eso no se hace desde las comunidades autónomas, mal puede el Ministerio, que no tiene competencia en la materia, abordar dicha política.

He manifestado también —y lo digo para satisfacción de algunos portavoces— que hay comunidades que sí lo han hecho y han tenido el pleno apoyo del Gobierno. Me estoy refiriendo a la Comunidad de Asturias, donde se van a depurar todos sus ríos realizando unas inversiones en las que coopera el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo a través del PNIC; la comunidad de Cataluña, que depura en la Costa Brava el cien por cien de sus aguas residuales; la comunidad vasca donde estamos desarrollando una importantísima inversión medioambiental de calidad de aguas a través de las depuradoras de Galindo, de San Sebastián, de Zarauz y de otras zonas; la comunidad navarra, donde hemos desarrollado el programa de Aráuzuri que depurará el 80 por 100 de las aguas residuales navarras; la comunidad de Madrid, que sin ayuda del Estado ha invertido 45.000 millones de pesetas. Dichas comunidades sí han abordado el problema de la calidad de las aguas. En otras comunidades, por razones diversas —no todo van a ser reproches—, no ha sido posible. No voy a ir más lejos, pero no ha sido posible.

Dentro de unas semanas se va a celebrar la IV Conferencia Sectorial del Medio Ambiente. Se ha estado trabajando en grupos para diseñar una estrategia y confío en

que habrá iniciativas. Ha habido manifestaciones en torno a la calidad de las aguas por parte del portavoz del Grupo Popular. Creo que no tiene —insisto— un contenido de reproche. Yo deseo colaborar con las comunidades. Además, comprendo sus dificultades. En la Comunidad de Castilla y León a la que pertenece S. S., tenemos el programa ENVIREG, de 125 millones de ecus, para inversiones medioambientales en residuos y en agua. Tengo que decirle que los proyectos que han entrado hasta este momento en el Ministerio de Economía destinados a la Comunidad de Castilla y León suman 200 ó 300 millones de pesetas. De otras comunidades, han entrado proyectos de hasta 15.000 millones de pesetas para sanear las aguas. Yo conozco el problema de León, el problema del Orbigo, sé que no hay depuradora. La presa no va a perjudicar la situación porque va a mantener caudales ecológicos, pero el problema no es el de la presa, es el de la falta de depuradoras, el de la inexistencia de consorcios que permitan cobrar a la población la tasa de depuración y obtener —como en el País Vasco, por ejemplo— una acumulación de recursos financieros de 17.000 millones, a través de la recaudación en el recibo del agua para depurar. Insisto en que no son reproches, son reflexiones constructivas.

Hoy todavía hay comunidades en las que el discurso de la calidad de las aguas tiene que calar, entre otras la suya, señoría, la Comunidad de la que forma parte. Ese es el auténtico debate. Aquí estará el Ministro de Obras Públicas mientras tenga la responsabilidad del agua o del medio ambiente abierto siempre a posiciones constructivas, pero no es bueno hacer pasar la política hidráulica de regulación por todos y cada uno de los problemas económicos, ganaderos, agrícolas y medioambientales porque estaríamos siempre discutiendo las grandes cuestiones, siempre estaríamos filosofando pero nunca reaccionando frente a los problemas. Su manifestación, señoría, me lleva a estos comentarios.

Debo añadir que es verdad que no se excluye la hipótesis de que del estudio de impacto ambiental se deduzca la imposibilidad de hacer una obra. La tesis teórica que plantea el señor García Fonseca no la puedo desmentir. El estudio del impacto ambiental puede derivar en una conclusión: que no se deba hacer una infraestructura. Esa hipótesis teórica yo no la he excluido. Lo que he dicho es —y lo reafirmo— que la concepción que hay detrás del estudio del impacto ambiental es la de minimizar los impactos negativos que producen obras necesarias. Esa es la filosofía del estudio del impacto ambiental, lo que no quita para que de éste pueda concluirse que hay que cerrar una fábrica de indano, pero no es lo normal derivar del estudio del impacto ambiental la imposibilidad de hacer infraestructuras.

Les voy a decir más, señorías. Si ésa fuera la filosofía comunitaria —que no lo fue—, sería rechazada por el Gobierno español tajantemente, porque los demás países comunitarios han logrado resolver sus necesidades de infraestructura en otro momento histórico, y por la aparición del estudio del impacto ambiental España no puede ser condenada a no tener carreteras, o agua u otras infraestructuras, sería una injusticia brutal que no preten-

de la Comunidad y que nosotros no aceptaríamos bajo ningún concepto.

Por tanto, la posibilidad teórica está abierta, señoría. Puede haber una infraestructura de la que se deduzca que no se debe hacer, pero no es ésa la finalidad del estudio del impacto ambiental en términos globales, sino la de hacer las cosas de otra forma; construir las presas y las carreteras de otra forma, considerando el valor del medio ambiente e introduciendo gastos para minimizar el efecto ambiental.

Quiero aprovechar para, a propósito de algunas manifestaciones, decirles que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo cuando se decida (si se decide, para salvar el principio teórico del señor García Fonseca) construir la presa hará todos los esfuerzos para que los afectados tengan enfrente a una Administración mucho más comprensiva de los problemas derivados de la expropiación y del desalojo que lo que ha ocurrido históricamente. En ese sentido, hoy disponemos de mecanismos y de sensibilidad muchísimos más perfectos que lo que pudo haber sido en la época del franquismo. Le aseguro a S. S. que habrá cauces para resolver lo mejor posible los problemas derivados de la pérdida de pastos, de la pérdida de casas. Si es preciso plantearse la reconstrucción de esos núcleos urbanos, lo haremos. Porque, señorías, creo que el Estado moderno y democrático no puede atender esos problemas de la misma forma que un régimen autoritario, o un régimen de otros tiempos, por no aludir a ese debate tradicional de confrontar la democracia con la dictadura. Creo que hoy podemos hacerlo mejor. Lo procuraremos. Sin duda, su señoría y los propios afectados colaborarán para que lo hagamos mejor.

El Ministerio siempre está abierto a que los traumas, menos los psicológicos que son inevitables, los resolvamos de la mejor manera posible. Naturalmente que supone un trauma sacar a alguien de su pueblo, o de su casa; eso es un coste inevitable. Podemos compensar el valor de la casa, el valor de la actividad económica, pero las pérdidas afectivas que supone abandonar un hábitat no tienen remedio mediante la compensación económica.

Señorías, también quisiera manifestar que es verdad que se han inundado treinta y tantos pueblos por la construcción de embalses en la provincia de León. Tengo aquí el estudio que hemos realizado internamente en el Ministerio para evaluar esta decisión de renovar el viejo proyecto de las dos fases, y le aseguro a su señoría que no estamos en diez folios de estudio. Ese estudio ha revelado que son cientos los pueblos abandonados por falta de riego y por falta de expectativas económicas en Castilla y León. Son inmensamente más los pueblos que han desaparecido por falta de recursos económicos que los que han tenido que abandonarse por la construcción de una obra hidráulica, señorías. Esto no lo puede negar nadie, y, desde luego, la expectativa de regar introduce un factor de esperanza en esos pueblos donde con el secano sólo alcanzan a tener un futuro de miseria. En Castilla y León por lo menos esto es verdad, y lo prueban las estadísticas de pueblos abandonados, pueblos fantasmas, que son cientos. Por eso, cuando se habla de que la provincia de León

ha tenido afecciones muy grandes y muy importantes hay que responder que más hubiera tenido de no haber dispuesto de agua para regar. No sé si son muchos o pocos, pero los agricultores del páramo bajo que exigen la construcción de la presa de La Omaña o de Las Omañas (ambas versiones son correctas) están ansiosos de poder regar, porque saben que eso significa una mejoría de su situación y de sus expectativas.

¿Por qué he dicho que no hay alternativas? La obligación de una administración es estudiar posibles alternativas, y las hemos estudiado. En el debate que tenga lugar a partir de la información pública, estoy seguro de que los que crean que hay alternativas las van a plantear y las vamos a estudiar. ¡Cómo no! Nada está prejuzgado. Lo que sí está clara es la opinión del Ministro de que hay que construir la presa, pero el Ministro también somete su opinión a las consecuencias de un trámite, que, si quieren ustedes, es engorroso para cualquier gestor. Cuantos menos problemas tengamos para tomar una decisión, desde el punto de vista de la comodidad del gestor, es mejor. Aceptamos ese trámite y, por tanto, estudiaremos las alternativas.

Ahora bien, lo que me preocupa es que cada vez que surge una obra pública problemática para alguien, porque cree que puede plantear el problema ecológico en términos muy esotéricos y amplios, siempre se hace una mención a las alternativas como si fuera el unguento amarillo. Permítame que se lo diga, señor García Fonseca, pero no hay gran obra en la que haya un colectivo ecologista que plantee su discrepancia y rechazo a la propia infraestructura en el que no se oiga una voz que manifieste la petición de alternativas. Nos está ocurriendo cada vez más con las obras públicas. Creo que ese mensaje es muy cómodo, muy confortable porque no obliga a nada, pero hay que emitirlo con conocimiento de causa; no vaya a ser que la gente piense que es fácil sustituir una presa de regulación por unas cuantas presas. Porque si fuera tan fácil y los resultados fueran tan óptimos, no empezaría el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo una gran presa, ni traería al Parlamento la inclusión de esta presa en el Plan General de Obras Públicas pudiendo hacer otras cosas mejores, con menos afecciones o más baratas. Por consiguiente, el mensaje de las alternativas hay que reservarlo para cuando realmente haya estudios de alternativas, porque, si no, lanzamos a la opinión pública un mensaje muy equívoco. Es muy fácil decir frente a cada iniciativa de construir una infraestructura que se hagan alternativas, que se construya otra alternativa. ¿Cuáles, señorías? ¿Con qué alcance? ¿De qué características? Porque, si no, a la gente le producimos una sensación de absoluta perplejidad. ¡Cómo si fuera fácil sustituir una gran presa! ¡Como si estuviera al alcance de los medios humanos hoy! Y no me refiero solamente a los recursos económicos, sino a las posibilidades técnicas. Hay muchos factores a tener en cuenta. Por ejemplo, imaginemos que teóricamente son posibles diez embalses pequeños para sustituir esta presa. Desde el punto de vista ecológico, habrá que considerar diez tramos de cauce con agua embalsada en lugar de uno solo; habrá que considerar en qué cotas

y con qué afecciones de tipo humano, de construcciones y de actividades; habrá que pensar en qué cotas a los efectos del mantenimiento de los biótopos; habrá que pensar con qué costes; habrá que pensar con qué efectos de regulación. Para hablar de alternativas hay que incluir estos interrogantes y otros muchos.

Yo quisiera desmentir las afirmaciones que se me atribuyen en torno a Riaño. No es cuestión ahora de reproducir el debate de Riaño, pero lo que se dice que he dicho no es correcto. Yo no dije tal cosa sobre el embalse de Riaño, señor García Fonseca. Yo he defendido la necesidad de regular los ríos con grandes embalses. Pude haber discrepado de la forma en que se plantearon los tratamientos a los afectados y en la manera en que se desarrollaban los trámites de expropiación forzosa en su momento, aunque también dije que se pagó bastante bien la expropiación. Puedo discrepar en relación con aspectos formales; puedo discrepar sobre si la cota era perfecta o pudo haberse hecho un estudio de optimización, pero no puse en tela de juicio la decisión hidráulica de regular el río en Riaño.

En relación con los aspectos sobre el gasto, señorías, los presupuestos se adaptan anualmente a las expectativas del gasto global del año. Es verdad que las obras no van a poder empezar antes del próximo verano, porque el estudio sobre el impacto ambiental comporta unos trámites y la redacción del proyecto requiere tiempo. En consecuencia, en 1991 no va a dar tiempo a gastar todo lo que es posible gastar en un año y se hace el acomodo del gasto previsto para 1991 a las posibilidades reales. Las expectativas de los años siguientes, como sabe su señoría, son unas previsiones para la contratación del gasto, pero no predeterminan el contenido de la Ley de Presupuestos de cada año, sino que sólo cifran en perspectivas la capacidad de compromiso de las administraciones. El hecho de que haya una previsión de compromiso para 1992 no condiciona la Ley de Presupuestos para 1992. En 1991 gastaremos lo que dé tiempo a gastar si todo sale como yo espero, porque no les oculto mi convicción de que esa presa debe hacerse y, por consiguiente, tengo la esperanza de que la podremos construir y de que el estudio de impacto ambiental demostrará que es conveniente y viable. Lo que sí les garantizo es que la presa se va a construir, como procuramos hacer en los últimos años, de la forma que requiere hoy la conciencia ambiental de la sociedad española y con el respeto que merecen los ciudadanos, todo el que seamos capaces de desplegar y, desde luego, en un clima de cooperación. Si hay que crear equipos de trabajo, lo haremos. Yo mantengo una relación fluida con los interesados y con las instituciones. Comisiones para eso sí. Otra cosa es la Comisión que debata todos los problemas en términos globales energéticos, ganaderos, agrícolas, porque, señorías, ese tipo de debates nos puede llevar a poner en práctica ese principio, tantas veces invocado en los debates parlamentarios, de que cuando se quiere aplazar un problema lo mejor es crear una Comisión para estudiarlo. El Plan Energético Nacional habrá que discutirlo y en él incluiremos todos los aspectos que sean interesantes, pero si en cada construcción de una

presa hubiera que incorporar el debate energético en términos globales, sería un problema.

Yo comprendo la preocupación de S. S. y, por tanto, hay aspectos que procuraremos tener en cuenta. Estas decisiones se combinan con la cooperación con el Ministerio de Agricultura. No actuamos al margen de la política agraria. Yo me he negado categóricamente siempre a que la política hidráulica vaya por un lado y, la agrícola, por otro. El propio Reglamento de dominio público hidráulico, en su artículo doscientos cuarenta y tantos (no recuerdo bien) prevé el mecanismo de que la Dirección de Obras Hidráulicas consulte los proyectos que afectan a regadío preceptivamente con el Ministerio de Agricultura, cosa que no ha ocurrido históricamente pero que ahora sí ocurre, y además, es razonable que ocurra.

Estas son todas las consideraciones que me sugieren los distintos comentarios que se han planteado en este debate. Reitero, una vez más, que estamos en unos esquemas de procedimiento razonables previstos en la ley y que se llevarán con toda la lealtad hacia el legislador por parte del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, como no podía ser de otra manera.

— **SOBRE LAS INTENCIONES DE SU MINISTERIO EN RELACION CON LAS PROPIEDADES QUE TIENE EN BILBAO EL PUERTO AUTONOMO DE BILBAO (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO) (Número de expediente 213/000077)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente comparecencia sobre las intenciones de su Ministerio en relación con las propiedades que tiene en Bilbao el Puerto Autónomo de Bilbao, planteada por el Grupo Mixto.

Para informar respecto de este tema, le rogamos que con la máxima brevedad posible, tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, con la mayor brevedad quiero precisar que las denominadas propiedades que alega el señor Diputado del Grupo Mixto que solicita mi comparecencia en esta materia se refieren a la zona de servicio del Puerto de Bilbao.

En este sentido, tanto el uso como el destino de los terrenos de la zona de servicio del Puerto de Bilbao se definen en el plan especial redactado para esta zona del puerto. En este Plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto autónomo de Bilbao, redactado el pasado mes de julio, y cuya tramitación se prevé iniciar a finales del presente mes, ha quedado reflejada la relación del puerto y los nueve municipios de su entorno. En su redacción se ha procurado que los usos previstos sean compatibles y concordantes con los diversos tipos de planes, bien municipales o de la Comunidad Autónoma, que están aprobados para las zonas del entorno portuario.

El Plan tiene como líneas básicas la previa iniciación de la expansión del puerto hacia El Abra exterior. En este

caso la previsión en relación con el municipio de Bilbao se concreta en tres zonas y destinos principales. Zonas de Uribitarte y Abando: De acuerdo con los estudios previos del Plan General de Bilbao, este área podría destinarse a servicios complementarios portuarios y comerciales, estando previstas negociaciones con las Administraciones interesadas, al objeto de aunar criterios. Zona de Deusto: El Plan contempla su permanencia como zona portuaria, ya que por sus características de calado y muelles es idónea como base para el tráfico de mercancías generales y graneles con los países de la Comunidad Europea. Zona de Zorroza: Zona cuya expansión y remodelación portuaria se contempla en el plan. Sus características lo hacen especialmente útil para los tráficos europeos de chatarra, graneles sólidos y como centro de distribución de papel prensa.

