



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1993

IV Legislatura

Núm. 628

---

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO**

Sesión núm. 113

**celebrada el martes, 9 de marzo de 1993**

---

### ORDEN DEL DIA:

- Comparecencia, a petición propia, del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes (Borrell Fontelles), para informar en relación con el Plan de la Vivienda, sobre el Plan de Carreteras y el informe sobre el proceso de modernización de Correos (número de expediente 214/000092).
- 

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

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Industria, en cuyo orden del día figura como único punto la comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, don José Borrell, para informar sobre la ejecución del primer plan de Carreteras a esta Comisión.

Para una primera intervención a este respecto, tiene la palabra el señor Ministro, don José Borrell.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Gracias, señor Presidente, señoras y señores Diputados, por su atención en esta comparecencia que tiene por objeto fundamentalmente informar del acuerdo del Consejo de Ministros adoptado en su última reunión del viernes pasado, por el cual se determina la finalización del proceso de contratación del primer Plan General de Carreteras.

El primer Plan General de Carreteras fue aprobado por el Congreso el 20 de marzo de 1986, casi día por día

siendo hoy como es 9 de marzo de 1993, siete años después de su aprobación parlamentaria. El Gobierno, a propuesta del Ministro responsable, ha recibido un informe sobre la ejecución del Plan y una propuesta para su finalización, que aparecen recogidos en dos documentos que tienen sus señorías y que les fueron remitidos con antelación, como solicitaba la Señora Diputada. **(La señora Martínez Saiz: ¡No!) ¿No fueron remitidos con antelación? (Denegaciones).** Esas eran las instrucciones que había dado para que se remitiesen. No obstante, los podemos explicar sin problemas porque son fáciles de entender. En primer lugar, contiene un informe sobre la ejecución, es el mismo que ha recibido el Consejo de Ministros; y en segundo lugar, un anexo que contiene el conjunto de obras que se van a contratar de aquí a finales de año para dar por terminado el primer Plan de Carreteras.

De las obras que se referencian en este anexo, algunas han sido ya licitadas en el año 1992 y van a ser contratadas este año; otras, van a ser licitadas y contratadas durante este ejercicio. De forma que el acuerdo del Consejo de Ministros relativo a la finalización del Plan incorpora aquellas obras que van a estar contratadas al 31 de diciembre del presente ejercicio. Hemos tomado este criterio como punto de referencia homogéneo, es decir, la obra contratada, o, lo que es lo mismo, la obra en ejecución. Hubiésemos podido tomar como criterio la obra licitada, aunque no hubiera sido contratada todavía, pero nos ha parecido que esto no era una situación aceptable a la hora de medir la ejecución del Plan, porque ni siquiera hubiéramos sido capaces de cuantificar el coste de la contrata que, como ustedes saben, varía entre la licitación y la contratación. Por ello, algunas obras que se van a licitar durante el año 1993 pero que sabemos que no vamos a tener tiempo de contratar, no han sido incluidas en el balance del Plan, ni en el anexo que tienen sus señorías. No hay, pues, trampa ni cartón: no están incorporadas en este anexo las obras del primer Plan que se van a licitar este año, pero que sabemos que no va a ser posible culminar los plazos de su contratación efectiva. Eso no quiere decir que no se vayan a licitar -obviamente, lo van a ser-, ni que no se vayan a contratar -lo van a ser-, pero en el año 1994. Por lo tanto, ya incorporadas en otro proceso de planificación, en lo que podría ser el primer plan sectorial que se derive del futuro plan director de infraestructuras o en un plan puente que haga el enlace entre las obras del primer Plan y las que resulten de los nuevos esquemas de planificación.

Estas obras están contenidas en un nuevo anexo que el Ministerio todavía no ha acabado de elaborar, pero del cual puedo suministrar un avance para que queden identificadas aquellas que serán objeto de licitación, pero no de contratación, durante este ejercicio. Con ello, el Ministerio hace el mayor esfuerzo de información posible para que SS. SS. tengan toda la información que puedan desear a la hora de valorar la marcha de la ejecución del Plan.

El documento que tienen SS. SS. es exhaustivo y describe el Plan desde sus inicios hasta este acuerdo del

Consejo de Ministros. Se trata de un Plan que se aprueba, como les decía, en marzo de 1986, pero que parte de la situación de la red de carreteras a finales del año 1984, una vez que se termina el proceso de transferencias a las comunidades autónomas. El punto de partida es pues el que aparece en el cuadro de la página 1: cuál era la red de carreteras del Estado, la RIGE, en su composición final, después de que se hubiese terminado el proceso de transferencias a las comunidades autónomas.

A partir de este momento, el plan tarda en elaborarse casi un año o más, puesto que cabe entender que los planes están elaborados cuando los aprueban las Cortes. En el caso del primer Plan de Carreteras, el Gobierno lo aprobó en diciembre de 1985, invirtió todo el año 1985 en su elaboración, pero las Cortes lo aprueban el 20 de marzo de 1986.

Se establecen unos objetivos que son los que se indican en la página 2: 3.250 kilómetros de autovía; 6.635 kilómetros de acondicionamientos; 8.320 kilómetros de reposición y conservación; 90 kilómetros en medio urbano. Se estima que en el año 1986 ese Plan, en pesetas del año 1986, es de 800.000 millones. Es la información recordatorio que tienen ustedes en la página 2.

Obviamente, sería un ejercicio inútil y carente de todo contenido, que no haría sino reflejar la ignorancia de quien lo hiciese, el comparar los 800.000 millones de pesetas del año 1986 con el coste final del Plan que el documento describe. Como sé que va a ser la primera tentación, a la que dudo que eviten caer algunas de SS. SS., me anticipo aclarando lo que es evidente: que no se pueden comparar pesetas de diferentes años; que las pesetas de 1986 no son las mismas que las del año 1993; y que el Plan aprobado en 1986 ha sufrido, como es lógico, por otra parte, importantes modificaciones a lo largo de su aplicación.