Por otra parte, en relación con terrenos en Bilbao, está prevista la cesión formal al municipio de la zona de Botica Vieja, en Deusto, para áreas públicas ajardinadas y de esparcimiento. Este Plan, que será sometido próximamente al consejo de administración de la Junta del Puerto para su aprobación provisional, deberá seguir una tramitación administrativa en la que se someterá asimismo a todos los informes preceptivos y a la correspondiente información pública. La aprobación definitiva del Plan especial dependerá, por tanto, del desarrollo de todos los trámites administrativos citados.

Por ello, aunque la propuesta de usos y destino de los terrenos del puerto sea ahora la reflejada en el Plan, su destino final será el que resulte del documento aprobado definitivamente, con las modificaciones o correcciones que, en su caso, se hayan producido para la armonización en los distintos usos e intereses, todos ellos perfectamente legítimos.

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

El señor Larrínaga, por el Grupo Mixto, tiene la palabra como solicitante de la comparecencia.

El señor **LARRINAGA APRAIZ**: Gracias, señor Ministro, por su respuesta, aunque tengo que decirle que sigue siendo insuficiente o poco satisfactoria para los intereses de Bilbao.

Mi pregunta, que va dirigida a su Ministerio, pero que también se corresponde con otras preguntas dirigidas al Ministerio de Industria y al Ministerio de Transportes, responde a una preocupación que es colectiva en Bilbao. Es el hecho de que varios organismos autónomos de la Administración central del Estado, el INI, la RENFE y el Puerto Autónomo, disponen en Bilbao hoy de los únicos terrenos que, a efectos de consolidación de un nuevo plan general y de consolidación del casco urbano de Bilbao, están disponibles. Hoy, viendo el mapa de Bilbao, se da la coincidencia de que, salvo en un caso, que es propiedad de un particular, el resto de los terrenos disponibles urbanísticamente para rematar lo que tiene que ser el casco urbano de Bilbao, son propiedad de organismos autónomos de la Administración central. El hecho de que no

haya un acuerdo entre dichos organismos autónomos y el Ayuntamiento de Bilbao está frenando la posibilidad de que Bilbao se dote de un planeamiento urbano nuevo y moderno.

Esta es la razón por la cual nuestro Grupo había dirigido varias preguntas a tres Ministerios. Tengo que decirle que usted es el primero en responder a esas preguntas que se hicieron allá por el mes de mayo y, por tanto, tengo que agradecerle su relativa rapidez en relación con sus otros compañeros de Gabinete que, por cierto, tienen en este tema bastantes más responsabilidades que usted, porque, por el conocimiento que yo tengo es que el Puerto Autónomo no ha hecho ningún tipo de gestión privada o particular para proceder a una iniciativa urbanística particular en los terrenos de su propiedad, cosa que no se puede decir en los casos del INI y de RENFE. Utilizando la provisionalidad de la falta de Plan General en Bilbao, esos organismos autónomos están intentando hacer sus planes en sus propios terrenos. Este no es el caso del Puerto Autónomo ni de los terrenos que a usted le competen.

Concretamente, los terrenos del Puerto Autónomo son hoy de una gran importancia urbanística para Bilbao y tienen una doble utilidad. Primero, son terrenos que permiten cerrar urbanísticamente lo que es el frente de la ría de Bilbao y, por tanto, desde el punto de vista urbanístico tienen una gran importancia, y, en segundo lugar, tienen también una gran importancia porque en el Plan General de Bilbao está previsto que en la zona del canal de Deusto, que todavía hoy está siendo habilitada como servicios del Puerto, se abra una zona de servicios, pero no de servicios portuarios, sino de servicios de alto nivel en ese futuro Bilbao. Eso está en el Plan General y la falta de acuerdo está impidiendo que ese proyecto se lleve adelante.

Tengo que decirle, señor Ministro, que su respuesta a mi petición de comparecencia y a mi pregunta es coherente con los presupuestos para 1991 que su Ministerio ha presentado. En estos presupuestos no se cumplen, a nuestro entender, ni siquiera los compromisos pasados, lo que obliga, evidentemente, a su Ministerio y también al Puerto Autónomo a seguir manteniendo importantes zonas de servicios portuarios dentro de lo que es el casco urbano de Bilbao.

En los presupuestos que están actualmente en ejecución, los presupuestos de 1990, se habían habilitado, en principio, 1.000 millones para el inicio de las nuevas obras del puerto de Bilbao. Esos 1.000 millones fueron transferidos a la deuda social. No se protestó entonces ni desde el Puerto Autónomo ni desde los partidos políticos del País Vasco porque se entendía que probablemente este año no sería posible comenzar dichas obras, pero teníamos todos la tranquilidad de que en los presupuestos de 1991 se habilitarían 2.000 millones (los correspondientes a 1990 más los relativos a 1991) para iniciar las obras de ampliación del puerto. En estos presupuestos no hay ni una sola peseta para estos fines y, por tanto, entendemos que el Plan General de Bilbao tendrá que seguir esperando al futuro.

Los retrasos de su Ministerio en la decisión de finan-

ciar las obras de ampliación del puerto de Bilbao se traducen en retrasos para el Plan General de Bilbao en materia urbanística; en retrasos, en definitiva, para que Bilbao coja el tren de la modernización.

Cualquiera que conozca Bilbao sabe que es una ciudad enormemente concentrada, con problemas de espacio. Sería bueno, señor Ministro, que usted y su Gobierno se tomaran más en serio Bilbao, porque echamos en falta una coordinación entre las distintas administraciones para hacer posible que Bilbao vuelva a ser lo que fue: un municipio puntero en cuanto a oferta de servicios a ese entorno industrial que todavía hoy seguimos poseyendo.

Se están produciendo importantes desajustes a la hora de la coordinación administrativa. En lo que a usted y a su Ministerio les corresponde, les solicitaría que se pusieran de acuerdo usted, su Ministerio, el Puerto Autónomo y el Ayuntamiento de Bilbao en torno a este Plan. No creemos que se trate de intereses incompatibles, creo que más bien se trata, en este caso concreto, de una falta de dedicación al tema. La información de la que por lo menos yo dispongo es que las posiciones mantenidas por el propio Puerto Autónomo y por el Ministerio en cuanto a la financiación de El Abra exterior no son posiciones irreconciliables; es posible presupuestariamente llegar a los acuerdos. Sería bueno que se llegara a los acuerdos, porque eso iría también en beneficio del Plan General de Bilbao.

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

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

**El señor CAMISON ASENSIO:** Señor Presidente, el Grupo Popular, señor Ministro, agradece la información que nos suministra en relación con el Puerto Autónomo de Bilbao, pero desearíamos hacer algunas aclaraciones o matizaciones al respecto.

Efectivamente, nos comunica que durante el verano se aprobó el Plan especial de ordenación de la zona de servicio del Puerto Autónomo de Bilbao, documento que pretende, como nos ha dicho, regular las relaciones con los nueve municipios que lindan con la zona de influencia del puerto. También se ha dicho antes —y ahora lo ha repetido el señor Ministro— que este Plan trabaja, sobre todo, con la idea ya proyectada de la expansión del puerto hacia El Abra exterior.

Respecto a este proyecto de expansión, supongo (después de oír al señor Ministro) que no hay ni una sola duda sobre que es una de las salidas lógicas a esta zona del Puerto Autónomo de Bilbao. En cuanto a la previsión de relaciones con el municipio de Bilbao en las tres zonas que ha indicado: la de Uribitarte y Abando, la de Deusto y la de Zorroza y las vocaciones portuarias de cada una de ellas, este Diputado tiene una duda respecto a la primera cuando se nos dice (y habida cuenta de que pudiera destinarse esto a servicios complementarios portuarios y comerciales, tipo World Trade Center) que está prevista la valoración negociada con las administraciones interesadas. Respecto a esto le preguntamos, señor Ministro,

qué noticia nos puede dar sobre esa negociación de la valoración, en qué situación está y si es que el Ministerio está interviniendo en esa negociación.

Por otro lado, sabido es que el convenio de colaboración, que se suscribió entre el Ayuntamiento de Bilbao y el Puerto Autónomo, data nada menos que de 25 de junio de 1985. Como origen de este convenio, en relación con los terrenos de aquella ciudad, está previsto, como nos ha dicho el señor Ministro, la cesión formal al Municipio de la zona de Botija Vieja en Deusto. Nos ha explicado la situación en que está esa cesión, pero ha habido una frase que nos ha alarmado puesto que mi Grupo está de acuerdo en que Bilbao necesita cuanto antes esta zona de esparcimiento de Botija Vieja para la ciudad. A la hora de explicar la situación habla de que se llegará a un acuerdo futuro y que la solución dependerá de las correcciones que surjan durante toda la tramitación. ¿Es que espera el señor Ministro que va a haber muchas correcciones o se va a dilatar en el tiempo hasta que Bilbao consiga esta zona de esparcimiento que necesita con tanta urgencia?

Esto es todo, señor Presidente.

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

**El señor GARCIA-ARRECIADO BATANERO:** Gracias, señor Ministro, por la información que nos suministra.

Nos parece que la respuesta que ha dado el señor Ministro es suficiente a algo que, en nuestra opinión es una inquietud infundada. Si he entendido bien de su intervención, hay un Plan especial redactado en julio, actualmente en fase de los trámites administrativos correspondientes; Plan que se ha redactado desde el intento de ser coherentes con los usos establecidos en él con todos los planeamientos existentes en las zonas afectadas por este plan especial y cuya línea básica he creído entender que es precisamente la expansión del puerto de Bilbao.

La aprobación inicial del consejo de administración de ese Plan debe ser seguida, posteriormente, por todos los trámites administrativos que garantiza la correcta audiencia de los diferentes intereses que pudieran ser coincidentes en la zona a la que nos estamos refiriendo. Se garantiza, por tanto, la presencia de cuantos intereses coincidan sobre estos terrenos.

Por si eso fuera poco, me tomé la molestia de consultar el informe del puerto de Bilbao del año anterior, a los únicos efectos de poder comprobar cuál es la composición del Consejo de Administración del puerto de Bilbao. Es una composición sorprendente porque aleja cualquier sospecha de marginación de intereses estrictamente vascos, aun en el supuesto del discurso mantenido por algunos de que los intereses de la Comunidad Autónoma vasca, del pueblo vasco en concreto, no fuesen asumidos suficientemente por la Administración del Estado; discurso que, como es obvio, este Grupo rechaza tajantemente.

Ese Consejo de Administración, en cuyo seno se debe producir el debate y el Plan especial que salga de él, tiene tres representantes del Consejo General vasco; está el Alcalde de Bilbao; la Diputación Foral de Vizcaya; el

Ayuntamiento de Santurce; cuatro representantes de la Cámara de Comercio de Bilbao; uno de los consignatarios; uno de los estibadores y uno del Colegio de Aduanas. Sobre un total de veinte miembros del Consejo de Administración, trece responden a intereses que, insisto, en el discurso que rechazamos de este Grupo pudieran interpretarse como antagónicos, distintos o no coincidentes con los intereses generales del Estado, defendidos por los representantes de la Administración en ese Consejo de Administración.

Con estas garantías, con el procedimiento de trámite administrativo que lleva cualquier plan especial de audiencia de los afectados y de integración de esos intereses, y por la propia composición del Consejo de Administración del Puerto que, en definitiva, es quien debe decidir, nos parece, como decíamos al principio, que su respuesta es más que suficiente a una inquietud que insistimos en calificar de infundada.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, también en esta ocasión podré comentar con brevedad las manifestaciones de su señoría.

El procedimiento está claro. El Plan especial de ordenación de la zona del puerto lo prepara el propio puerto, como establece la legislación vigente. Con independencia de cuál sea la composición del Consejo, la iniciativa surge del puerto y se presenta ante los organismos que han de tramitarlo de carácter municipal y autonómico. Ese es el diálogo institucional que se abre con la presentación del Plan especial.

¿Qué ha hecho el puerto? Tener en cuenta los planes de ordenación existentes para hacer una propuesta razonablemente adaptada a esos planes. El diálogo institucional, por tanto, es obligado, porque la forma en que se tramiten estos planes así lo exige. No hay duda alguna, el diálogo tendrá que producirse.

Otra cosa es la coincidencia, porque ésta no está asegurada ni excluida. ¿A qué se debe que pueda haber coincidencias o discrepancias parciales? A algo tan legítimo y tan razonable como que los intereses del municipio de Bilbao son generales y los intereses de mantener la explotación de las instalaciones portuarias también responde a los intereses generales. El diálogo tiene que permitir adaptarse lo más posible a las necesidades de la ciudad, sin poner en riesgo la explotación industrial del puerto, que da vida económica no solamente a Bilbao ciudad, sino a todo el territorio foral de Vizcaya. Compatibilizar eso no siempre es fácil, porque, lógicamente, los ayuntamientos tienden a considerar su problema como prioritario y los puertos tienden a valorar al máximo las necesidades de explotación portuaria.

Suele haber un término medio. En algunos sitios lo hemos resuelto bien. Santander, por ejemplo, es el perfecto caso de demostración de cómo puede evolucionar un

puerto en función de una ciudad. Hemos desplazado el puerto a otra parte y ha quedado despejada la fachada marítima de la ciudad. No siempre los puertos permiten ese tipo de actuaciones. El puerto de Bilbao tiene unas características por las que cabe considerar en desuso alguna zona portuaria a otros efectos que tengan una consecuencia positiva en el ámbito de la ciudad, pero hay zonas portuarias que, lamentablemente, tienen que seguir usándose. Y digo lamentablemente desde la perspectiva estética de la ciudad, pero es una actividad que da empleo, que da riqueza, a la que nadie renunciaría en el propio ámbito de Bilbao.

Por tanto, el procedimiento es ése. La negociación no es que vaya bien o mal. Es que en términos institucionales empezará con la presentación del plan.

Insisto, hemos tenido en cuenta los planes. Por tanto, lo razonable es pensar que no partimos de cero. Las cesiones derivadas de este plan tendrán que esperar al momento oportuno.

Es evidente que la evolución del puerto hacia el exterior no puede estar condicionada solamente por las necesidades urbanísticas de Bilbao, porque un puerto tiene la obligación de gestionar bien su patrimonio, que es inmensamente caro. Han sido décadas y décadas invirtiendo en esa infraestructura portuaria como para que no se tenga en cuenta su valor. Por tanto, si El Abra debe acoger nuevas instalaciones o no, no debe venir sólo determinado por las previsiones urbanísticas municipales. Estamos hablando de decenas de miles de millones de inversión y de uno de los puertos más importantes de España, seguramente el más importante junto con el de Barcelona. Es uno de los dos grandes puertos españoles y hay muchos más factores a tener en cuenta.

Yo, personalmente, creo en la compatibilidad de planteamientos y en la convergencia de muchos factores entre la visión urbana y la visión portuaria. El diálogo puerto-ciudad yo lo estoy impulsando, pero, claro, tampoco puedo sacrificar al punto de vista urbano los puntos de vista portuarios en términos generales, porque no sería razonable. Los puertos son una fuente de riqueza que no podemos sacrificar. Otra cosa es que procuremos que se adapten a las nuevas necesidades.

Por tanto, creo que nos hemos tomado muy en serio este problema. Debo decirle, señoría, que es difícil que la Administración se pueda tomar más en serio los problemas de Bilbao, porque hay pocas competencias de la Administración central en el municipio de Bilbao, muy pocas. Si usted me apura, las sanitarias, las portuarias y las hidráulicas. No sé si hay más competencias de la Administración central, quizás haya alguna más. Desde luego, en este ámbito no me podrá negar S. S. que se está haciendo un gran esfuerzo y se está haciendo bien. Ahí está, por ejemplo, la recuperación de una zona como parque en el barrio de La Peña, en Bilbao, como consecuencia del encauzamiento del río, en una obra que todo el mundo ha elogiado, empezando por el alcalde de la villa de Bilbao. El planteamiento del puerto parece que es razonable.

Por tanto, nos tomamos en serio Bilbao. Pero, claro, solamente podemos asumir aquellas responsabilidades que

tenemos encomendadas, no las demás que corresponden a otras administraciones. Si usted cree que hay algunos problemas que no se han tomado en serio en Bilbao, tendrá que plantearse a quien tenga las competencias en esas materias que a usted le suscitan preocupación, señoría.