¿Cuáles han sido estas modificaciones? ¿Cuál ha sido la historia del Plan a lo largo de estos siete años? La más importante de todas, sin duda, ha sido la mejora en los parámetros de calidad de las autovías. Estas se conciben, en un principio, como meros desdoblamiento de calzada en las carreteras nacionales. Pero, poco a poco, incluso de una forma muy rápida, la entrada en vigor de la Ley de Carreteras en 1988, la entrada en vigor de la normativa europea en materia de corrección de impacto ambiental, el aumento de los flujos de tráfico que se manifestaban ya, las modificaciones en la normativa vigente relativas a trazados, drenajes, seguridad, firmes, períodos de garantía, legislación sobre el IVA, y el deseo manifiesto de la colectividad española de que las autovías tuviesen características geométricas de autopistas y que, además, incorporasen una ósmosis con el territorio que no tienen las autopistas, ha aumentado considerablemente los costes estándar de los proyectos inicialmente concebidos.

En segundo lugar, la propia modificación del Plan en sus objetivos cuantitativos. De esta manera, hemos ido acompasando nuestra red viaria a la evolución de nuestro parque móvil. Sus señorías deben saber -es un buen parámetro de crecimiento y de bienestar en el país- que cuando se aprueba el Plan hay en España 12.284.000

vehículos, y que en el año 1992 había en España -hace tres meses- 17.340.000 vehículos. Es decir, en seis años el parque móvil español ha pasado de 12,3 -redondeando- a 17,4, un incremento de casi el 50 por ciento en seis años; 5.100.000 automóviles más, es decir, casi un millón de coches más por año se han incorporado al parque móvil español. Eso ha provocado en algún momento situaciones de congestión a las que el Plan está dando en este momento una respuesta eficiente.

Los cambios en las características del trazado han sido muy importantes y el resultado está a la vista. Fue -la experiencia lo va demostrando cada vez más- una buena idea construir autovías en vez de doblar la red nacional con autopistas de peaje que nunca hubieran sido acometidas por la iniciativa privada por la falta de rentabilidad financiera de estos proyectos y que hubieran creado unas estructuras empresariales fuertemente deficitarias en una red con una capacidad excedentaria en la mayor parte de su trazado.

El Plan fue modificado en el año 1988, para incorporar un conjunto de proyectos derivados de la Exposición Universal de Sevilla, la Olimpiada de Barcelona, y un conjunto de convenios con ayuntamientos y comunidades autónomas, en particular en el caso de Madrid, y ya en junio de 1988 la inversión pasó a estimarse en casi un billón y medio de pesetas del año 1988. Este incremento se debe fundamentalmente a los programas en medio urbano, que pasan a representar una inversión estimada de 233.000 millones de pesetas. Si colocamos las pesetas del año 1988 en pesetas del año 1983, observaríamos que el incremento entre estos dos años, para comparar en términos homogéneos, es ya del 27 por ciento, en buena medida debido, como digo, al incremento de determinados programas de actuación en los kilometrajes previstos.

El Plan se modifica de nuevo en mayo de 1990, al aprobarse el Plan de transportes de acceso a las grandes ciudades, donde se colocan 443.000 millones de pesetas, del año 1990, en los objetivos previstos para acometer estas inversiones. En la página 5 tienen sus señorías la comparación entre el inicio del Plan, mayo de 1990, y la terminación del Plan a finales del año 1993.

A finales del año 1993 tendremos en servicio 3.445 kilómetros de autovía, a comparar con los 3.250 que el Plan preveía. Es decir, tendremos en servicio 200 kilómetros más de los que estaban previstos en el Plan original de 1986; 6.556 kilómetros de carreteras de nueve metros; 7.954 kilómetros de actuaciones de reposición y la impresionante cifra de 946 kilómetros de vías de gran capacidad urbana. En total, a finales de 1993, con estos objetivos contratados -contratados, no todos ellos terminados de construir-, el plan significará una inversión de 2 billones 778.000 millones de pesetas. ¿De qué pesetas? De las pesetas de cada año en las que se ha materializado la correspondiente inversión. Por tanto, es una suma heterogénea de pesetas derivadas de los OCA, es decir, de los certificados de obra presupuestariamente aceptados, en el año en el que se aceptaron. La comparación con los 800.000 del año 1986, o los dos billones del año 1990, no

es posible efectuarla a palo seco, por la sencilla razón de que estamos manejando magnitudes monetarias diferentes.

Ese es el volumen de inversión estimado en un Plan a finales de 1993. Pero creo que sus señorías merecen conocer primero cuál era la situación a finales de 1992, que es lo que les explica la página 6. A finales de 1992, el Plan se había ejecutado en un 84,3 por ciento, medido en términos de obra en servicio en ejecución; obra licitada, contratada, terminada en algunos casos y, en otros, en ejecución. Aquí tienen ustedes cómo el programa de autovías tenía a finales de 1992 una tasa de ejecución muy fuerte, 94 por ciento, también muy fuertes los programas de reposición y acondicionamientos, más atrasado el programa de medio urbano como consecuencia de dificultades singulares en la obra en la periferia de las grandes ciudades por mil y una circunstancias que en algunos casos tienen que ver con la falta de suministro de los terrenos por parte de los municipios que se habían comprometido a hacerlo.

La situación a finales de 1992 había dado un cambio espectacular gracias a que, durante ese año 1992, España puso en servicio 1.005 kilómetros de nuevas autovías. Recordarán sus señorías que a mediados del año comparecí en esta Comisión para plantear este objetivo, que no fue creído obviamente, como suele ocurrir cuando el Gobierno plantea objetivos, fue tachado en su día de ilusorio o de engaño al país; en resumen, recibí una serie de epítetos a cuál más cariñoso. Manifesté que realmente era un objetivo alcanzable, que se podía conseguir poner en servicio 1.000 kilómetros de autovía y hemos puesto en servicio 1.005 kilómetros de autovía. Una cifra no igualada por ningún país europeo, que no volverá a ser igualada en la historia de España en mucho tiempo, porque es el resultado de la maduración de un esfuerzo de largo plazo, acometido por mis antecesores, en particular por el Ministro Javier Sáenz Cosculluela, a quien corresponde, sin duda alguna, el mérito de la actuación que a mí me ha tocado simplemente recoger, y que recibí durante el tiempo en el que esta obra estaba construyéndose críticas injustificadas que después, cuando los tiempos concluyeron como debían concluir, pusieron de manifiesto lo acertado de su gestión. Son 1.005 kilómetros acometidos por Javier Sáenz Cosculluela y puestos en servicio en el año 1992. Un récord histórico, insisto, que se compara extraordinariamente bien con lo que Francia hace en sus mejores tiempos, que pone en servicio 600 ó 650 kilómetros en un buen año. La cosecha de 1992 es irreplicable en nuestra historia.

No hace falta que hagamos demasiada publicidad, los automovilistas españoles lo constatan día a día. Un país no es igual si tiene o no 1.000 kilómetros de autovía, por cierto, sin peaje; no es igual. Les aseguro que disponer de una autopista -vamos a llamarla ya con un nombre más apropiado a su realidad física- que va desde Huelva hasta la frontera francesa, por Port-Bou o por Hendaya, en la que no haya ninguna intersección a nivel ni ningún semáforo, en un recorrido de 1.000 kilómetros que cruza España de diagonal a diagonal, es un salto cualitativo, es un

cambio en nuestra vieja piel que es, sin duda alguna, histórico. Los automovilistas se dan cuenta y todas las informaciones de que disponemos reflejan que las infraestructuras constituyen uno de los mayores activos de la gestión política del Gobierno socialista.

A finales de 1992, ésta era la situación, un salto extraordinario. A finales de 1993, es la que describe el cuadro de la página 7. El año 1993 será también un año fértil, pero más en siembra que en cosecha. Durante cada día del año 1993 pondremos en servicio un nuevo kilómetro de autovía y empezaremos la construcción de otros dos. Durante cada día del año 1993 inauguraremos un kilómetro más -el objetivo es poner en servicio unos 360 kilómetros de autovía y de autovía urbana-, y pondremos en servicio prácticamente el doble; será iniciada la construcción de 770 kilómetros de autovía.

Al final, el programa de autovías se habrá cumplido en un 99,5 por ciento. Lo digo como elemento de credibilidad para las futuras ofertas de inversión y de planificación de infraestructuras que está haciendo el Gobierno en este momento, que reposan en la credibilidad que nos da haber cumplido en el 99,5 por ciento el Plan previsto en el año 1986. Ese Plan previsto en 1986 tenía, como todo plan, carencias, incluso diría yo errores de diseño en la medida en que no se anticiparon los crecimientos de tráfico en algunos trazados, que ahora estamos acelerando, que no formaban parte del primer Plan y de los que, por tanto, no doy cuenta. Sin embargo, en lo que el Plan contenía, el 99,5 por ciento en autovías, el 85 por ciento en actuaciones urbanas, el 91 por ciento en acondicionamientos y el 94,6/95 por ciento, en reposición y conservación, esto representa unas tasas de cumplimiento muy elevadas para un Plan de estas características.

A continuación, tienen ustedes una comparación de la red de carreteras en 1984 y en 1993. Me van a permitir SS. SS. que presuma de ello. Y que transmita al país la satisfacción que tenemos todos por poder decir que hemos multiplicado por 8,2 nuestra red de autovías; casi por tres la red de gran capacidad, tenemos casi tres veces más kilómetros de carreteras de gran capacidad que en el año 1984; y que hemos duplicado la red de carreteras de nueve metros de calzada, colocándonos ya en 15.600 kilómetros de carreteras de las antiguas REDIA.

En comparación con Europa, el saito queda puesto de manifiesto en un cuadro de la página 11, que demuestra, mejor que mil palabras, lo que es la convergencia en términos reales. Ahora que se habla tanto de convergencia real y convergencia nominal, éste es un ejemplo de convergencia real, del «res rerum» latino hecho piedra. Fijense de qué manera nos estamos acercando a los parámetros europeos en materia de carreteras de gran capacidad. Atrás queda Inglaterra; estamos acercándonos a Italia, el año que viene habremos hecho el «sorpasso», tendremos más kilómetros de vías de gran capacidad que Italia. A este ritmo, en tres años más, alcanzaremos a Francia, lo cual es, sin duda alguna, algo sorprendente incluso para los que tenemos la responsabilidad de conocer mejor que nadie lo que este proceso significa.

Es cierto que este proceso se inicia a partir de 1988, el

esfuerzo de planificación viene desde 1985, y este período de esplendor en la construcción de carreteras en España contrasta con el lánguido evolucionar de los años 1970 a 1980. Esto justifica que en este mes de mayo se reúna en España el Congreso Internacional de la Carretera. La Federación Internacional de los agentes que intervienen en el complejo mundo de la carretera ha escogido España como sede de su congreso porque no hay en este momento en el mundo occidental otro país donde la carretera haya tomado tal protagonismo y sus realizaciones hayan transformado de tal forma la realidad física de un territorio.