— **SOBRE LAS PREVISIONES DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS EN RELACION CON LA CONSTRUCCION DE LAS AUTOVIAS QUE ENLACEN A LA COMUNIDAD AUTONOMA DE GALICIA CON LA MESETA, TANTO EN LO REFERENTE A SU TRAZADO Y PLAZOS DE EJECUCION COMO A LAS NEGOCIACIONES Y, EN SU CASO, ACUERDOS REALIZADOS CON LA XUNTA DE GALICIA (GRUPO PARLAMENTARIO IU-IC) (Número de expediente 213/000071)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente comparecencia, sobre las previsiones del Ministerio de Obras Públicas, en relación con la construcción de las autovías que enlacen a la Comunidad Autónoma de Galicia con la Meseta, tanto en lo referente a su trazado y plazos de ejecución como a las negociaciones y, en su caso, acuerdos realizados con la Xunta de Galicia, planteada por el Grupo de Izquierda Unida.

Para informar sobre esta cuestión, tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señorías, en aras de la brevedad que me ha solicitado el señor Presidente de la Comisión, voy a prescindir de la lectura de una respuesta amplia y les voy a ofrecer una breve síntesis por si con ello es suficiente.

Su señoría sabe que el Plan General de carreteras vigente contemplaba en Galicia las siguientes actuaciones: acondicionar en su totalidad los aproximadamente 1.600 kilómetros de la red que pertenece a las competencias del Estado en el territorio de Galicia y, además, construir los tramos que estaban pendientes de realización en la autopista del Atlántico, en el corredor Norte-Sur, paralelo a la nacional 550.

El Ministerio está abordando la inversión del Plan general de carreteras para acondicionar completamente la red, de interés general del Estado, en Galicia, con una inversión que ronda —pérmame que hable en números redondos— los cien mil millones de pesetas.

El Ministerio ha abordado, a través de la empresa pública concesionaria, el cierre de la autopista entre Santiago norte-Santiago sur, Pontevedra norte-Pontevedra sur. Además, el Ministerio ha acometido la construcción de la autovía desde Vigo hasta la frontera portuguesa, incluyendo el nuevo puente internacional. Y, por fin, ha abordado también, y ha aprobado en Real Decreto al efecto, la construcción de la autopista en el itinerario La Coruña-Ferrol o Fene-Guísamo, para completar el corredor. Y ello a pesar de que es consciente el Ministerio de que es

un tramo seguramente no rentable, pero hemos pensado que El Ferrol es una comarca que no va a tener un tratamiento territorial adecuado si no dispone del acceso a la autopista y, por esa razón, se abordó con decisión esa inversión.

Esto es exactamente lo que previó el Plan de carreteras que aprobó esta Cámara casi por unanimidad, porque en aquél momento se consideró que en el territorio de Galicia el acondicionamiento absorbía tanto dinero como la construcción de autovías en otros territorios donde las obras son menos costosas.

La credibilidad del propio Plan de carreteras, la evolución económica que se ha producido desde los años 1985 y 1986, la evolución del tráfico y, qué duda cabe, la sensibilidad de la opinión pública nos han llevado a entrar en el debate de las nuevas actuaciones convenientes en Galicia a lo largo de este último año, año y medio, primero con la Xunta de Galicia, presidida por el señor González Laxe y, después, con el señor Fraga Iribarne tras su toma de posesión como nuevo Presidente de la Xunta. Efectivamente, hemos culminado estas conversaciones con la Xunta de Galicia —que no tiene competencias en esta red, pero que, lógicamente, tiene interés en demandar del Estado las actuaciones más convenientes—, hemos alcanzado un acuerdo, hoy todavía verbal —espero que pueda manifestarse mediante un protocolo cuando resolvamos los problemas jurídicos derivados de hacer objeto de protocolo una actuación del Estado en carreteras de su exclusiva competencia, problema jurídico que no creo que tenga muchas dificultades, pero que hay que resolver antes—, en virtud del cual, sin perjuicio de esas inversiones del primer plan, comencemos ya el programa de autovías para Galicia.

Este programa requiere la elaboración de los estudios económicos de los corredores, la redacción de un anteproyecto, la información pública a efectos de impacto ambiental y a efectos de expropiación, la expropiación forzosa, la redacción de los proyectos técnicos de construcción, para luego abordar las obras.

Por tanto, el Plan, según el acuerdo alcanzado, ha entrado en acción mediante la adjudicación de los estudios informáticos. Algunas voces han dicho que las obras tienen que empezar ya, pero no se conoce todavía el inventor de una carretera que no tenga ni proyecto ni redacción de anteproyecto ni estudios geotécnicos ni todos los preparativos inherentes a la construcción de una obra. A nadie se le ocurriría empezar a construir una carretera o una casa sin un proyecto.

La previsión es que en el año 1993 podamos comenzar adjudicaciones de los tramos de autovía previstos, que son los itinerarios desde Castilla-León hacia La Coruña, pasando por Lugo, y hacia Vigo, pasando por Orense y Verín. Estamos hablando de unas autovías extraordinariamente largas y costosas.

La previsión, que ha sido objeto de esas manifestaciones mutuas de acuerdo, por parte del señor Presidente de la Xunta de Galicia y mía, como Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, es adjudicar, cada año, en esos itinerarios gallegos, el 30 por ciento de las inversiones de au-

avía que se hagan en el resto del Estado español, que creo que es justo. ¿Por qué esto? Porque en otros territorios disponemos ya de autovía. El itinerario hacia Galicia fue conceptualizado en su momento como destinatario de unos programas de acondicionamiento, concentrándonos en el eje atlántico, pero qué duda cabe que la evolución de la economía y de los tráficos, y la propia apertura del mercado unitario europeo, lleva a que haya que intensificar la actuación en el itinerario de Galicia, tanto hacia la meseta como hacia la frontera. Por tanto, parece razonable que Galicia tenga una cuota de inversión en autovías, en los próximos años, comparativamente superior a otros territorios, para equilibrar no ya la cuantía de las inversiones —que ahora Galicia no sufre discriminación—, sino en términos de vías de alta capacidad, una vez resuelto el eje atlántico.

Ese es el contenido sustancial de lo que se ha llamado acuerdo-coincidencia-compromiso entre el Ministerio de Obras Públicas y el Presidente de la Xunta de Galicia. Creo que con ello hemos demostrado, primero, una clara predisposición al diálogo, como siempre he preconizado, con todas las instituciones autonómicas, naturalmente con independencia de quien gobierne en ellas, qué partido o qué persona; segundo: creo que estos acuerdos-coincidencias-compromisos reflejan una aspiración que todos hemos considerado legítima, razonable y justa; y tercero: creo además que los términos de este acuerdo-compromiso-coincidencia responden a las posibilidades materiales de actuación. Yo bien sé que habrá demagogos que dirán que las obras pueden empezar el mes que viene; pero no creo que haya nadie responsable en este país que se atreva a construir una autovía sin los correspondientes estudios de impacto ambiental, si son de nuevo trazado, de anteproyecto de trazado, de información pública para los expoliados y de la propia redacción de los proyectos de construcción. Es el «iter» que se ha seguido en toda obra pública desde los tiempos en que la obra pública estaba adjudicada en manos profesionales.

Para terminar. El calendario que nos hemos planteado es realista, es justo y es, desde luego, extraordinariamente esperanzador para la sociedad gallega, que, mientras se inician materialmente las obras, verá culminadas las inversiones de lo que hay previsto en el actual Plan general de carreteras, que —insisto— supone obras de gran envergadura de acondicionamientos.

No quiero dejar de manifestarles —porque esto, aunque es de dominio público, conviene reiterarlo— que la inversión por kilómetro en Galicia, lo mismo que ocurre en Asturias y en la cornisa cantábrica, es extraordinariamente más cara por kilómetro que en el resto de España y, por tanto, las obras de acondicionamiento, hoy, las obras de autovía cuando se comiencen, mañana, son obras comparativamente mucho más caras y, consiguientemente, cada kilómetro absorbe más recursos en esos territorios que en el resto de España, o en gran parte del resto de España, porque también hay otros territorios complicados, como saben bien los habitantes de las sierras andaluzas.

Estos son los términos de eso que he calificado como acuerdo-coincidencia-compromiso, porque de todo hay en

esa conversación y en estos diálogos institucionales que he mantenido con el señor Presidente de la Xunta de Galicia, que, por otra parte, demostró, al menos, una correlativa capacidad de diálogo con la Administración en lo que se refiere a esta cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

Para exponer los planteamientos que considere oportunos, por el Grupo que ha solicitado la comparecencia, que es el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Núñez Casal.

El señor **NUÑEZ CASAL**: Señor Ministro, cuando le estaba escuchando me ha venido a la memoria una vieja viñeta que salió en la época del franquismo, cuando los accesos, en un periódico local de Vigo. La viñeta consistía en que había un grupo de personas que golpeaban la puerta del Cielo. Ante la pregunta de San Pedro: ¿Quién va? la respuesta era: Los gallegos. Y la advertencia de San Pedro era: Esperad un momento, que todavía no se han terminado los accesos. Pues bien, nos encontramos en una situación un tanto parecida. Una vez más, tenemos que golpear a la puerta de la incompreensión y del absurdo de la marginación de Galicia, y la respuesta no es que sea exactamente igual que la de San Pedro, pero lleva visos y camino de conseguir prácticamente igual.

Señor Ministro, usted ha hablado de demagogos. Yo le digo una cosa: No hay peor demagogia que, de un error, pretender obtener un acierto o un éxito. El error de que Galicia esté marginada corresponde a su Ministerio y al Gobierno del que usted forma parte. El absurdo de plantear que la esquina dulce y verde del noroeste tiene que estar siempre olvidada de las líneas fundamentales de transporte es de ustedes, no de aquellas personas que ahora en Galicia piden que se hagan las autovías antes del año 1995. Ustedes han hecho una elección de ordenación del territorio, que se caracteriza por el desequilibrio y por la insolidaridad. Ustedes han renunciado a introducir el corredor del Cantábrico. Ustedes han planteado un triángulo subsidiario completamente para el resto de España, en el cual se encuentra la cornisa y Galicia. Ustedes han primado el eje del Mediterráneo. Y, después de haber hecho todo eso, después de haber planteado una red, que es una red que olvida prácticamente más del 40 por ciento de nuestro país, ahora vienen diciendo que es necesario realizar estudios geotécnicos y de impacto ambiental. Gracias, señor Ministro, por esas aclaraciones, pero yo estoy seguro de que aquí nadie desconoce qué es lo necesario para realizarlo, tanto desde el punto de vista jurídico como, simplemente, desde el punto de vista de la construcción de una carretera, y los pasos que hay que dar. Pero, señor Ministro, seguimos con tópicos, seguimos demostrando que hay desconocimiento de hechos fundamentales.

¿Por qué, señor Ministro, se vuelve a repetir, una vez más, que en Galicia es caro construir carreteras por culpa de la topografía? No vale la corrección de decir que hay sierras andaluzas, señor Ministro. Lo que no tiene

sentido es plantear que solamente hay un plato de la meseta para construir carreteras porque no hay problemas de topografía. No se puede plantear que la única zona que presenta dificultades es Galicia. Como bien sabe el señor Ministro, mucho mejor que yo, al fin y al cabo, es un macizo herciniano, arrasado por la erosión, que solamente alcanza alturas respetables cuando se encuentra precisamente con una parte levantada antes de introducirse en la meseta. Señor Ministro, yo estoy completamente seguro que no ha intentado llegar a Galicia para corregir la frase de San Pedro y decir: Ya llegan ustedes, pueden entrar, y les abre la puerta.

El señor Ministro no puede decir que sea optimista y algo admitido por la sociedad gallega el acuerdo al que ha llegado con el señor Fraga, porque le voy a enumerar todas las fuerzas que están en contra de ese acuerdo, señor Ministro. Fuerzas políticas: PNG, Esquerda Unida, el Bloque Nacionalista y el PSG. Queda solamente su Partido, el PSOE, más el PP. Fuerzas sindicales: UGT, Comisiones Obreras, CXTG, INTG, USO. Otros representantes de lo que es la realidad gallega, hasta la Universidad de Santiago, en la que no dudo que habrá personas que estén duchas en geología y no olviden los estudios geotécnicos.

Por todo eso, la realidad es que, una vez más Galicia se siente defraudada, y en este caso se siente aún más defraudada porque se ha pretendido envolver una mercancía no válida en un papel muy brillante, muy bonito, muy dibujado, pero en absoluto real.

La verdad es que el desconcierto ha llegado a tal grado que los gallegos ya no sabemos ni siquiera si lo que usted ha firmado con el señor Fraga para que en 1995 haya autovías supone el retraso de las que nos habían prometido de Vigo a Orense o de La Coruña a Lugo.

Quizá lo único que he podido sacar en limpio de todo su discurso, señor Ministro, y de la acusación de demagogos a aquellos que todavía mantenemos que eso es un error, es que, por fin, al parecer, ustedes se han decidido a saber por dónde van a ir las autovías, porque ni eso tenían claro. Según me ha comunicado, va a haber dos autovías: una va a ir por Ponferrada, otra por Sanabria y Verín. Parece que es el único dato que nos ha clarificado el señor Ministro, porque ni siquiera nos ha dicho el contenido correcto del protocolo. El señor Ministro ha dicho correctamente acuerdo verbal, porque ni siquiera es protocolo. Por supuesto que los problemas jurídicos impiden los protocolos. Lo que ocurre es que todavía sigue la interrogante de cuál es el contenido real de ese protocolo.

Por último, señor Ministro, el hacer énfasis al hablar no supone en absoluto un mínimo de cordialidad para esperar una respuesta más concreta. Simplemente significa que uno, como gallego, siente profundamente que una vez más se haya podido marginar a su tierra de esa manera. En 1995 no llegamos a muchas cosas, señor Ministro. Va a haber un mayor retraso. Entonces el diferencial se va a incrementar. Van a tener que pensar qué hacen en 1996, 1997 y 1988 para seguir corrigiendo ese diferencial que, no le quepa la menor duda, es símbolo de algo muy claro. Ustedes están fracasando en su política de equilibrio

regional y los números cantan. Con el Gobierno del PSOE —por supuesto con los gobiernos anteriores también— el diferencial entre las distintas regiones de España se ha incrementado. Estamos creando un país invertebrado, en el cual las diferencias van haciéndose cada vez más grandes, más importantes. Para atacar eso, solamente es correcta una política de infraestructuras. Ustedes, al parecer, siguen insistiendo en ese retraso.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir en este turno? (**Pausa.**) Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Rajoy.

El señor **RAJOY BREY**: En aras de la necesaria brevedad, voy a abstenerme de hacer cualquier tipo de comentarios sobre lo que es sobradamente conocido por todos los miembros de la Comisión, que es la necesidad de la pronta construcción de las autovías que enlacen Galicia con la meseta y sobre la urgencia de esa necesidad.

Al hilo de la intervención del señor Ministro voy a hacer dos o tres comentarios sobre este tema y, al mismo tiempo, voy a formularle algunas preguntas muy concretas y, por tanto, espero que también las respuestas que me dé el señor Ministro sean muy concretas.

En principio, el acuerdo a que ha hecho referencia el señor Ministro de Obras Públicas con el Presidente de la Xunta de Galicia tiene, como podía ser menos, el respaldo del Grupo Popular en el Congreso de los Diputados, como ha tenido también el respaldo del Grupo Popular en el Parlamento de Galicia. Quiero, sin embargo, señalar que este acuerdo es el resultado de una presión que ha liderado la Xunta de Galicia y su Presidente, don Manuel Fraga, y que realmente no es consecuencia, como debiera haber sido, de la iniciativa del Ministerio de Obras Públicas que, como muy bien se acaba de señalar aquí, hasta aquel momento —y no sé si en este momento lo tiene— no tenía ni esos estudios a que acaba de hacer referencia el señor Ministro, que evidentemente son necesarios, ni los anteproyectos, ni los proyectos, ni nada que permitiese comenzar la pronta ejecución de las autovías de que estamos tratando.