En el mapa de la página 12 tienen ustedes la situación de la red de gran capacidad a finales de este año. Supongo que esta vez me creerán ustedes algo más de lo que me creyeron hace un año, pero esto también es una apuesta y un compromiso. Así estará la red de gran capacidad a finales del año 1993. Pondremos en servicio 360 kilómetros, uno diario, y después de esto tendremos en rojo los tramos que estarán ya terminados. Fijense bien que ya lo están, pero figurará también Madrid-Benavente, Burgos-Valladolid hasta la Nacional VI; estará terminada la autovía de Asturias; estará terminada la conexión con la frontera portuguesa con el sur, Vigo-Tuy, y quedarán dos tramos en obras en la autovía del Cantábrico que no creo que puedan estar terminados a finales de este año; estará terminada la autovía hasta Alicante; de Alicante a Murcia, Murcia-Cartagena tendrá un tramo pendiente de conexión entre el límite de Andalucía y Murcia; estará terminada la autovía de Almería, pero todavía estará en obras la variante de Almería; habrá todavía dos tramos en obras en la Nacional de Extremadura, en particular el Puerto de Miravete, y no habremos contratado dos pequeños tramos en la Costa del Sol. Los únicos kilómetros de autovía que no estarán contratados a finales del año 1993, este 0,5 por ciento del total de Plan, se localiza en la Costa del Sol, donde hay problemas de diseño importantes, problemas medioambientales que no podemos resolver si no incurrimos en unos costes desorbitados, en los que como gestor de los recursos públicos no me parece razonable incurrir, que quedarán incorporados al segundo plan. El resto estará terminado. Quedará también un pequeño tramo entre Requena y Utiel, pero entre Requena y Valencia todo estará terminado, como también lo estarán los estrangulamientos de Arganda y Perales de Tajuña.

Puedo dar ahora una buena noticia en la que espero no equivocarme y que no se me reproche después. He encargado a los servicios del Ministerio que me acompañan -el Secretario General y el Director General de Carreteras- que hagan todo lo posible para que el estrangulamiento de Arganda quede resuelto antes del verano. No podemos volver a pasar un verano con Arganda actuando como cuello de botella en la red de comunicaciones con Levante. Estamos invirtiendo en ello todo nuestro esfuerzo. No se pueden hacer milagros, pero creo que en el mes de junio, antes de que empiecen las vacaciones, Arganda ya no será un estrangulamiento tremendamente dificultoso en la comunicación con Valencia. El estrangulamiento de

Perales de Tajuña no podrá estar resuelto antes del verano, pero el obstáculo que representa es mucho menor.

Con ello las comunicaciones con Valencia habrán mejorado sustancialmente, puesto que sólo nos quedará el tramo central entre Honrubia y Requena, con obras entre Utiel y Requena, y con el compromiso de contratar Utiel-Honrubia —realmente no va a ser en Honrubia, sino un poco más al sur— a la máxima velocidad compatible con los procedimientos técnicos que nos marcan los plazos impuestos.

En este momento ésa es la máxima prioridad del Ministerio, cerrar la comunicación con Levante, porque sin duda alguna fue un error de diseño no haber previsto en el primer Plan el cierre Madrid-Valencia y el cierre Lérida-Barcelona, que tiene también un tramo central no previsto entre Cervera e Igualada. Vamos a contratar la variante de Lleida este año, pero estará en obras y no terminada, porque hemos empezado a llamar variantes a obras de infraestructura que luego acaban siendo verdaderas autopistas de circunvalación, aunque seguimos llamándoles modestamente variantes. Pero es que la «variante» —entre comillas— de Lleida va a costar 13.000 millones de pesetas, ¡vaya con la variante!; o la variante de Estepona o la de Benalmádena al final acaban siendo autopistas de circunvalación, con entradas y salidas cada nueve kilómetros, una ósmosis perfecta con el territorio y unas características de trazado de verdadera autopista, con veinte o treinta kilómetros de circunvalación de la ciudad, con intersecciones con cinco o seis carreteras radiales de las comunidades autónomas o de las diputaciones y con unas características de diseño que, créanme, hacen la envidia y la sorpresa de los técnicos extranjeros que nos visitan. Las variantes de Lleida o la de Benalmádena son obras a las que tenemos que dejar de llamar variantes, igual que la variante de Arganda, que tiene una longitud de unos 20 kilómetros; tendremos que cambiar la denominación de las cosas. Esta es la situación a finales del año 1993, porque una variante de 20 kilómetros no es una variante, es una autopista de circunvalación.

¿Cuánto va a costar el Plan? Lo tienen ustedes en la página 13, en la que describimos cuánto hemos pagado ya. A 31 de diciembre del año 1992, el Tesoro público ha reconocido obligaciones, es decir, son OCA derivadas de certificaciones de obra por valor de un billón 762.000 millones de pesetas. Naturalmente, en la obra pública, que tiene una dinámica que hay que seguir para entender, tenemos en este momento necesidades de crédito para las obras que están en marcha o que han sido licitadas a finales del año pasado, que requieren 828.000 millones de pesetas, de los cuales 46.000 millones son para expropiaciones pendientes a finales del año 1992; no me duelen prendas, hay que reconocerlo, los ajustes presupuestarios de los años 1991 y 1992 han impuesto una severa disciplina y en algunos casos desajustes importantes entre las necesidades de gasto y los créditos disponibles, que han obligado a demorar el pago de expropiaciones (pido disculpas, una vez más, a los afectados); van a pagarse estos 46.000 millones de pesetas antes del verano, y tenemos una previsión de las desviaciones por la

obra licitada a finales del año pasado. Luego, necesitamos 188.000 millones de pesetas para la obra que se va a adjudicar durante el año 1993.

Paso por encima de los detalles que tienen ustedes en las páginas siguientes, donde pueden ver el gran esfuerzo de saneamiento que hemos hecho en el año 1992 (lo tienen SS. SS. en la página 16) para pagar expropiaciones. Hemos pagado casi 20.000 millones de pesetas en expropiaciones, a pesar de lo cual nos quedan 46.000 millones, que vamos a pagar este año. En su conjunto, una vez hecha una proyección de lo que nos desviaremos en el futuro en los costes de contrata de las obras que todavía están por contratar (fíjense bien que estamos incorporando una estimación de los inevitables procesos de reformado, revisión de proyectos, medición final de la obra ejecutada pues toda obra pública tiene una desviación), tenemos suficiente información ya como para saber estadísticamente cómo se comporta el fenómeno. Aplicando los parámetros estadísticos del pasado al futuro, hemos incorporado ya una previsión de desviaciones, de manera que no nos encontremos otra vez con sorpresas crediticias y que el Ministerio de Hacienda tenga la seguridad de que los créditos que le reclama el Ministerio de Obras Públicas son créditos bien estimados, que reflejan el potencial de desviación que inevitablemente se produce en toda obra pública. Naturalmente, también va a depender de las bajas que se produzcan en los contratos de la obra por contratar. Se han producido bajas muy importantes en estos últimos meses, lo que incorpora un interrogante a la hora de valorar el coste final. Pero asumiendo el riesgo a equivocarnos, la estimación en pesetas de cada año, el coste final del Plan son 2,77, que en la página 19, en un cuadro autoexplicativo, tienen SS. SS. desmenuzados en sus componentes.