En cualquier caso, el acuerdo cuenta, vuelvo a insistir, con el respaldo del Grupo Popular. Creo que es un acuerdo sensato, es un acuerdo razonable. Hay que reconocer que hay muchos partidos políticos y sindicatos que están en contra —el señor Núñez se ha referido a ellos en su intervención— pero, en cualquier caso, creo que cuenta con amplio respaldo. Evidentemente, cuenta con el apoyo del PSOE y del Partido Popular, que tienen 66 Diputados de los 75 que componen la Cámara gallega. Por tanto, tengo que decir que cuenta con un amplísimo respaldo de la sociedad gallega.

Pero a mí lo que me preocupa en este momento no es el acuerdo que ya existe y que, repito, creo que es un acuerdo sensato y razonable. Lo que me preocupa realmente es el cumplimiento de ese acuerdo, porque aquí hay que ver los antecedentes históricos del comportamiento del Partido Socialista en materia de autovías, particularmente en Galicia.

Desde el año 1982, fecha en la que el Partido Socialista asumió responsabilidades de Gobierno en Madrid y, por tanto, tenía las competencias en materia de autovías y de autopistas, no se ha construido ni un metro cuadrado de autopista. Si acaso se ha continuado parte de la autopista del Atlántico, los tramos La Coruña-Santiago de Compostela estaban terminados, los tramos Pontevedra-Vigo también. Efectivamente, pronto estará terminado el tramo Santiago de Compostela-Padrón y supongo que no tardará excesivo tiempo el tramo Padrón-Pontevedra. Pero lo cierto es que en ocho años se ha hecho realmente muy poco en materia de autovías y de autopistas en Galicia y, consiguientemente, ello es lo que provoca las razonables dudas de este Diputado y también el que yo le haga unas cuantas preguntas al señor Ministro de Obras Públicas. Repito que son preguntas muy concretas y le pediría, si es posible, respuestas concretas.

El acuerdo al que ha llegado el Ministerio de Obras Públicas con el Presidente de la Xunta de Galicia es el siguiente: Primero, el MOPU acepta los dos trazados de autovía norte (La Coruña-Lugo-Ponferrada-Benavente) y sur (Porriño-Orense-Verín-Puebla de Sanabria-Benavente).

Segundo, se crea un plan especial para Galicia consistente en lo siguiente: En los años 1991 y 1992, redacción de proyectos de trazado y ejecución y expropiaciones; en los años 1993, 1994 y 1995, adjudicación y ejecución de las dos autovías. En 1995 finalizará la construcción de ambas autovías. Se constituirá una comisión de seguimiento Xunta-MOPU. Tercero, financiación a cargo del MOPU; y cuarto, la presente propuesta será objeto de firma inmediata por ambas administraciones.

Las preguntas concretas que yo le hago al Ministro son las siguientes. Primero: ¿cuándo se va a proceder a la firma de la propuesta por ambas administraciones? El Ministro ha hecho alusión a problemas jurídicos que él creía que se podría solucionar rápidamente, pero yo le hago una pregunta concreta: ¿cuándo se van a resolver esos problemas jurídicos y, consiguientemente, cuando se firmará esa propuesta? Recuerdo que en el acuerdo al que llegaron el 10 de septiembre en Santiago de Compostela se dijo que la propuesta sería objeto de firma inmediata.

Ha pasado un mes largo y todavía no se ha producido esa firma. Consiguientemente, la primera pregunta es: ¿cuándo se va a producir esa firma?

Segunda pregunta. En el acuerdo se habla de la constitución de una comisión de seguimiento. La pregunta concreta es: ¿cuándo se va a constituir esa comisión de seguimiento?

La tercera pregunta que le quiero hacer al señor Ministro es: ¿en qué situación están esos estudios, anteproyectos, proyectos, etcétera, a los que ha hecho referencia el señor Ministro? Es decir quiero saber exactamente qué estudios se están haciendo en el presente, quién los está haciendo y en qué fecha han sido encargados por el Ministerio.

La cuarta pregunta es de carácter técnico y no sé si el señor Ministro estará en este momento en condiciones para constestarla pero, en cualquier caso, yo se la hago porque además el Grupo Popular ha presentado una pro-

posición no de ley en el Congreso de los Diputados, que retiraríamos en el supuesto de que la respuesta que no dé el señor Ministro en este momento fuese convincente. ¿Por dónde va a ir el tramo final de la autovía Lugo-La Coruña? La propuesta que hace el Grupo Popular es que parta de las proximidades de la localidad de Guísamo y, a través de los municipios de Cambre, Culleredo y Arteixo, enlace con la futura autovía La Coruña-Carvallo, en las proximidades del polígono de Sabón-Arteixo. Yo no sé si el señor Ministro está en condiciones de responder en este momento a esta pregunta. Repito que hay una proposición no de ley presentada, que retiraríamos en el caso de que la respuesta del señor Ministro fuese satisfactoria.

Con ello he terminado, señor Presidente.

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

El señor **GRACIA PLAZA**: Cuando uno habla desde el Grupo que apoya al Gobierno, y evidentemente también desde el Gobierno, tiene una dificultad previa, y es que nosotros no podemos hacer discursos. Nosotros tenemos que haber pasado previamente por el «Boletín Oficial del Estado», por planes generales que se traen a esta Cámara y resoluciones de esta Cámara. Esto nos crea un dificultad a la hora de intervenir. Además, se pueden hacer discursos y luego ausentarse y esperar que la respuesta la recibamos otros, con lo cual se demuestra cuál es el interés real que se tiene al traer estas cuestiones a la Cámara.

A pesar de que resulta difícil hacer discursos, yo voy a dar un repaso a lo que ha ocurrido en el «Boletín Oficial del Estado» en las resoluciones de esta Cámara y en los planes que el Gobierno ha traído a la misma y que ha sido apoyado por el Grupo parlamentario Socialista.

Señorías, con Gobierno socialista se hace en España, en 1986, el primer Plan general de carreteras, con acuerdo general. Con Gobierno Socialista, en 1988, se adelantan recursos para que en ese plan se avance la ejecución en alguna de las obras prioritarias. En 1989, con Gobierno socialista y con Grupo Socialista mayoritario, hay un acuerdo de esta Cámara en el que se indica que el segundo plan de carreteras va a incluir autovías de penetración a Galicia. Hay un plan de desarrollo regional que se ha discutido ampliamente en esta Cámara, incluso con detalle, y hay un plan de acceso a grandes ciudades en el que todas las ciudades gallegas y todas las ciudades del corredor, incluyendo León, piden cantidades muy importantes —si hace falta las repasamos, porque para eso están los Presupuestos Generales del Estado—, que van desde los 1.900 millones de Lugo, los más de 3.000 de León o los más de 12.000 de Vigo. En 1990 se produce un acuerdo público en el que la Administración autonómica y el Gobierno que va a ser responsable nuevamente de que se respete ese acuerdo del Gobierno socialista y que garantice realmente que Galicia no sea discriminada —porque yo niego a la mayor, Galicia no está discriminada—, que indica que el 30 por ciento de los recursos se van a destinar a que Galicia tenga las autovías de acceso a la meseta y otras autovías que luego mencionaré.

La primera conclusión es que la garantía real de que Galicia tenga autovías y sea bien tratada es que exista un Gobierno socialista, porque ha sido quien ha respetado aquellas cosas que se han traído a esta Cámara, se han puesto en el papel y se están cumpliendo, a pesar de que hay muchos grupos que han venido a esta Cámara repetidamente para que se varíen, eso es así, rebajando en algunos casos las propias previsiones que teníamos los socialistas para tratar los accesos a Galicia. Simplemente voy a recordar que todavía en febrero de este año, por el partido que ha intervenido antes que yo, se mantenía que Galicia tenía que tener una autopista de penetración de peaje a realizar en el año 1997.

Galicia ha sido —insisto— tratada justamente en el primer Plan de carreteras, especialmente en cuanto a recursos. En el Plan de 1986, a Galicia interior se destina el 7 por ciento, aproximadamente, de los recursos totales que se dedican al plan de carreteras. Hay que recordar que el 7 por ciento se corresponde con la población que tiene Galicia. Pero nos olvidamos que cuando se construye el tramo Adanero-Benevente se está trabajando también para Galicia y se está trabajando, por ejemplo, para la articulación de una comunidad del noroeste de España tan digna de defensa como puede ser la castellano-leonesa. Insisto en que esto se logra a través de un plan general de carreteras que se respeta desde el Gobierno y desde el Grupo Socialista.

Voy a exponer unas últimas conclusiones. Se han dado muchos pasos en positivo desde que el Gobierno socialista está en la Administración del Estado. Estos pasos positivos se han dado siempre por acuerdo. La confrontación a lo que ha llevado es, como máximo, a anécdotas, de prensa o de debate, pero a pasos positivos, los acuerdos. La garantía de que Galicia tenga autovías es que siga existiendo un Gobierno socialista. La garantía de que existan las menores dificultades para que estas autovías y el resto de las obras se lleven a cabo es que se hagan por acuerdo. Porque hay otras que están en los Presupuestos Generales del Estado y que encuentran luego dificultades en la práctica, desde las mismas fuerzas políticas que aquí se dignan demandarlas. Estoy pensando en este momento en mi propia ciudad, donde los más de 12.000 millones que el MOPU destina para la red arterial de Vigo tienen dificultades de ejecución porque la misma fuerza política que ha motivado hoy la comparecencia del señor Ministro apoya a aquellos que no quieren que se haga. Así de simple y así de llano.

Los socialistas gallegos mostramos nuestra alegría por el acuerdo público que han tomado ambas administraciones. Este acuerdo lo apoyamos y lo defendemos. Pero los socialistas gallegos queremos llegar más lejos. Queremos que en el segundo plan de carreteras se termine la autovía sur-cantábrica y se incluya la terminación también del corredor cantábrico. Simplemente digo esto para que conste en acta.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra don Javier Sáenz Cosculluela.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, me veo en la necesidad de responder a algunas manifestaciones, aunque con el serio inconveniente de que la preocupación por las carreteras de Galicia por parte del señor Núñez no le permite esperar el conocimiento de mi respuesta. Yo creo que hubiera sido conveniente poderle responder con una pregunta, ya que estamos haciendo alguna ironía sobre el carácter de los gallegos.

Yo no he deducido de su pregunta si está de acuerdo o no con que hagamos las autovías empezando el programa con los estudios técnicos y empezando la construcción en 1993. Ha hecho un gran discurso, pero no ha dicho si está de acuerdo o no con lo que ha comprometido el Presidente de la Xunta conmigo. ¿Qué quiere decir con sus manifestaciones, que no está de acuerdo con los términos del acuerdo? Me hubiera gustado oír su respuesta. ¿O qué otra cosa quería, si estaba en desacuerdo?

Es fácil hablar de la marginación de Galicia y, además, hablar es gratis. Pero para que conste en el «Diario de Sesiones» quisiera decir, primero, que las inversiones de Galicia no producen marginación, sino lo contrario, mejoran la situación de Galicia. Las inversiones previstas en el Plan de carreteras fueron apoyadas casi por unanimidad por esta Cámara, no hubo ningún voto en contra, tampoco el del Grupo, no sé si entonces era el Grupo de Izquierda Unida o se llamaba Comunista. Ahora no se puede cambiar el discurso. Apoyaron el Plan de carreteras, apoyaron la modalidad de inversión en Galicia, apoyaron las opciones que contenía el Plan de carreteras y ahora no se puede decir que eso produce marginación y menos atribuir al Gobierno la condición de territorio marginal el de Galicia por culpa de las inversiones. Porque son las inversiones queridas por esta Cámara, desarrolladas con arreglo a lo previsto en esta Cámara y nadie dudará de que tienen trascendencia positiva.

Por otra parte, no me parece razonable que alguien se atribuya la representación de Galicia. El portavoz de Izquierda Unida ha dicho que Galicia estaba marginada y que con este acuerdo seguía marginada. Ha habido un portavoz —el del Grupo Popular— que ha dejado claro que, aunque hablaba en nombre de Galicia, a lo sumo se hacía portavoz de nueve de los 75 votos de la Cámara; el resto de los Diputados, o sea 66, están de acuerdo con que la decisión adoptada es buena para Galicia, muy positiva para Galicia. Pero reto a cualquier Diputado que hable de marginación de Galicia a que me demuestre que en el debate del Plan general de carreteras hubo discrepancias por razón de la marginación supuesta de Galicia. Porque nadie podrá sacar del «Diario de Sesiones» una manifestación en ese sentido. Ningún grupo parlamentario alegó que el Plan de carreteras en su momento marginaba a Galicia; todo lo contrario, hubo sólo 15 abstenciones y ningún voto en contra, fueron todos votos favorables. Hay que ser consecuentes. Lo que ocurre es que como las votaciones y los análisis no son para toda la vida, lógicamente las circunstancias obligan a revisar aquella situación. Eso es lo que pidió la Xunta de Galicia antes de las elecciones y después de las elecciones, un Presidente y

otro Presidente, y es razonable que tengamos en cuenta la evolución que ha habido.

En cuanto a las matizaciones, no ya discrepancias, del portavoz del Grupo Popular, yo comprendo que no todos pueden ser tan explícitos como el propio Presidente de la Xunta, que dijo en mi presencia que el logro de este acuerdo era de toda la sociedad gallega y no sólo de la Xunta. Su señoría, actuando como portavoz, va más lejos y dice que el logro es consecuencia de una presión de su Grupo o de la institución que sustenta su Grupo en Galicia. A eso no ha llegado el señor Fraga. Cada cual que haga la valoración que le parezca más correcta. De todas maneras, yo no entro en problemas de capitalizar estas decisiones, porque me parece que es una preocupación que no debe ser la prioritaria en mi gestión como Ministro de Obras Públicas. A mí lo que me preocupa es ir avanzando en solucionar los problemas. Lo único que le puedo decir es que la película de los hechos es otra. La adjudicación de los estudios de la autovía se hizo, antes de este acuerdo, sobre algunos tramos, el anuncio del estudio de las autovías de Galicia estaba en marcha. Es verdad que el acuerdo se formaliza con el señor Fraga y, además, no tengo ningún reparo en decirlo, me agrada mucho haber llegado a este acuerdo y haber encontrado el planteamiento realista, sensato, propio de quien tiene responsabilidades de Estado en la interlocución entre el Ministerio y la Xunta. No voy a decir más cosas. Existían algunos estudios, otros habrá que encargarlos. En concreto, a comienzos de año se adjudicaron los estudios de los siguientes corredores: Benavente-Villafranca a la empresa consultora TIPSA, el corredor Lugo-La Coruña a las empresas CEPEISA y TOPYCAR, y el tramo Orense-Porriño a Técnicas Reunidas, Sociedad Anónima, si no recuerdo mal. Estos son los estudios de trazado que hay adjudicados desde hace seis u ocho meses, no lo recuerdo con precisión. El plazo de ejecución suele oscilar entre seis y doce meses porque incorpora el anteproyecto de trazado.

¿Por dónde va a ir el trazado de estas autovías? En líneas básicas ya se lo he mencionado a su señoría. La autovía a Vigo irá próxima a la frontera portuguesa y a Verín, por razones muy objetivas, a las que hay que añadir la propia necesidad de coordinarnos con las previsiones del Gobierno portugués, que quiere tener salida a esa zona. Hay mil razones diferentes y no es un itinerario que esté en discusión.

Por dónde va a ir el tramo Lugo-La Coruña al final lo decidirá la propia información pública, porque hay que hacer información pública, y podrán alegar la Xunta de Galicia, las diputaciones, los ayuntamientos. Por tanto, lo único que podré decir a su señoría es por dónde propone ir la consultora, pero luego habrá que tomar decisiones previamente a la información pública. Por esta razón, los únicos datos que le puedo dar sobre el estudio informativo de estos tramos es que están adjudicados, creo que está próxima la terminación de su redacción, y la información pública determinará el itinerario exacto por donde hay que ir, porque debe tener la suficiente exactitud para poder efectuar las expropiaciones.

¿Como vamos a hacer el acuerdo con la Xunta de Ga-

licia? He de manifestar a su señoría que existe un problema jurídico, porque hacer objeto de convenio entre una administración autonómica y la Administración central una actuación que es de la exclusiva competencia de la Administración central ofrece ciertos problemas. Los estamos estudiando porque yo deseo que, con una modalidad jurídica o con otra, la Xunta tenga plasmado en un documento el contenido de los acuerdos verbales y, naturalmente, también quiero que tenga plasmado por escrito el compromiso de que haya una comisión de seguimiento, que se creará con posterioridad a la firma. No sé lo que podremos tardar en ir redactando estos protocolos; podrán ser dos, tres, cuatro semanas. No creo que nos lleve ya más tiempo. Estamos estudiándolo desde que yo vine de La Coruña de entrevistarme con el señor Fraga. Por tanto, creo que lo resolveremos razonablemente en un plazo igualmente razonable.