Obligaciones reconocidas a diciembre de 1992; créditos que ya están comprometidos para el futuro, 352.000 millones de pesetas; la deuda pendiente por expropiaciones, 46.000 millones; incidencias pendientes con contratistas, desviaciones que deben ser reconocidas técnica y económicamente, 78.000 millones; la obra adjudicada de aquí a final de año, 454.000 millones, y las incidencias que se producirán por la obra que esté en curso a finales de diciembre de 1993, que no va a ser sólo la adjudicada durante 1993, sino la que quede todavía en ejecución de la que ya estaba adjudicada antes.

Quiero señalarles que el Ministerio ha recibido autorización del Consejo de Ministros para adjudicar obra en el año 1993, obra del primer Plan de Carreteras, por 454.000 millones de pesetas. Quiero poner de relieve la importancia de esta cifra porque además de esta cifra el Ministerio va a licitar, y en algunos casos contratar, obra que ya no es del primer Plan de Carreteras sino que forma parte de los anticipos del Plan Director que están ya en marcha. Evidentemente, no se acaba un plan el día que se pone en servicio el último kilómetro del último proyecto, ni se empieza un plan al día siguiente de acabar el primero; hay un proceso de solapamiento y estamos ya programando obra que está contenida en planes futuros, de igual manera que durante los dos próximos años esta-

remos ejecutando obra que se deriva del primer Plan de Carreteras.

En la página 20 tienen ustedes las conclusiones; el resumen en la página 21, un diagrama que me parece muy interesante de resaltar, que es la evolución de los procesos de contrata, licitación y ejecución del Plan. Es ciertamente un Plan que ha sufrido los sobresaltos de la política económica. Ha actuado como impulsor de la actividad en algunos casos, y en otros se ha visto obligado a sujetarse como consecuencia del freno en la actividad económica inducida.

Como ustedes saben, la política en inversiones es subsidiaria de la política económica de carácter general. Se enmarca en ella, es un agente instrumentador de la misma y, en consecuencia, colabora a las distintas fases de impulso y freno. En el año 1989 se produce un volumen muy importante de licitación de obra que se contrata en el año 1990, pero que no puede ser ejecutada en su totalidad en los años 1991 y 1992 como consecuencia de los ajustes presupuestarios de este año. El Ministerio ha contribuido a digerir al servicio de la política presupuestaria de carácter general, pero qué duda cabe que nos hubiera gustado más estar en un momento de mayor holgura presupuestaria para no tener que contraer la contratación tanto como tuvimos que hacerlo en los años 1991 y 1992, lo cual, sin duda alguna, ha propiciado a la oposición una excelente plataforma de crítica que no tiene sentido si no se entiende dentro de lo que es el contexto de la política económica. Sin embargo observarán, por la línea de trazo rojo, que en el año 1992 la licitación ha despuntado de forma notable y que hemos pasado de licitar 200.000 millones, en el año 1991, a 410.000 millones en el año 1992, lo que nos permitirá contratar este año un volumen de obra mucho más importante que el año pasado.

Quiero aprovechar para felicitar a la Dirección General de Carreteras por el esfuerzo que ha hecho en el año 1992 para poner en ruta un volumen tan importante de proyectos.

En la página 22 tienen ustedes el cronograma acumulado del Plan en su ejecución temporal. Pueden observar cómo, en el año 1990, se produce un volumen muy importante de contratación, pero la puesta en servicio se concentra en los años 1991 y 1992, en los cuales se pone en servicio el 42 por ciento del Plan. Como todo plan, madura lento, pero cuando madura sus efectos son muy importantes.

En la página 24 tienen la misma información que les he descrito antes, pero sólo referida al Plan, extrayendo las autopistas de peaje. Esto es lo que el Plan ha sido; las autopistas de peaje no formaban parte del Plan, aunque la Empresa Nacional de Autopistas ha seguido construyendo en la cornisa gallega.

Finalmente, habría que valorar cómo se encuentra el programa de medio urbano, que es el que está más atrasado (página 26). En el programa de medio urbano nos encontraremos todavía con un volumen importante de obras, así como en el programa de acondicionamientos (página 27). El mapa de la página 27 describe los acondicionamientos de carreteras, es decir, las calzadas de nue-

ve metros, las buenas carreteras que este país tiene, pero que no tienen cuatro carriles. Sería bueno que en España empezáramos a hablar más que del número de carriles, del nivel de servicio, porque lo importante no es la capacidad, sino el uso que se hace de esta capacidad en función de la densidad de tráfico. No podemos construir carreteras de cuatro carriles en todas partes. Sería un despilfarro de los recursos públicos. Hay que construir carreteras de cuatro carriles allí donde el tráfico las requiere, allí donde la densidad de tráfico justifica una construcción de una vía de gran capacidad. No debemos confundir capacidad con calidad. La calidad es una cosa y la capacidad otra. Estas son carreteras de gran calidad, con nueve metros, con pendientes y curvaturas estándares, pero adaptadas al flujo de tráfico al que sirven.

En color verde tienen algunos de los tramos que no serán contratados en este año y que se incorporarán al siguiente Plan de Carreteras. Eso no quiere decir -insisto- que no se vayan a hacer, pero algunos de estos tramos tienen que cambiar de características de diseño. Sabemos ya que la oferta que se hace en el PDI es su conversión en otra clase de carreteras. No tendría sentido acometer ahora obras importantes que después fueran a ser radicalmente modificadas por nuevos trazados.