Estas son las contestaciones a las preguntas concretas que ha formulado su señoría.

He de manifestar sinceramente que no soy amante de la polémica cuando hay soluciones a los problemas, pero como ha habido alguna reticencia no sé si por parte de su señoría, por alguien de su Grupo o por alguien que pertenece a la Comisión —no me he fijado bien—, quisiera hacer alguna precisión, pero, insisto, sin ánimo de entrar en lo que podríamos llamar la capitalización de las decisiones. La verdad es que cuando el Gobierno socialista adopta la decisión de construir la autopista entre Santiago y Pontevedra, entre La Coruña y El Ferrol y entre Vigo y la frontera a esa autovía, todo el mundo estuvo de acuerdo. Pero, para dejar las cosas en términos claros para los cronistas de estos tiempos, hay que decir que esa autopista la interrumpió un Gobierno de derechas y la restauró el Gobierno socialista. Yo no entro en valoraciones, pero los hechos son ésos. El Gobierno socialista reanuda la construcción de una autopista cuya interrupción se produjo en época de un Gobierno de derechas más o menos vinculado políticamente hoy con los actuales responsables del Partido Popular. Yo no entro en valoraciones, pero por lo menos dejemos las cosas históricamente claras: quien ha reanudado la autopista del corredor del Atlántico en esos tramos suspendidos ha sido el Gobierno socialista, no nos discutan eso. ¿Que el Plan de carreteras pudo haber sido más ambicioso? Yo no sé si pudo haber sido más ambicioso; estamos ante un plan que en Europa es calificado como el más importante plan de infraestructuras de la Comunidad Europea; a lo mejor pudo haber sido más ambicioso, pero, en todo caso, estuvimos de acuerdo en que el Plan fuera como es, todos. Ahora no tiene mucho sentido desmarcarse de aquellas decisiones. Tiene sentido plantearse la revisión de aquellas situaciones. Eso me parece razonable y lógico, y acepto que la Xunta de Galicia ha presionado al Gobierno; todo el mundo conoce ese hecho, que ha presionado. Decir que sólo esa presión ha determinado estas decisiones sería una exageración. El Gobierno ha tenido una sensibilidad en ese contexto; no nos nieguen esa sensibilidad, porque no vamos a ninguna parte con esas discusiones. Insisto, no pongo especial énfasis en este punto; no contestaría a nin-

guna otra cuestión sobre esta materia, porque me parece un poco absurdo. La obligación de un Ministro de Obras Públicas es procurar que Galicia recupere el diferencial que tiene, pero sin asumir responsabilidades por el contenido del primer Plan, porque, insisto, en su momento ese Plan fue considerado ambicioso, y votado por todos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

**PREGUNTAS A RESPONDER POR EL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO:**

**— SOBRE REGENERACION DE LAS PLAYAS DE LA COSTA DE ALICANTE (SEÑOR MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA, GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS) (Número de expediente 181/000540)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar las preguntas. La primera de ellas se refiere a la regeneración de las playas de la costa de Alicante y ha sido planteada por el señor Martínez-Campillo, que tiene la palabra para su formulación.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Doy las gracias al señor Ministro por su comparecencia en esta Comisión. Con el fin de que la pregunta tenga un ámbito mayor, quisiera comentar en primer lugar nuestra opinión sobre la cuestión planteada en la pregunta. Estas alteraciones, que se han producido especialmente este verano en algunas zonas del Mediterráneo, en las playas y en general en las costas, evidentemente tienen un precedente en lo que es el enorme desorden territorial que existe en las costas españolas, las continuas agresiones a la naturaleza y, también, puedo reseñar algo más concreto, las obras civiles que se llevan a cabo, incluidas las que realiza la propia Administración.

Los últimos temporales, que son la causa inmediata que ha originado una grave alteración en las playas del Mediterráneo y en concreto de la provincia de Alicante, parece que han actuado en perfecta consonancia con esta desplanificación, valga este término. Hemos puesto a la Naturaleza en bandeja que actuara como ha actuado. Hay cuestiones que parece que se podían llevar a cabo. Esto no es una cosa de un día ni de un año, hay que luchar y evitar el desorden territorial y urbanístico de la costa; hay que luchar contra la erosión y la desertización. Aquí sí que se podría poner más énfasis en la ordenación de las cuencas en cuanto a torrentes y barrancos.

En este contexto, parece normal que la sobras que lleve a cabo, especialmente la Administración pública, tengan una previa evaluación del impacto que van a causar en el territorio. Por eso nos llamó mucho la atención cuando vimos, dentro del plan general que tenía el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo sobre la regeneración de playas, que estas obras, al menos en la provincia de Alicante, se hicieran sin previo estudio de impacto ambiental, sin previo estudio básico de dinámica de litoral.

En unos casos los temporales han agudizado la situación, pero en otros casos no sabemos (es posible que sí, y es posible que no), porque no hay estudios básicos previos ni tampoco estudios posteriores que nos puedan decir que ha habido unas consecuencias desastrosas.

¿Por qué decimos que se han realizado sin previo estudio de impacto ambiental y sobre todo sin previo estudio básico de dinámica de litoral? Primero porque, a principio de año (esto no es algo que en el verano nos haya llamado la atención, que ha sido cuando ha estallado públicamente este asunto), mi partido, el CDS, comunicó al Servicio de Costas en un escrito de fecha 12 de enero de 1990, ejerciendo la acción pública, su enorme preocupación porque se estuvieran haciendo estos trasvases de arena de un sitio a otro sin estudio de dinámica del litoral, no poniendo en entredicho, señor Ministro, que se hagan estas regeneraciones, sino que hay que hacerlas de acuerdo con unos estudios previos.

Posteriormente, este Diputado hizo unas preguntas al señor Ministro por escrito, a las que se me contestó que, debido a que eran obras que estaban amparadas en un decreto que financiaba todas las acciones derivadas de los daños catastróficos de anteriores inundaciones, no requerían proyecto, de acuerdo con la Ley de Contratos del Estado. Pero bien sabe todo el mundo que se refiere a obras que sean urgentísimas, inmediatas y que no admitan ningún tipo de demora. No es el caso de las obras de regeneración de playas que, siendo fundamentales, hay que hacerlas con urgencia; no quiere decir que porque el dinero proceda de un decreto previsto para situaciones de emergencia tengan que hacerse sin estudios previos.

A la vista de que se decía esto y se contestaba en el mismo escrito, en aparente contradicción, que a pesar de no tener proyecto, también es cierto que solamente la Ley de Costas lo exige respecto a los concesionarios —cuestión que, por no entrar en discusiones jurídicas, nos parece por lo menos de sentido común que no debería ser así, porque la Administración es, en principio, la que más obras hace, por lo que debería ser la primera que cumpliera con los preceptos de la Ley de Costas y su reglamento en cuanto a que no haga obras civiles, no haga obras de regeneración de playas sin un previo estudio de dinámica de litoral— ejercimos la acción pública en julio de este año, intentando también llamar la atención del Servicio de Costas. Es cierto que los Servicios de Costas no suelen responder a las acciones públicas; no digo que no hagan caso, sino responderlas, por lo menos en la experiencia que uno tiene ya después de muchos años ejerciendo acciones públicas. Y nos encontramos en esta situación.

Como le decía, señor Ministro, usted habrá tenido información exhaustiva, lógicamente, de las demarcaciones de costas sobre las consecuencias que el verano ha tenido en las playas de la provincia de Alicante y en otras zonas del Mediterráneo.

¿Qué nos parecía importante en este trámite de pregunta oral? Nos parecía importante, primero, su opinión respecto a la relación causa-efecto que existe entre realizar estas obras de regeneración sin dinámica de litoral y lo que ha ocurrido. En segundo lugar, que nos marque un es-

cenario de futuro de cómo va a comportarse la Administración respecto a estas regeneraciones de playas.

Además, en este sentido creemos que se podría cambiar radicalmente la actitud del Servicio de Costas, en la medida en que podía llevar a cabo sus actuaciones con previos estudios, y ya que no estamos ante realización de inversiones ni estamos comprometiendo los Presupuestos Generales del Estado, sino simplemente cambiar de actitud, no es cambiar nada más, por lo menos para el CDS bastaría con que el señor Ministro ordene, entre comillas, cambiar el clima en el que se desarrollan muchas veces las obras, el cómo las ejecuta el Servicio de Costas, para que esto no vuelva a ocurrir y pase de otra manera. No que no vuelva a ocurrir la alteración en las playas, sino que no vuelva a ocurrir que se hagan obras sin antes estar avaladas por estudios técnicos y estudios de dinámica de litoral.

Este es el propósito de las preguntas orales que formulamos al señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta planteada, tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): En primer lugar, permítame recordarle que el pasado mes de marzo mi Departamento le suministró amplia y precisa información sobre las condiciones en que se habían llevado a cabo las actuaciones interesadas a propósito de su petición de documentación. No sé cuáles son las relaciones entre los Diputados y los organismos administrativos descentralizados. En todo caso, en el trámite del Reglamento del Congreso de los Diputados, por la vía de la pregunta, de la interpección, de la comparecencia o de la petición de documentación S.S. S.S. siempre tienen garantizada la información adecuada.

En dicho informe se exponía claramente que se trataba de pequeñas obras de urgencia realizadas al amparo del Real Decreto 1113, de 15 de septiembre de 1989, por el que se adoptaron medidas urgentes para reparar los daños causados por lluvias torrenciales.

No entiendo, por tanto, el planteamiento quizá un poco desproporcionado de las preguntas de S. S., teniendo en cuenta el informe anteriormente mencionado en el que además se explica con claridad que, al ser obras de emergencia, están exentas de trámites previos, no estando adscritas a proyectos por esta razón. Normalmente, las obras de envergadura en la costa se efectúan sobre la base de previos estudios de dinámica litoral, de estudios de fauna y flora, pero estamos hablando en este caso de obras de emergencia.

Por otra parte, le reitero que la Ley de Costas no establece la obligación de realizar estudios de impacto ambiental para este tipo de actuaciones, ni tampoco lo establece la normativa vigente en materia de impacto ambiental para el caso de extracciones de áridos para regeneración de playas.

Lo que establece la Ley de Costas es que, para que la

Administración resuelva sobre las solicitudes de ocupación o utilización del dominio público marítimo-terrestre, en el caso de que las actividades proyectadas pudieran producir una alteración de dicho dominio, se requerirá al peticionario a que presente una previa evaluación de sus efectos sobre el mismo.

Esto mismo se establece para el caso específico de las solicitudes de extracciones de áridos y dragados. Es decir, los estudios a que se refiere la Ley son exclusivamente los que tienen que aportar los peticionarios de concesiones o autorizaciones, insisto, sin perjuicio de que las grandes actuaciones de costa se hacen siempre con estudios de batimetría, de dinámica litoral y de fauna y flora cuando procede.

Repito que las actuaciones a que S. S. se refiere no tienen la más mínima incidencia sobre la costa, tanto por su naturaleza como por los sistemas mediante los que se llevaron a cabo. Es obvio, por tanto, que no existe la más mínima posibilidad de relacionar las mismas con futuros daños que puedan producirse en la costa alicantina. De hecho estas actuaciones terminaron antes del verano y no se ha producido ninguna secuela hasta la fecha, y si las hubiera, seguramente se deberían a otras causas que en su caso habría que estudiar. Lo que sí ha ocasionado daño a nuestras playas y ha alterado la dinámica del litoral ha sido la ocupación que en su momento se produjo, con anterioridad a la Ley de Costas, de la propia arena con obras y edificaciones inadecuadas. **(El señor Vicepresidente, Roncero Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Señoría, para que todos nos podamos hacer una idea en cuanto a magnitudes, del total de los 300 millones de pesetas que se destinaron a estas reparaciones en la provincia de Alicante, con veintidós actuaciones distintas y en distintos puntos del litoral, solamente ocho lo fueron de aportación de arena, y el montante global de estas ocho actuaciones es de apenas 112 millones de pesetas; es decir, con una media de 14 millones de pesetas por actuación, lo que da una idea de la envergadura de la obra, aunque no de su necesidad.

Pero es más, hablemos de cantidad de arena. Ninguna de estas actuaciones supuso aportaciones mayores a los 20.000 metros cúbicos, y simplemente por comparar, podemos decir que en el proyecto que se está realizando en la playa de La Carihuela la aportación que se prevé es de 600.000 metros cúbicos.

Creo, por tanto, que su preocupación, muy loable por otra parte, en este caso no está justificada. Creo, asimismo, que no es necesario abundar en la preocupación del Gobierno en esta materia, porque con la Ley 22/1988, de Costas queda sobradamente demostrado el propósito de garantizar el carácter público de nuestras playas y de conservar sus características naturales, conciliando las exigencias de desarrollo con los imperativos de protección, así como con la labor llevada a cabo en estos últimos en cuanto a la recuperación de nuestro litoral. Pero no quiero dejar de decirle que estoy siempre abierto a estudiar las sugerencias que formula su señoría.

El servicio de costas, con la dimensión actual que tiene de preservar el dominio público marítimo-terrestre, por

aplicación de la Ley de Costas y su reglamento, así como con las responsabilidades crecientes que tiene en materia de regeneración de las costas y particularmente de las playas, ha cobrado una dimensión que no tenía hace ocho años. Estamos hablando de un servicio de costas que ha pasado de tener 300 ó 400 millones de inversión al año a tener una media de 11.000 millones al año, con una regeneración que alcanza ya los 500 kilómetros de playa y más de 300 paseos marítimos, si no recuerdo mal. Es decir, que es un servicio que ha cobrado una dimensión espectacular, que dispone de instrumentos legislativos para aplicar muy novedosos y que todavía escasea de personal. Por tanto, las sugerencias que su señoría formula son bien recibidas, porque es verdad que este servicio puede todavía adolecer de defectos hasta que se normalice completamente su ámbito de actuación. Piénsese, por ejemplo, que estamos a punto de crear ahora el servicio de vigilancia costera, con unos 400 vigilantes. Por tanto, que en este servicio haya disparidad de actuaciones, que se puedan apreciar contradicciones sería algo razonable y normal que procuraremos ir corrigiendo. Pero, realmente, las actuaciones a las que alude su señoría no han tenido trascendencia en cuanto a sus efectos. Han sido actuaciones menores, muy pequeñas, siempre en el ámbito de corregir los efectos de estas inundaciones. Las grandes actuaciones siempre van precedidas de estudios de batimetría y de dinámica litoral, e, insisto, incluso del estudio de la fauna y flora que exista en las zonas de depósito de materiales de donde se van a extraer las arenas, y creo, por tanto, que los problemas que a usted le preocupan en general no damos lugar a que se materialicen, pero, en fin, tomo nota de lo que me ha dicho.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Para réplica tiene la palabra el señor Martínez-Campillo, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Voy a sujetarme a la última parte de su intervención, señor Ministro, vamos a lo positivo y a intentar edificar algo de futuro.

Usted sabe mejor que muchas otras personas que las obras que se llevan a cabo en la costa, bien sean puertos deportivos, diques, pontones, regeneración de playas, requieren un estudio de dinámica del litoral, porque en España, donde hay poco estudios de oceanografía, lamentablemente, todos señalan que la más mínima obra realizada en la costa puede tener efectos quince kilómetros más allá, etcétera.

Este verano lo que se ha podido observar —y no quiero ser dramático, como lo han sido otras personas— es la destrucción de la playa de San Juan en Alicante, parcialmente la destrucción de una de las playas de Benidorm, la del Pinet y algunas de las playas del término municipal de Orihuela. Aquí tengo a su disposición fotos sobre esas destrucciones y unas declaraciones dramáticas —creo que muy dramáticas— del alcalde de Alicante en las que culpó al mal tiempo y al MOPU del desastre de la playa de San Juan.

Esta no es la cuestión, esto es lo que se ha visto. El impacto sí que ha sido grande. Ya le he expuesto mis reservas sobre si hay una relación causa-efecto entre la regeneración de las playas y el lamentable estado en que han quedado. Sí que hay una relación causa-efecto clarísima en los temporales. Lo que sí le puedo decir es que gran parte de los esfuerzos llevados a cabo por el MOPU para regenerar playas han quedado baldíos porque han sido precisamente las playas regeneradas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo las más afectadas por estos temporales, efectivamente porque la arena está menos fijada; pero también lo han sido las playas de donde han salido las extracciones de arena.

En cualquier caso, sea pequeña o grande, parece normal que la Administración no solamente exija a los concesionarios que le aporten un estudio de dinámica del litoral cuando tengan que actuar, sino que es necesario que lo tenga también la propia Administración, porque si no el esfuerzo presupuestario, organizativo y en proyectos del MOPU quedará baldío.

Creo, señor Ministro, de verdad, que en estos asuntos hay que salir de la cuestión estrictamente administrativa y entrar en la cuestión técnica, exigiendo a los servicios de costas que le aporten a usted como Ministro y al Ministerio un informe contundente sobre por qué no se hizo ese estudio de dinámica del litoral y un compromiso de que nunca se tocará una playa en España sin que previamente se haya autorizado un estudio de dinámica del litoral. Ya le digo que eso no cuesta dinero; simplemente se trata de que usted cree ese ambiente en el Ministerio y verá cómo ya no se atreve nadie, dentro de los servicios de costas, a realizar una obra sin que previamente se sepan las consecuencias inmediatas, por pequeñas que puedan parecer, que luego son grandes, sin que se realice un estudio previo. Creo que es fundamental. Usted recoge esa sugerencia, lo agradezco. Usted sabrá cómo ha de ponerlo en marcha dentro del Ministerio.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): El señor Ministro tiene la palabra para contestar.

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

Su señoría sabe que las playas regeneradas tienen un componente artificial, no tienen la estabilidad ni la configuración que da la naturaleza. Por tanto, es normal que las playas regeneradas tengan una cuota de pérdidas de arena que hay que volver a aportar periódicamente. La playa ya no está donde la naturaleza la puso. El urbanismo se ha encargado de desplazar la playa hacia el mar y, por tanto, es razonable que haya un porcentaje de arenas que periódicamente hay que volver a depositar en las playas regeneradas. Esto es lo que podríamos llamar el capítulo de conservación de playas, que ya va a formar parte de todos los planes de costas. ¡Qué más quisiera yo que no tener que regenerar una sola playa! Pero, desgraciadamente, los españoles hemos deteriorado muchas playas con la presión urbanística. Por tanto, hay una cierta relación entre la regeneración y la necesidad de aportar are-

nas periódicamente. Tampoco son cantidades dramáticas y, en todo caso, yo creo que es una acción absolutamente positiva.

Sobre las actuaciones urgentes, insisto, son de tan poca entidad que tengo la convicción, en la medida en que mis servicios así me lo demuestran, de que no hay, en absoluto, relación de causa-efecto entre las regeneraciones urgentes con motivo de los temporales y los deterioros que hayan podido aparecer en otras playas. Ni por la cantidad de arena ni por la importancia de las actuaciones cabe deducir, por otra parte, esa relación.

Ahora bien, lo que yo le he dicho que es la norma general, de hacer estudios de batimetría y de dinámica litoral, estudios de fauna y de flora, en los casos de urgencia no es posible a veces, porque cuando el temporal tiene lugar en la primavera y en el verano llega la temporada turística, S. S. sabe que no hay un alcalde de término municipal donde haya una playa deteriorada por el temporal que no exija que para la temporada de verano esté resuelto ese problema, porque es un verdadero drama. Piénsese en la zona de la costa de Málaga o de la costa de Alicante, si damos lugar a que empiece la temporada de veraneo, del turismo, sin haber arreglado esas playas, aunque sea con unas actuaciones suaves y tenues, como las que se produjeron.

Es decir, que aquí siempre estamos en los debates entre las distintas prioridades y opciones. No comprendería ningún alcalde que dijésemos: este verano no van a tener playa, porque, aunque sea una pequeña actuación, hay que hacer estudios de batimetría, que llevan muchos meses, porque para poder tener un conocimiento de cómo se mueven las arenas en un determinado punto del litoral hace falta observar prolongadamente esos fenómenos.

Por tanto, no hay alternativa. O decimos que no se arreglan esas playas y aplazamos un año su reparación, o se arreglan, pero siempre en la creencia, fundamentada técnicamente, de que si son pequeñas actuaciones, no producen en absoluto esos impactos.

En todo caso, ya me he referido antes a las cuestiones de fondo más ampliamente. Creo que he contestado a todos los puntos que planteaba su señoría.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Antes de pasar a la pregunta siguiente, vamos a suspender la sesión durante cinco minutos, porque el señor Ministro tiene que atender una llamada urgente.

**Se suspende la sesión.**

**Se reanuda la sesión.** (El señor Presidente ocupa la Presidencia.)

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se va a reanudar la sesión.

Esta Presidencia quiere agradecer al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo la facilidad que nos ha dado para tramitar en el día de hoy hasta siete u ocho temas totalmente diferentes. Le reconocemos el esfuerzo que tiene que hacer para disponer de información sobre todos y

cada uno de los temas, que nos permite que, efectivamente, podamos tramitar hoy un gran número de iniciativas parlamentarias. Es un esfuerzo y una colaboración que le quiero agradecer expresamente.

— **SOBRE PROYECTOS DE LA ADMINISTRACION QUE PUEDEN SUFRIR RETRASOS EN SU INICIACION O EJECUCION COMO CONSECUENCIA DE LA CRISIS DEL GOLFO Y LA SUBIDA DE LOS PRECIOS DE LOS CRUDOS, ESPECIALMENTE RELACIONADOS CON LAS OBRAS PUBLICAS, DEL SEÑOR MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA, GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS (Número de expediente 181/000545)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente pregunta: Sobre proyectos de la Administración que pueden sufrir retrasos en su iniciación o ejecución como consecuencia de la crisis del Golfo y la subida de los precios de los crudos, especialmente relacionados con las obras públicas, planteada por el señor Martínez-Campillo.

Para su formulación, tiene la palabra.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, señor Ministro, ésta es una pregunta de índole completamente distinta, en cuanto que el ámbito territorial ya es superior.

En el momento en que están en marcha una serie de proyectos y programas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo aparece una cuestión de consecuencias todavía imprevisibles, pero que puede alterar el marco económico en el que nos movemos, y, especialmente en el que se mueven las obras públicas, puesto que éstas dependen en gran medida de productos derivados del petróleo y del cambio de otras monedas, principalmente del precio del dólar y de cómo éste evolucione.

En este sentido, señor Ministro, sin perjuicio de que habrá un debate sobre esta cuestión cuando se discutan los Presupuestos, quisiéramos que nos adelantara su opinión sobre cómo piensa el Ministerio que afectará a la obras que están en proyecto o en ejecución. Me refiero no sólo a las infraestructuras en general, sino especialmente a aquellos programas más llamativos, más significativos que tiene en marcha el Ministerio, como pueden ser las obras relacionadas con la EXPO-92, con los Juegos Olímpicos de Barcelona, con el denominado Plan Felipe, las obras de infraestructuras que corresponden al MOPU, a los comienzos de algunas obras de carreteras, de algunos tramos de autopistas o el programa de autovías que tenía en marcha el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. En qué medida se van a fijar una serie de prioridades, si es que hay que establecerlas, o, por el contrario, si se piensa que este cuadro macroeconómico puede verse alterado por una permanente subida de los precios de los crudos y una estabilidad al alza, o no.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta

planteada, tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Coscolluela): Señoría, las previsiones de los organismos internacionales sobre los efectos de la llamada crisis del Golfo en el ámbito de la economía mundial indican en principio que éstos van a ser limitados, que al menos no van a tener el alcance que históricamente tuvieron en las crisis de 1973 y 1979.

Los efectos que se derivarán de la crisis y su inmediata consecuencia, ya registrada, consistente en el encarecimiento del petróleo, serán los siguientes. En principio, y expresándonos en términos teóricos, los países desarrollados van a experimentar una disminución de su tasa de crecimiento económico y un aumento de la inflación. El fondo Monetario Internacional ha previsto que los países industrializados tendrán en el año 1991 un crecimiento económico medio del 2,5 por ciento y una inflación del 4,25 por ciento. A esta situación se añadirá una previsible subida de los tipos de interés.

En los países en vías de desarrollo los efectos van a ser muy diferentes, según se trate o no de países productores de crudo. Estos últimos verán agravada su ya difícil situación actual. Asimismo se producirá —dicen los expertos— un descenso en la actualidad económica de los países del Este, que dificultará su proceso de transformación de estructuras.

Por lo que se refiere a la economía española, la política a aplicar para limitar los efectos de la crisis se enfrenta al problema difícil de adoptar un conjunto de medidas que consigan controlar la inflación y reducir el desequilibrio de la balanza de pagos por cuenta corriente. Estas medidas incluyen el mantenimiento de la política monetaria seguida en los últimos meses, mostrando claramente el compromiso del Gobierno en el control de los agregados monetarios y de la inflación.

Desde el punto de vista de la política presupuestaria, los Presupuestos Generales del Estado para 1991 —ahora en trámite parlamentario— reflejarán inevitablemente la decisión de contener el déficit público a través de un crecimiento del gasto público inferior al aumento previsto en el Producto Interior Bruto. Esta moderación del gasto se va a realizar de forma selectiva, respetando estrictamente determinadas prioridades establecidas por el Gobierno, entre las que están: los gastos de Educación, los de Sanidad y los destinados a financiar infraestructuras.

Por lo que respecta a las obras públicas, los crecimientos de gastos de inversión para 1991 que pretende el Gobierno son —como ya conocen seguramente SS. SS.— del 12,3 por ciento en carreteras y del 25,7 por ciento en obras hidráulicas; incrementos que, respectivamente, multiplican por seis y por doce el crecimiento global que en los Presupuestos Generales del Estado para 1991 registra el Capítulo VI, inversiones reales, respecto de 1990.

Por otra parte, y aunque el Gobierno tiene definidas las líneas generales de acción para hacer frente a la crisis, lo cierto es que ésta no está ni mucho menos cerrada y que del desarrollo futuro del conflicto va a depender la evo-

lución de aquellas variables económicas básicas (por ejemplo, el precio del crudo) que determinarán el alcance concreto de las medidas a adoptar.

Del grado de incertidumbre actual es prueba que los propios pronósticos del Fondo Monetario Internacional que se han mencionado partían de previsiones sobre el precio del barril de crudo, que se han visto ya desbordadas por la realidad, sin perjuicio de que la situación pueda ser más o menos reversible.

No obstante, como contestación a la pregunta formulada por S. S., se puede afirmar: en primer lugar, que los proyectos correspondientes a los acontecimientos de 1992 en Barcelona, Sevilla y Madrid se cumplirán en los términos previstos. Además, se ejecutarán, igualmente, en sus aspectos esenciales las inversiones previstas en infraestructura de carreteras, aunque es posible que se produzcan ciertos retrasos parciales en algunas de las obras vinculadas al plan de transporte de grandes ciudades.

Finalmente, toda posible restricción presupuestaria que exijan las circunstancias se aplicará asignando los fondos disponibles con rigurosos criterios de prioridad basados en la utilidad social de los proyectos.

Por tanto, resumiendo, las inversiones básicas del Plan de carreteras creo que podremos cumplirlas. Esto quiere decir que la previsión del Plan general de carreteras en autovías, que contemplaba un número de kilómetros, encaja en las previsiones presupuestarias; sí que tendrán un aplazamiento las ampliaciones de dicho Plan de carreteras, es decir, esos kilómetros que hemos sumado, como consecuencia de acontecimientos, de convenios, al número de kilómetros previstos inicialmente en el Plan; este retraso sería de un año, que tampoco es un retraso dramático si tenemos en cuenta que se refiere a las ampliaciones, que pueden suponer unos 400 a 500 kilómetros, no recuerdo bien en este momento.

Las inversiones vinculadas con el año 1992 están garantizadas. En todo caso, el crecimiento, como le he dicho, es de un 27 y pico y de un 12 y pico por ciento en obras hidráulicas y en carreteras, respectivamente. Es decir, que no vamos a poder ir a la velocidad que hubiéramos deseado, pero creemos por encima de la media. Yo creo que eso introduce un factor de tranquilidad relativamente grande en las previsiones de inversión, aunque es evidente que alguna consecuencia tendrá la restricción presupuestaria, porque el crecimiento hubiera sido mayor de no haber mediado esta situación de crisis en el Golfo. Pero creo que estamos en un horizonte razonable, sinceramente, y que lo básico lo podremos cumplir.

El señor **PRESIDENTE**: Para un turno de aclaraciones, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

el señor **MARTÍNEZ-CAMPILLO GARCIA**: No es preciso, señor Presidente.

— **SOBRE AUTORIZACION POR LA CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL EBRO O POR EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO**

**DE LA LICITACION DEL TRAMO I DEL CANAL ALGERRI-BALAGUER, QUE AFECTA A DOS COMUNIDADES AUTONOMAS (SEÑOR MARTINEZ BLASCO, GRUPO PARLAMENTARIO G. U-IC) (Número de expediente 181/000566)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente pregunta sobre autorización por la Confederación Hidrográfica del Ebro o por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de la licitación del tramo I del canal Algerri-Balaguer, que afecta a dos comunidades autónomas, planteada por el señor Martínez Blasco del Grupo de Izquierda Unida.

Para su planteamiento y formulación, tiene la palabra el señor Martínez Blasco.

El señor **MARTINEZ BLASCO**: El 28 de julio de este año nos vimos sorprendidos con la publicación en el Boletín Oficial del Estado del anuncio de la licitación de las obras del tramo I de este canal Algerri-Balaguer, que discurría íntegramente por la Comunidad Autónoma de Aragón. La licitación estaba anunciada por la Generalidad de Cataluña.

Es verdad que, parece ser que desde el 12 de septiembre está suspendida la licitación, pero, en todo caso, la preocupación se mantiene. De ahí las diferentes preguntas que se hacen al señor Ministro relativas a si la Confederación Hidrográfica o el propio Ministerio conocían y habían autorizado la licitación de ese tramo I, por cuanto afecta a dos comunidades autónomas, y de ahí la implicación de los órganos supracomunitarios o del propio Ministerio; si la construcción y puesta en servicio de este canal garantiza, de acuerdo con los datos que posee el Ministerio, los caudales necesarios para los canales de Piñana (el de Aragón y el de Cataluña), y para el de la Litera Alta; si es opinión del Ministerio que se puede hacer ahora o más tarde esa obra, pero en todo caso antes de la aprobación del Plan Hidrológico de la cuenca del Ebro o del Plan Hidrológico Nacional, sin perjuicio para los derechos que hay en la zona, y también si el Gobierno —se exponía cuando se formuló la pregunta— pensaba tomar alguna medida con la licitación anunciada (ya he señalado que conocemos la suspensión) pero si se tomó en aquella ocasión alguna medida o si se piensa tomar en el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, para responder, el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, ni el Ministerio de obras Públicas y Urbanismo, ni la Confederación Hidrográfica del Ebro han autorizado la licitación.

Para contestar a las cuestiones que S. S. plantea me va a permitir que me remonte a enero del año 1968, que es la fecha en la que, por resolución de la Dirección General de Obras Hidráulicas, se concedió autorización a un grupo sindical de colonización para derivar hasta un caudal

de 4,3 metros cúbicos por segundo del río Noguera-Ribagorzana con un volumen máximo anual de 6.000 metros cúbicos por hectárea para regar los terrenos dominados por el canal de Balaguer. Dicha resolución establece que la concesión se entenderá otorgada como provisional y a título precario para los riesgos del período comprendido entre el 1 de julio y el 30 de septiembre, pudiendo ser reducido o suprimido, en su totalidad, el caudal en ese período. Son los términos de aquella resolución del año 1968.

Posteriormente, y de acuerdo con lo establecido en dicha resolución, en octubre de 1986 los componentes del grupo sindical concesionario quedaron constituidos, a todos los efectos legales, en la Comunidad de Regantes del Canal Algerri-Balaguer, con utilización del aprovechamiento de aguas del río Noguera-Ribagorzana a través del canal Algerri-Balaguer.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que los Planes hidrológicos de la cuenca del Ebro y Nacional hacen referencia a criterios de uso, distribución y compatibilidad de los recursos hidráulicos y no hay que olvidar que la resolución por la cual se otorgaba la concesión de 4,8 metros cúbicos por segundo es de fecha 24 de enero de 1968, muy anterior a la aprobación de la vigente Ley de Aguas, que es de 2 de agosto de 1985.