En la página 29 tienen el programa de mejora de plataforma y pavimentación. Eso también ha cambiado radicalmente la piel de España. No basta con hablar de las autovías, que es lo más espectacular y, sin duda alguna, lo más atractivo para la opinión y los medios de información, pero el esfuerzo del plan ha sido también muy importante en lo que se refiere a acondicionamientos y mejoras de plataformas y trazados.

En resumidas cuentas, señorías, el anexo que ustedes tienen es el punto final del proceso del Plan en el año 1993 e incluye las obras que se van a licitar y/o contratar durante este año. Vamos a contratar las obras que ya fueron licitadas en el año 1992, y vamos a licitar y contratar nuevas obras. En total, 454.000 millones de pesetas. Habrá dentro de pocos días un nuevo anexo -lo tengo aquí, pero no creo que esté lo suficientemente perfilado todavía-, que contempla obras del primer Plan, que se van a licitar pero no contratar, en el año 1993, que se contratarán en 1994 y que no he querido incorporar en el anexo porque entonces SS. SS., a justo título, podrían acusarme -esta vez sí- con razón de plantear como final del Plan unas obras que no habrían sido contratadas a final de año. Este anexo del anexo incorpora obras por 52.000 millones de pesetas adicionales, que van a gravitar fundamentalmente en el presupuesto de 1994 y siguientes.

Hemos acabado, por lo tanto, un gran esfuerzo de inversión, sabiendo que todavía vamos a seguir trabajando en él durante los dos próximos años, y podemos iniciar un nuevo proceso que nos marque objetivos igualmente ambiciosos que en el pasado. Pero esto, señores, es otra historia de la que hablaremos otro día.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que

desean intervenir? **(Pausa.)** Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Martínez Saiz.

La señora **MARTINEZ SAIZ:** Señor Ministro, lamentamos, una vez más —cuando no es por unos, es por otros— que los representantes de los partidos de la oposición nos hayamos quedado sin la información necesaria para haber venido aquí y haberle evitado al señor Ministro el relato de unos documentos que podíamos haber interpretado y comparado fielmente con los datos de que disponemos. A esto añado, como representante en esta ocasión de mi Grupo, que ya a primeros de enero solicité esta misma información al Ministerio, a través de preguntas escritas, y todavía no se me ha contestado. En este momento, pues, me voy a tener que remitir a los datos que nosotros disponemos de final de 1992, en cuanto a la posibilidad de dar por finalizado este Plan.

Señor Ministro, después de su exposición lo que queda claro es que el Gobierno socialista tiene que dar por finalizado este Plan, no porque esté seguro de que con las contrataciones y licitaciones que se van a producir en 1993, se va a acabar, sino porque el resto de los españoles y, sobre todo, el Grupo Popular va a dar por terminado este Plan. Usted dice que, a final de 1992, lo pagado del Plan (que, según ustedes, va a costar al final dos billones 700.000 millones de pesetas) era un billón 700.000 millones de pesetas. Según el programa operativo del Ministerio, a final de 1992, desde las obras de contratación hasta las obras en estudio, suponían un billón 158.000 millones de pesetas.

Según este programa operativo, si a final de 1992 las obligaciones reconocidas pagadas suponían un billón 700.000 millones de pesetas, el Plan, en su totalidad, como estaba concebido y reformado en años sucesivos, no puede costar dos billones 700.000 millones. Va a costar más de tres billones y las licitaciones se terminarán con tres años de retraso.

Señor Ministro, nosotros lamentamos tenerle que decir algo: esperamos que este programa operativo no desaparezca de los ordenadores del Ministerio, que vamos a seguir hasta el final el proceso de este Plan, porque en 1990 se nos anunciaba, entre otros planes, un plan puente para adelantar proyectos del siguiente Plan de Carreteras. Los responsables del Gobierno socialista decían que se iba a terminar de licitar el Plan General de Carreteras 1984-91, y ahora nos encontramos con que esas obras —que yo dudo que se puedan tan siquiera licitar en 1993— se elevan a más de 700.000 millones de pesetas, según su programa operativo, obras que se encuentran con aprobación técnica, con proyecto recibido, en estudio. Todo esto sumado da casi 700.000 millones de pesetas. Ahora nos dice S. S. que algunas obras se añadirán al siguiente plan de infraestructura viaria y que con otras se hará una especie de plan puente para poderlas terminar.

No, señor Ministro. No se puede estar anunciando por los distintos responsables de este Ministerio, a lo largo de los años, panaceas, planes distintos con diferentes nombres, para cambiar, como usted dice, la piel de España. Porque, entre otras cosas, eso es lo normal después de

invertir tres billones de pesetas del bolsillo de todos los españoles. Si después de invertir tres billones de pesetas no se cambian esas infraestructuras tendríamos que pensar que se ha producido un aumento de gastos injustificados que habría que perseguir. También eso lo aclararemos con el tiempo, no le quepa la menor duda, señor Ministro.

Usted sabe bien, señor Ministro, que cuando se aprobó este Plan nosotros lo apoyamos, pero ya advertimos de los problemas que iba a suponer para el país el empeñarse en hacer un plan de infraestructuras viarias sin oír las opiniones de los grupos de la oposición, en este caso del Partido Popular, que decía que el futuro iba hacia las características de autopista y que había que dar paso a la iniciativa privada, cosa que ustedes reconocen ahora, como igualmente admiten la imposibilidad de hacerlo en el futuro. Al no hacernos caso, han hipotecado en el futuro hacer las cosas de otra manera. Ya es imposible porque se han destruido 1.700 kilómetros de la Red Nacional de Carreteras al ser esos 1.700 kilómetros simples desdoblamiento de calzada. En caso de que hubiera que llegar, como ustedes han dicho algunas veces, a unos peajes blandos, no existe la alternativa de que el ciudadano pueda escoger entre ir por una carretera y no pagar nada y tener que pagar algo.

Señor Ministro, según ustedes este plan es tan perfecto que ustedes, en Consejo de Ministros, a propuesta suya, lo dan por finalizado. Están ustedes en el pleno de derecho de hacerlo, pero nosotros, después de tantos años de hacer el seguimiento del plan en esta Cámara, de haber pedido una ponencia para el seguimiento de la ejecución de este plan, no podemos dar por finalizado este plan por mucho que en algunos de sus programas esté realizado en un tanto por ciento elevado. ¡Estaría bueno, con dos años de retraso en la licitación de lo previsto en 1988; no ya en 1986, sino en 1988! Además, el Presidente del Gobierno, señor González, el 4 de diciembre de 1989, decía que el siguiente plan de carreteras estaba muy avanzado y su horizonte era el fin de la próxima década, dando por cierto que las previsiones del Gobierno socialista de terminar de licitar o de adjudicar el plan vigente en 1991 iban a ser una realidad.

Nosotros, señor Ministro, lamentándolo muchísimo, no podemos aceptar que este plan esté terminado y, sobre todo, que se nos diga que esto es la demostración de lo acertado en la gestión, señor Ministro. ¿Cómo es posible que con un plan de vigencia de siete años, en el que se produce un retraso de tres años y que vamos a tener que estar pagando hasta 1996, se nos hable de eficacia en la gestión? Señor Ministro, esto no es rigor ni profesionalidad ni esforzado trabajo ni eficacia en la gestión.

Señor Ministro, ya se lo dije en el debate de Presupuestos (se lo dije a los representantes del Ministerio en Comisión y a usted en Pleno), de los 17 tramos de autovía vigentes en los presupuestos, según los datos del anexo de inversiones, en 1996 quedarían por pagar todavía 112.000 millones de pesetas. El Partido Popular nunca ha obtenido respuesta a esta incógnita que se nos presenta sumando los presupuestos desde 1989, en que empezó

a actuarse en estas 17 autovías, hasta ahora. Por tanto, doy por buenos los datos que nosotros hemos sacado de los Presupuestos Generales del Estado.

Como le digo, se lo dije a usted en el Pleno, se lo dije también al Secretario General de Infraestructuras en su comparecencia en la Comisión de Presupuestos y lo vuelvo a decir hoy aquí: en este plan de carreteras, tal y como está lo dan ustedes por finalizado, tendrá obligaciones presupuestarias hasta 1996 y obligaciones presupuestarias fuertes. Aunque se termine de licitar la parte que ustedes dan por terminada en 1993, no se terminará de pagar hasta 1996. Esos son datos que están en los presupuestos y que todavía, a esta representante del Partido Popular, ni por escrito ni verbalmente se le han desmentido. Estoy a su disposición otra vez para discutirlo porque a mí y a mi Grupo nos preocupa esa falta de rigor. Ahí está en los presupuestos de este año lo que yo estoy diciendo.

Señor Ministro, le voy a dar un dato sobre algo que usted dice del programa de mejora en la plataforma y pavimentación. Ustedes señalan en rojo todos aquellos tramos en los que han actuado y que suman bastantes miles de kilómetros en la mejora de la plataforma y la pavimentación. Si todo es como en el tramo que esta Diputada hace semanalmente de 120 kilómetros, donde se ha actuado sólo en 13 en la mejora de la plataforma y la pavimentación, sobran todos los demás datos. No se ha actuado en esos miles de kilómetros que usted dice. Porque si en 120 se ha actuado en 13 y ustedes pintan en rojo 120, es imposible. Le puedo describir por tramos de kilómetros en dónde han actuado. Por tanto, no se puede poner que se ha actuado en 120 kilómetros en el tramo Algeciras-Cádiz cuando se ha actuado en 13 kilómetros correspondientes a tramos de carreteras situados entre Tarifa y Conil y algunos, muy pocos, en las curvas de Algeciras hasta Tarifa. Por tanto, no se puede coger el lápiz y llenar de colorines programas de este plan de carreteras cuando no se ha actuado en todas. **(Rumores.)**

Señor Ministro, cuando usted habla de colorines de planes de otros partidos políticos elaborados por los representantes de esos partidos, se tiene que aguantar todo lo demás. Porque usted habla y desprecia los trabajos realizados con los medios de los demás partidos cuando usted -y no se lo pensaba decir hoy- ha tenido la poca ética política de presentar un plan intermodal de infraestructuras, elaborado con el dinero de todos los españoles, en el Ministerio, en la sede de su partido. Usted no puede criticar ni pública ni privadamente ningún esfuerzo de trabajo de otros partidos hecho con sus propios recursos, señor Ministro.

Por tanto, ya que hablamos de colorines, le voy a decir que como técnico sé que el papel y el lápiz lo aguantan todo, pero lo que no se puede hacer es decir a los ciudadanos que se ha actuado en miles de millones de kilómetros, o no sé cuántos, del programa de mejora de plataforma de mejora y pavimentación, cuando realmente no es así. Este es un dato que hace increíbles algunas de las cosas que ustedes dicen.

Pero, sobre todo, lo que es más importante, señor Mi-

nistro, nosotros no vamos a dar por finalizado un plan al que le quedan más de 700.000 millones de obras en estudio porque creemos que es engañar a los ciudadanos. Es mejor que ustedes digan: No podemos dar más cuentas de un plan que para nosotros está ya desfasado porque hemos tardado mucho en terminarlo. ¡Perfecto! Nos hemos pasado en el doble de lo previsto, y nada más, señor Ministro. No podemos dar por finalizado este plan, señor Ministro. Como esperamos que no desaparezcan de los ordenadores del Ministerio los planes operativos donde están reflejadas cada una de las obras de cada programa, nosotros lo vamos a seguir hasta el final.

Un dato más, señor Ministro. De las 61 variantes que tenían previsto adjudicar en 1992, han adjudicado 31 y de esas variantes, en el global de los dos programas de autovías y de acondicionamientos, les quedan a ustedes todavía 200 por licitar, señor Ministro.