En consecuencia, sería admisible la construcción del citado canal antes de la aprobación de los Planes hidrológicos siempre y cuando el caudal a derivarse al concesional de 4,8 metros cúbicos por segundo, el proyecto sea el aprobado en la resolución de 24 de enero de 1968, se cumpla el condicionado de la resolución y no exista un problema de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas.

En todo caso, como exponía anteriormente, la Administración central no ha gestionado la licitación en cuestión.

Por fin, como S. S. sabe, la Generalidad de Cataluña ha retirado el anuncio de licitación.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez para aclaraciones.

El señor **MARTINEZ BLASCO**: Rogaría que el señor Ministro fuera más explícito, porque toda su respuesta ha sido con condiciones. Sería admisible la interpretación del señor Ministro antes de la aprobación de los Planes, aun reconociendo que la Ley de Aguas, como nosotros entendemos, es plenamente vigente, lo que ocurre es que en la retirada de licitación no se dice si es una suspensión o es definitiva. Podría ser que por la demora en la redacción y aprobación de los Planes de cuenca y Nacional diera tiempo suficiente para la realización de la obra, pero también ha dicho que si eso no supone conflicto entre las comunidades, y nosotros entendemos que para esto está la ley. Por tanto, le rogaría que fuese más explícito y nos dijera si hay alguna medida para garantizar que, en todo caso, el plan de cuenca esté aprobado por lo menos antes de que se pueda terminar la obra.

La pregunta concreta que también le hacía era si la derivación de esos 4,8 metros cúbicos supone merma o per-

juicio para otros riesgos, el de Piñana, el de la Litera Alta y el del canal de Aragón y Cataluña. Me gustaría que me contestase a esta pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, para responder, el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señoría, el anuncio de licitación se ha retirado. Por tanto, a mí no me gustaría pronunciarme sobre hipótesis de qué podría ocurrir si la administración licitante adopta una u otra decisión. Lo único que le puedo precisar en este momento, dado los precedentes administrativos que le he citado, es que la concesión es en precario. En consecuencia, hay prioridades en el uso, y precisamente la precariedad trata de garantizar que las dotaciones prioritarias prevalezcan sobre las no prioritarias.

El Plan Hidrológico de cuenca, como el Nacional, está con unos estudios básicos muy avanzados. A nadie se le oculta que ésta es una experiencia bastante difícil, donde hemos introducido organismos verdaderamente complejos. Ahora estamos en trámite de constitución del consejo nacional del agua; son cientos de representantes entre unos consejos y otros los que van a administrar las decisiones de propuestas hidráulicas, y, por tanto, es muy difícil prejuzgar las decisiones, aunque creo que estamos trabajando con la mayor intensidad para que, cuando antes, existan esas propuestas.

Por otra parte, no hay que olvidar que esas zonas regables están también supeditadas a devolución de los planes de inversión hidráulica en la comarca. Hay unos estudios conocidos de la opinión pública de embalses en esa zona que garantizarían hasta un porcentaje muy alto las dotaciones de riego en las proximidades del canal de Balaguer. Su señoría seguramente conoce los famosos debates de toma de embalses de Campo, de Comunet, etcétera, que pueden afectar. Es decir, que estamos en una hipótesis en la que yo creo que, de momento, salvo plasmarle cuáles son las condiciones legales para que eso se pueda producir, difícilmente le puedo anticipar otra cosa. Es un tema, además, que no depende de nosotros, puesto que hay una comunidad de regantes con unos títulos administrativos. Hoy por hoy, las actuaciones se han suspendido y esperemos los acontecimientos para pronunciarnos con más detalle.

Lo que sí le puedo decir es qué condiciones tiene ese expediente de carácter suspensivo y resolutivo, y eso creo que es un elemento de interpretación suficientemente útil.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro de Obras Públicas.

— **SOBRE INCREMENTO QUE SE PRODUCIRA EN EL PRESUPUESTO DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCION DEL DOBLE PUENTE FERROVIARIO Y VIARIO SOBRE LA DARSENA DE ALFONSO XIII (SEVILLA), COMO CONSECUENCIA DE SU PARA-**

**LIZACION DESDE EL PASADO MES DE JULIO (SEÑORA BECERRIL BUSTAMANTE, GRUPO POPULAR) (Número de expediente 181/000583)**

— **SOBRE PUESTA EN SERVICIO DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCION DEL DOBLE PUENTE FERROVIARIO Y VIARIO SOBRE LA DARSENA DE ALFONSO XIII (SEVILLA) (SEÑORA BECERRIL BUSTAMANTE, GRUPO POPULAR) (Número de expediente 181/000584)**

— **SOBRE MOTIVOS DE LA PARALIZACION DE LAS OBRAS DEL DOBLE PUENTE FERROVIARIO Y VIARIO QUE SE CONSTRUYE SOBRE LA DARSENA DE ALFONSO XIII (SEVILLA) (SEÑORA BECERRIL BUSTAMANTE, GRUPO POPULAR) (Número de expediente 181/000585)**

— **SOBRE CONTINUACION DE LOS TRABAJOS DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCION DEL DOBLE PUENTE FERROVIARIO Y VIARIO SOBRE LA DARSENA DE ALFONSO XIII (SEVILLA) (SEÑORA BECERRIL BUSTAMANTE, GRUPO POPULAR) (Número de expediente 181/000586)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar un bloque de cuatro preguntas que plantea la señora Becerril Bustamante y que va a formular conjuntamente si está de acuerdo la señora Diputada, siendo flexibles lógicamente en los tiempos.

Las preguntas se refieren al incremento, a la puesta en servicio, a los motivos de paralización y a la continuación de los trabajos de construcción del doble puente ferroviario y viario sobre la dársena de Alfonso XIII en Sevilla, como consecuencia de las obras que en la misma se realizan.

Para formular las preguntas, tiene la palabra la señora Becerril.

La señora **BECERRIL BUSTAMANTE**: Las preguntas se refieren a los motivos de la paralización de las obras a las que ha hecho referencia el señor Presidente, y que no repito; por qué se paralizaron aquellas obras en el mes de julio, siendo muy fundamentales en este momento para la circulación viaria y ferroviaria en la ciudad, fundamentales también para los meses anteriores a la preparación de la Exposición Universal; cuáles fueron los motivos de dicha paralización, si ha llevado un incremento en el coste (porque dicha paralización ha durado aproximadamente algo más de dos meses); quién va a correr con este incremento, que yo supongo que será el Ministerio. Y también queremos saber, como consecuencia de esta dificultad que ha sufrido la obra, cuándo tienen prevista la finalización, y si la reanudación, de dicha obra, que ha tenido lugar en las últimas semanas, ha supuesto algún acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el Alcalde de Sevilla para la modificación del Plan especial del

puerto, que, al parecer, es el fondo del problema, aunque espero la respuesta del Ministro, porque tampoco sabemos a ciencia cierta exactamente cuál ha sido el origen de este conflicto.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra don Javier Sáenz Coscolluela, Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Coscolluela): Señor Presidente, señoría, de pocas preguntas obtengo tanta esperanza de que un problema quede resuelto como consecuencia de las mismas, o bien orientado ante la opinión pública y ante los responsables de llegar a una solución, porque en este caso la señora Diputada reúne una doble condición, la de ser Diputada en el Congreso y a la vez Concejala por el Ayuntamiento de Sevilla y portavoz de su grupo municipal. Por lo tanto, en pocas ocasiones puedo tener la oportunidad de clarificar un problema y de que quede convenientemente orientada su solución en la parte que depende del Grupo al que pertenece la señora Diputada, si es que hubiera esa relación.

Le voy a hacer una breve historia, que es mejor que leerle todo un informe complejo. Cuando se decide la candidatura de Sevilla para la Exposición de 1992, se firma un convenio entre el Ayuntamiento de Sevilla, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y la Junta de Andalucía, para ejecutar y financiar una serie de obras en la ciudad y en el área metropolitana de Sevilla. Ese convenio, que S. S. conoce muy bien, es de 11 de enero de 1986, y en él se prevé la realización de una serie de importantísimas obras de infraestructura viaria y portuaria: toda la circunvalación Este, la Suroeste, la Norte, las Rondas y los nuevos puentes sobre el Guadalquivir. Entre esas obras se prevén dos puentes sobre la dársena de Alfonso XIII, a petición de la ciudad. Uno de esos puentes es para automóviles y otro para ferrocarriles. El Ayuntamiento se compromete a financiar uno de ellos y el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo se compromete a financiar el otro. La previsión era de unos 900 millones de coste total (500 y 400). Queda encargado el Ayuntamiento de Sevilla de redactar el proyecto de construcción, y, efectivamente, cumple con lo convenido, encarga un proyecto de construcción, pero con la particularidad de que los constructores proponen una fórmula mejor que la de dos puentes, sugieren un puente único, múltiple, para ferrocarril y tráfico de automóviles. Una idea mejor que la que inicialmente se había previsto en el convenio, pero bastante más cara. Inicialmente, el coste era del doble por lo menos de lo que se había previsto.

Ante este hecho, el Ayuntamiento, a través de su portavoz, le plantea al MOPU la dificultad de acometer la financiación de la parte que le corresponde. Contaba el Ayuntamiento con 500 millones de aportación, pero ese proyecto, tal y como se nos presenta, que además agrada a todo el mundo, se convierte en un problema económico para dicho organismo.

El Ministerio de Obras Públicas (yo, personalmente) en conversaciones con el Ayuntamiento, manifestamos que, así como las ampliaciones en materia de carreteras son más asumibles, porque son Presupuestos Generales del Estado y fondos de subvención del Estado todas las actuaciones, en el ámbito portuario tenemos un problema, que es un organismo autónomo que tiene que autofinanciar las actuaciones. Es verdad que hay un fondo de compensación interportuario, pero el sistema portuario no recibe prácticamente subvenciones. La política restrictiva de subvenciones ha ido progresando y, en consecuencia, el puerto no está en condiciones de aportar la parte que correspondería al Ayuntamiento y de la que nos tendríamos que hacer cargo. Esto es conocido por dicho Ayuntamiento, no es ningún secreto para nadie qué es el puerto de Sevilla: un ente público que administra intereses generales, pero sometido a unas reglas de contabilidad particularmente estrictas que no admiten con facilidad la financiación directa del Estado ni por la distribución anual que se ha hecho del Fondo de compensación interportuario. El Ayuntamiento de Sevilla, por otra parte, factura poco, tiene un «cash flow» muy reducido comparado con el puerto de Bilbao o con el de Barcelona.

Ante este debate, llegamos a un acuerdo el Ayuntamiento y el Ministerio. Como el puerto era titular de una parcela existente en el polígono de Los Gordales, que está inscrita a nombre de Patrimonio Nacional y que tiene en el Plan General de Ordenación Urbana una edificabilidad reconocida de 40.000 metros cuadrados, pensamos que si contamos con la aprobación del Ministerio de Economía, la venta de esa parcela podría ser la forma de financiar ese exceso de costo que el Ayuntamiento no puede asumir, pero que tampoco podía asumir el puerto. Efectivamente, se desarrollan las consultas adecuadas con la Dirección General del Patrimonio y llegamos a la conclusión de que es verdad que el Plan de Ordenación Urbana prevé una edificabilidad para esa parcela de 40.000 metros cuadrados y que puede ser una razonable solución que el Patrimonio venda esa parcela y adscriba el importe de la venta o de la subasta a financiar las obras de ese puente.

El planteamiento parece razonable. Hay un acuerdo sustancial y en vista de ese acuerdo y de esa coincidencia de criterios procedemos a la firma de dos convenios. El primero es un convenio urbanístico por el que el Ayuntamiento se compromete a desarrollar el plan especial urbanístico en la zona portuaria, sin cuya aprobación no es posible vender la parcela. Como además hay otros problemas de relación puerto-ciudad, se fijan ya en este convenio los criterios para tramitar el plan especial del puerto, lo redacta la Junta del Puerto y Ría del Guadalquivir, lo tramita el Ayuntamiento, y en ese plan especial se contemplarán toda una serie de detalles, coincidentes con el Plan General de Ordenación Urbana. Concretamente, esa parcela que en el Plan General tiene una edificación de 40.000 metros cuadrados para usos terciarios de hoteles, etcétera, en el convenio es exactamente el apartado 3 b), que se denomina Frente del cauce de Los Gordales, tra-

mo entre Puentes del Generalísimo y nuevo, en sustitución del de Alfonso XIII. A la vez que se firma ese compromiso de tramitar urbanísticamente el plan especial del puerto, que nos va a permitir vender la parcela y pagar el puente, en el mismo acto firmamos otro convenio, en virtud del cual, a la vista de todo eso, el MOPU se hace cargo de los costes de este puente.

Estos dos convenios se firmaron el día 3 de mayo de 1988. Quiero resaltar que fueron sometidos al trámite preceptivo de aprobación por el Pleno municipal del Ayuntamiento de Sevilla y se votaron no recuerdo si por unanimidad, pero, desde luego, los grupos mayoritarios apoyaron los dos convenios: el convenio por el que nos hacíamos cargo de los costes de ese puente, que teóricamente tenía que pagar el Ayuntamiento, y el convenio por el que se nos daba una fórmula para resolver el problema.

Hasta aquí es todo correcto y agradable y nosotros encantados de colaborar con el Ayuntamiento de Sevilla. Pero el puente tiene unas características técnicas muy importantes; es un complejo puente que está prácticamente terminado, quedan treinta días de remates y, por tanto, puede entrar en servicio en el brevísimo plazo de unas pocas semanas. Cuando este puente está ya en avanzada construcción y, por tanto, entrando ya en la fase en que hay que liquidar las obras, nos encontramos con que el plan especial se aprueba por el pleno municipal provisionalmente, quitándole a la parcela prevista en el convenio diez mil metros de edificabilidad. Por consiguiente, no tenemos otro remedio que parar las obras. ¿La razón? Sencillamente, la financiación que teníamos prevista entre el Ayuntamiento y el MOPU no va a ser posible realizarla porque el instrumento administrativo previo para poder realizar la venta de esa parcela por la Dirección General del Patrimonio no ha sido aprobado en los términos previstos por el Ayuntamiento. Yo no sé si la dificultad de aprobar lo previsto en el convenio estriba sólo en un factor o en varios. No sé si la condición de no disponer de mayoría suficiente en el Ayuntamiento les obliga a condicionar su respuesta a la posición de otros grupos y no han alcanzado un consenso, pero, sea la razón que sea, lo cierto es que nos vemos en la necesidad de parar las obras porque no se ha resuelto lo previsto en el convenio urbanístico.

¿Qué dice ese convenio? Tengo un ejemplar a su disposición, aunque seguramente su señoría tendrá alguna copia, porque esto se trató en el Pleno del Ayuntamiento y se votó por el Grupo municipal al que su señoría pertenece. Ese convenio dice lo siguiente en la exposición: Punto dos. No obstante lo anterior, la adecuada integración de los espacios y usos portuarios en la ciudad, así como las propias exigencias funcionales del puerto, demandan un marco de ordenación global y único, dentro del cual puedan desarrollarse y coordinarse las propuestas y determinaciones que el Plan General de Ordenación de Sevilla, con carácter directivo, establece para los distintos planes especiales con incidencia en la zona de servicio del puerto de Sevilla. (Pura teoría administrativa.) Por ello, las partes acuerdan suscribir el presente convenio de con-

formidad con las siguientes cláusulas: Primero, la redacción del planeamiento se efectuará de conformidad con el contenido del documento de ordenación del puerto de Sevilla, que como anexo único se adjunta al presente convenio formando parte del mismo. Segundo, el plan especial será redactado por la Junta del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir, sin perjuicio de las competencias municipales y autonómicas. Y en ese anexo se dice cómo se ordenará el suelo en el puerto de Sevilla. En el apartado tres se indica lo siguiente: b) Frente del cauce de Los Gordales, tramo entre Puentes del Generalísimo y Nuevo en sustitución del de Alfonso XIII. Usos, en tierra, 40.000 metros cuadrados de usos terciarios para hoteles, casinos, restauración, etcétera, espacios libres y usos portuarios deportivos. Y se da la determinación de quién es el propietario. Se dice: Dominio público adscrito a la Junta del Puerto, la parte más próxima al agua de unos 160 metros de anchura, limitado por el Paseo de los Remeros de Sevilla y la Avenida de Ramón de Carranza.

Al llegar la obra a su período final y no disponer del cumplimiento de este convenio urbanístico, que es el que da soporte al compromiso financiero por parte del puerto de Sevilla, hay que parar las obras, pero por una pura razón de prudencia. El problema no se ha resuelto todavía.

¿Por qué hemos reanudado las obras? Porque hemos manifestado y demostrado ante la alcaldía que no pedimos nada especial, sólo que se cumpla el convenio que aprobó el Pleno del Ayuntamiento. Como nos han dado expectativas razonables, y, efectivamente, lo único que pedimos es que se cumpla un convenio firmado por ambas partes, he dado orden de reanudar las obras en la buena conciencia y creencia de que esto se resolverá razonablemente con arreglo a Derecho.

No sé qué malentendidos puede haber en torno a estas cuestiones. Desde luego, tengo aquí el convenio, pasado por el Pleno del Ayuntamiento, como mandan las leyes, suscrito por todas las partes legitimadas para ello y aspiro a poder resolver un problema que nos transmitió el Ayuntamiento y que acogimos con la mejor buena voluntad, que es hacernos cargo de una obra que en el convenio inicial correspondía pagar al Ayuntamiento.

Esta es la secuencia de los hechos, los precedentes y la posición que yo he venido manteniendo en torno a las consecuencias derivadas de la aplicación e inaplicación de estos convenios. ¿Qué espero? Sencillamente que todos los grupos municipales en el Ayuntamiento, cuando se plantee el recurso promovido por la Junta del Puerto, estudien a fondo este asunto y lo resuelvan con arreglo a lo previsto. Es un poco dramático que se haya hecho un puente ferroviario y viario al amparo de unos compromisos que todo el mundo conocía y que ahora la parte que ha financiado las obras se encuentre en la lamentable situación de no tener la correspondencia que garantice la oportuna financiación. Por eso, señoría, le decía que de pocas preguntas me puedo alegrar tanto respecto a la incidencia de las que hay en el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en torno a obras, porque es la primera vez que tengo oportunidad, en términos parlamentarios,

de explicar las cosas tal y como son, y lógicamente tener esperanza que de esta explicación se deduzcan las mejores posibilidades para que se arregle razonablemente esta cuestión.

Vuelvo a insistir, ha habido quien ha dicho: el Puerto, como si fuera un particular, pretende especular con la venta de parcelas. Primero, el Puerto defiende los intereses generales de la nación. El Puerto de Sevilla es muy importante para Sevilla. No creo que haya un solo sevillano que quiera que el Puerto se administre mal o renuncie a los tráficós que mueve, aunque es un tráfico que pasa por exclusas; pero el Puerto es un organismo autónomo que no tiene financiación directa de los Presupuestos Generales del Estado, ha hecho un esfuerzo por ayudar al Ayuntamiento de Sevilla con unos compromisos transparentes, públicos y, además, ratificados por el Pleno del Ayuntamiento.

Estas son las cosas, señora Diputada; así están los términos del problema. Mi explicación no podía ser otra distinta de la que le he ofrecido.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra doña Soledad Becerril, para un turno de aclaraciones.

La señora **BECCERRIL BUSTAMANTE**: Gracias, señor Ministro por su explicación e información.

Es sorprendente la reacción del Ministerio de Obras Públicas. La Administración central del Estado ante un posible o un claro conflicto —llamémosle así— frente a una Administración local, un ayuntamiento (existiendo teléfonos, fax, aviones y comisiones conjuntas que deben reunirse constantemente como consecuencia de convenios), es sorprendente que reaccione paralizándolo de la noche a la mañana y sin explicación ninguna a la ciudad, ni siquiera a su propio Alcalde, una obra de la magnitud, consecuencias e importancia de la aquí mencionada. Me parece mal, señor Ministro. Creo que hay otros procedimientos para intentar que las cosas no tengan que llegar a esa situación. Parece que es una reacción que quiere conseguir una cesión por parte del ayuntamiento, un chantaje o una amenaza al ayuntamiento. Tal actuación de administración a administración está mal. De responsable político a responsable político de otra administración no lo veo correcto, ni muchísimo menos.

En segundo lugar, toda la historia que ha contado ha sido larga, desde luego, ha sido complicada y le ha faltado poner en marcha los mecanismos que contemplan estos convenios que usted ha mencionado, que son comisiones conjuntas y equipos conjuntos de ambas administraciones, la local y el Ministerio, así como la Junta de Obras del Puerto, para la redacción del plan especial. No se han reunido; sus técnicos y los del ayuntamiento no han trabajado juntos. No han deliberado, no han resuelto y no han sido capaces de presentar un plan conjunto. Cuando ha llegado el momento —ha presentado el plan— la Junta de Obras del Puerto y el ayuntamiento ha considerado por mayoría, por una amplia mayoría, que excede en edificabilidad el Plan General de Ordenación Urbana, y ha

aprobado provisionalmente un Plan especial que se ajusta, a juicio del ayuntamiento, a lo que dice el mencionado Plan.

Esta es la situación. Veo que no se ha resuelto la cuestión, ni muchísimo menos; me parece que las cosas no van por buen camino porque la modificación ahora de un plan aprobado provisionalmente no va a ser fácil por parte del ayuntamiento y no va a ser fácil porque los técnicos municipales, la Gerencia de Urbanismo, el propio Alcalde, han manifestado muy claramente también su posición. Dar marcha atrás no va a ser fácil.

Señor Ministro, ha habido falta de acuerdos a la hora de trabajar o falta de decisión de trabajar conjuntamente, ha habido incumplimiento del acuerdo por parte de la Administración y, además, en el fondo ha habido intentos por parte de la Junta de Obras del Puerto, de superar con creces la edificabilidad o edificabilidades establecidas en el Plan General de Ordenación de Sevilla. Yo me aventuro a decir que no va a ser fácil dar marcha atrás en este asunto.

Es grave para Sevilla y lamento la incompreensión por parte de ambas administraciones. Repito que no comprendo cómo se ha podido llegar a esta situación.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señoría, sigo sin perder la esperanza de que las cosas se resuelvan con arreglo a Derecho. El Puerto no ha intentado superar la edificabilidad. Pedimos que se aplique la prevista en el Plan general y en el convenio; ni más ni menos. Esto no está supeditado a las opiniones de los técnicos; esto vincula a todos y cada uno de los integrantes del ayuntamiento.

Sólo pretendo que se respeten los pactos que han pasado por el Pleno, y que todos los grupos políticos sean consecuentes con este compromiso. Si el ayuntamiento no lo cumple, no me puede hablar, señoría, de chantaje, porque adoptemos las medidas cautelares correspondientes para que el Puerto no incurra en comportamientos desautorizables desde el punto de vista de la contabilidad, de la administración y de la gestión.

No pediré nunca al Presidente de este Puerto ni a ningún otro que se aparte de las normas de contabilidad, de gestión y de administración para agradar a quien quiera que sea.

Hay un convenio cuyo cumplimiento es invocable en Derecho. El MOPU, a través del Puerto, ha cumplido la parte de sus compromisos. Lo único que pedimos es que el Ayuntamiento los cumpla. Si ha habido más o menos contactos entre los técnicos del ayuntamiento y los del Puerto para preparar el plan especial, ese tema no afecta en absoluto al fondo de la cuestión. Puede haber más o menos cooperación y entendimiento entre los técnicos urbanistas del ayuntamiento y del Puerto, pero, en todo caso, la facultad de proposición del plan corresponde al Puerto, y la aprobación al ayuntamiento.

Hemos presentado un Plan y esperamos que los grupos municipales aprueben, en los términos convenidos, y con respeto al Plan General de Ordenación Urbana, los acuerdos previstos, y que se plasman en ese plan especial que en absoluto pretende superar la edificabilidad. Esto debe quedar bien claro, señoría; en esta materia tenemos que hablar con precisión. No es correcta la afirmación de que el puerto intenta superar los 40.000 metros edificables en la zona de «Los Gordales». Es rigurosamente incierto. Yo no apelo a la opinión de los técnicos, apelo al respeto en Derecho a unos pactos que tienen pleno contenido jurídico.

No sé si es verdad que la imposibilidad de cumplir este convenio pasa por discrepancias de grupos municipales de oposición o no. El Alcalde conoce perfectamente la versión de los hechos, lo que yo les he ofrecido; si el Alcalde intentase cumplir los términos del acuerdo y tiene la facultad de lograr la mayoría necesaria en el Pleno del ayuntamiento para ello, yo le explicaré a la opinión pública en Sevilla.

Le voy a decir una cosa, señoría, tengo la obligación de usar todos los resortes legales para que se cumpla lo pactado. No es un pacto entre particulares, es un pacto entre instituciones y lo primero que hay que exigir es el cumplimiento de los pactos, con independencia de las formas y de los estilos, si son mejores o peores en la gestión de las soluciones administrativas.

Los miles de millones que ha costado este puente tienen una financiación prevista en el convenio y si ha lugar a responsabilidades financieras por parte de quienes impidan el cumplimiento del acuerdo las exigiré y las explicaré a la opinión pública. No concibo que unos acuerdos establecidos en estos términos se pueden malograr por lo que diga un técnico o por la opinión política que pueda haber en cualquier grupo municipal. No estoy, obviamente, refiriéndome al suyo, sino en términos abstractos y no es comprensible que un pacto se incumpla por razones políticas de cualquier tipo.

El MOPU ha construido el puente, pero las circunstancias para su entrada en servicio y para el abono a los constructores pasan por el cumplimiento de los convenios. Hablar de chantaje, señoría, es una exageración.

¿Qué otra posibilidad tiene el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para no incurrir en irregularidades administrativas sino la de sentar ante la opinión pública y ante una reflexión jurídica a quienes tengan algo que ver con esto, parando las obras? ¿Qué otra cosa puede hacer la Administración? ¿Resignarse al incumplimiento? Creo que no es exigible ese comportamiento; más bien al contrario. Aplíquese el Plan especial previsto en el convenio, cúmplase con el convenio y mantengamos los comportamientos derivados de una aplicación bajo los principios de la buena fe de los convenios. Lo que no puede ser es que para salvar de un problema económico a la ciudad de Sevilla, no a sus concejales ni a su Alcalde, a los contribuyentes de Sevilla, a quienes les hemos ahorrado más de mil millones de pesetas, se llegue a un acuerdo y, ahora, por razones desde luego alejadas del mundo del

Derecho, se puede decir que ese convenio no se va a aplicar. Señorías, éstos son los términos de la cuestión.

Como yo no tengo la más mínima duda sobre las cuestiones jurídicas y como no tengo la más mínima mala conciencia sobre lo que han hecho y tiene que hacer el Ministerio, porque se ha cumplido lo sustancial que tenía que hacer el Ministerio, que es construir un magnífico puente en Sevilla, resolviendo multitud de problemas urbanos y sin que le haya supuesto al ayuntamiento la aportación de una sola peseta de más en una ciudad donde hemos invertido más de cien mil millones, creo, señorías que tengo la autoridad moral suficiente para pedir a todos los que tengan que votar que cumplan con lo convenido. Esa es toda mi reivindicación.

¿Que hay aspectos del Plan parcial que puedan ser discutibles y que no están acogidos en el convenio? Sobre eso no voy a hacer cuestión, porque yo sé qué cosas puedo exigir y qué cosas puedo sólo pedir; pero en lo que se refiere a la edificabilidad de la parcela, en la zona mencionada, en nombre de la Administración, puedo exigir el cumplimiento del convenio.

Lo razonable sería perder los apasionamientos y marginar lo que pueda tener de coyuntura política en este debate. Ha habido voces verdaderamente llamativas en torno a esta cuestión, pero lo razonable es coger los convenios, ver que procede hacer en derecho, y hacer exactamente lo que éste prevea. Eso es lo justo y lo razonable. Yo tengo la duda de si depende sólo del Alcalde el cumplimiento del Derecho, o pasa por la votación de otros grupos municipales. quiero que quede bien claro, señoría, que los grupos municipales que estén en contra de la aplicación de este proyecto, en primer lugar van contra sus propios actos y, en segundo lugar, no tienen derecho a disponer del contenido del convenio que es bilateral. Si se llegase a esa situación (estoy convencido de que al final pondremos las cosas en su sitio entre unos y otros en términos razonables) y esto no se resolverá, yo ejerceré todas las acciones legales que competan a la Administración para determinar incluso las responsabilidades pecuniarias que se hayan producido. El puente se ha construido, ha costado varios miles de millones de pesetas, los mecanismos de financiación estaban suficientemente previstos y no se pueden echar por la borda como si se tratase de una relación no jurídica, no contractual.

Esto es todo lo que le puedo decir, señoría. Yo he dado instrucciones para presentar el recurso correspondiente en el Ayuntamiento de Sevilla, pero desde luego, haré todo lo que esté en mi mano para que las explicaciones y los razonamientos nos permitan resolver el problema. **(La señora Becerril Bustamante pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No hay otro turno, pero como son cuatro preguntas y S. S. ha tenido flexibilidad, este Presidente no tiene inconveniente en que haga una nueva intervención.

Tiene la palabra la señora Becerril.

La señora **BECERRIL BUSTAMANTE**: No voy a cansar a SS. SS., dada la hora.

Señor Ministro, para perder el apasionamiento, algo que usted sugiere, no es recomendable proseguir la actitud mantenida hasta ahora por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Para tratar esta cuestión, sin pasión y con sosiego por el bien de la ciudad, no parece que las amenazas de recursos de reponsabilidades, e incluso la forma drástica y bastante violenta de parar una obra de interés general, haya sido el procedimiento más adecuado.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): La Administración, ante las noticias de la dificultad para que este asunto se resolviese, ya tenía motivos más que justificados para parar cautelarmente las obras, y esperar antes de generar más certificaciones. Hemos esperado a que se produjera el Pleno del Ayuntamiento, en el que definitivamente se incumple con el convenio, para parar las obras. En prueba de buena voluntad las hemos reanudado con la mera expectativa de que se va a estudiar en sus estrictos términos el cumplimiento de estos convenios, pero señorías, la situación de la Administración en este caso concreto es patética y no por culpa nuestra. Vamos a ver si en las próximas semanas se resuelve el problema. No son amenazas, amenazar con el ejercicio de un derecho no lo es. Si yo digo que va a haber la reclamación de responsabilidades contra quienes proceda y cuando proceda, no estoy amenazando a nadie. Amenazar con un hecho jurídico no es un acto antijurídico, ni constituye una irregularidad; dicho de otra manera, no es amenaza anunciar que voy a ejercer todos los derechos que corresponden a la Administra-

ción en términos jurídicos y ante los Tribunales. Si usted lo quiere calificar como una amenaza, lo puede hacer, yo no le voy a discutir su derecho, pero de verdad es bueno que todos los que han opinado sobre este tema sepan que todos tienen responsabilidades en esta materia porque estos acuerdos urbanísticos requieren mayoría absoluta en el Ayuntamiento; requieren la concurrencia de más voluntades que la del grupo municipal que sustenta al alcalde.

Es bueno que lo digamos y creo que es mejor entenderse con claridad. Esto no va a impedir que en los demás campos en los que interviene la Administración, en Sevilla, sigamos trabajando con la gran ilusión con que lo estamos haciendo, construyendo carreteras, puentes y todas las infraestructuras habidas y por haber que se han previsto en la planificación, pero no podemos renunciar a cosas elementales.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia, por la diversidad de temas que hemos podido tratar hoy y que nos han permitido tramitar algunos asuntos, casi todos los que teníamos pendientes con S. S.

Señoras y señores Diputados, la próxima semana tendremos reunión de la Comisión, puesto que la Comisión de Presupuestos ha acordado que las comparecencias de presupuestos se hagan en cada una de las comisiones sectoriales. No sé todavía el día porque no hay forma de concretar esa situación, pero SS. SS. recibirán notificación respecto al día y la hora en la que se realizarán esas comparecencias, en cualquier caso, la próxima semana.

Se levanta la sesión.

**Eran la una y cincuenta y cinco minutos de la tarde.**

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961