Son demasiados pequeños detalles. Si se hubiera terminado en 1991, quizá estos detalles no tendrían tanta importancia porque podríamos decir: Bueno, se ha terminado en el año previsto y un pequeño desfase no tiene importancia. Pero después de terminarse la licitación con tres años de retraso, estos pequeños detalles sí tienen importancia, sobre todo, cuando se nos quiere vender como un éxito en la gestión. ¡Por Dios! ¡Esto ya es el colmo! Digan ustedes que no se ha podido hacer menos con tanto en tanto tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió), el señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Mi intervención, que va a ser ligeramente crítica, desde luego no va a tener el cariz de la anterior porque va a ser en parte recordatoria de una interpelación de hace un par de años en que nuestro Grupo, y yo en su nombre, le decía al señor Ministro que nosotros no veíamos el plan desde un punto de vista tan exitoso como el que se nos presentaba. Hoy quizá lo ha sido más. A la presentación del plan sólo le faltaba la gente echando pétalos de rosa, porque ha sido triunfalista a más no poder. Creemos que no es así, pero tampoco somos tan derrotistas. El plazo ha sido largo y lo será más porque incluso se prevé que lo de 1993 esté acabado de ejecutar en 1995; y yo creo que no lo estará ni en 1996 y puede que queden colas en 1997.

También lamento que se nos haya entregado precisamente hoy la documentación, porque hubiera sido muy interesante haberla podido analizar. Cosas que hace tiempo se planteaban en aquella interpelación, veo que ahora están recogidas, lógicamente, tenían que estarlo. A pesar de las flores que se echaban al equipo anterior que redactó el plan, nosotros, en aquel momento, fuimos críticos, y seguimos siéndolo, porque pensamos que una de las causas de las desviaciones del plan fuera posiblemente la falta de previsión o de las proclamaciones que había, que se olvidaban de revisiones de precios, de reformados, de adicionales, de todas las mejoras técnicas que se han introducido en toda la red, dando más categoría al trazado de las propias autovías. Pensamos que eran fallos de

entonces, que se han podido corregir, y vemos que en esta documentación se contempla el pago de todos aquellos retrasos que se decían: las expropiaciones, revisiones de precios, etcétera, que no estaban contemplados, bajo nuestro punto de vista, en las primeras ideas del plan. Nosotros creemos que todavía se puede llegar a hacer alguna cosa más en cuanto a las mejoras técnicas.

Como decíamos entonces, tampoco nos preocuparía que, por realizar mejoras técnicas, el plan se tuviese que demorar, si es para hacerlo bien. Porque, señor Ministro, somos muchos los Diputados que viajamos por autovías; yo viajo por la autovía desde Zaragoza a Madrid, continuación de la autopista, y verdaderamente lamento mucho el estado en que se encuentra esta autovía. Esta autovía estuvo en las líneas que me parece que ustedes llamaban los 100 y han tenido que ir situando muchas señales de limitación de velocidad en curvas que no estaban preparadas para los 120 kilómetros por hora en que luego se ha dejado la autovía. En los tramos, por orden de kilómetros, me parece que son los 230/240, en la zona de Calatayud, se están reparando continuamente los firmes. Por tanto, es un asunto en el que, cuando usted nos hablaba de que hay bajas y muy buenas, a nosotros no nos gustan tanto las bajas, si después estas bajas revierten en que en muchos tramos hay que hacer reparaciones. Si toda la red de autovías —que no conozco en su totalidad—, estadísticamente, tienen que tener defectos como los que tiene esta zona, realmente hay que entrar a fondo a estudiar estas mejoras técnicas. En todo caso, a nuestro Grupo no le preocupa si el plan, debido a las mejoras, tarda más tiempo.

De todas maneras, creo que el trabajo que se ha hecho es importante y positivo. Es susceptible de críticas, que son puntuales o circunstanciales, pero consideramos positivo el trabajo que se ha realizado en el Plan de carreteras, Plan de carreteras que tenía que haberse terminado en 1991, aunque nos es igual, no nos importa.

Sin embargo, sí importa que venga a darnos explicaciones hoy aquí, aunque —como ya le he dicho— con demasiado triunfalismo; la época preelectoral o electoral —ya no sabemos qué es— lo hace. Quisiera lamentar, sin embargo —lo ha dicho la Diputada del Grupo Popular—, que no haya enviado el Plan Director de Infraestructuras. He leído informaciones, que salen casi redactadas desde el Ministerio, en las que se dice que el Plan Director de Infraestructuras tendrá una serie de planes sectoriales que, probablemente, deberán pasar por las Cortes. No me quejo de que el Plan Director de Infraestructuras lo haya presentado a su Grupo Parlamentario o a su partido, pero que se haya presentado a los medios de comunicación, que dentro de unos días se presente a los consejeros autonómicos, que se presente a los responsables comunitarios en Bruselas (cosa que me parece bien, así como lo anterior), que se presente a los ayuntamientos, es otra cosa. Yo le pregunto, señor Ministro, ¿nosotros no somos nadie en este país como para que el Ministro de Obras Públicas y Transportes nos venga a explicar, en líneas generales, lo mismo que ha explicado a los demás, el Plan Director de Infraestructuras?

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

El señor **ANDRÉU ANDRÉU**: Señor Presidente, aunque me siento muy satisfecho de estar cumpliendo con mi obligación en esta Comisión representando a los electores que me eligieron y exponiendo lo que considero que debo exponer representando a mi Grupo, creo que, aparte de ello, señor Ministro, nos debería estar agradecido por haberle servido de auditorio y de marco escenográfico de este ensayo de mitin preelectoral. (**Rumores.**) Yo creo que ha sido una exposición poco crítica sobre el desarrollo del Plan de carreteras. Y cuando digo esto, lo digo desde la posición de un Grupo Parlamentario que, desde un primer momento, apoyó que este Plan de carreteras fuera hacia adelante, porque creíamos que era necesario para el país, que era importante que se abordara el problema de infraestructuras que tenía. Ese Plan de carreteras, en un principio, por lo menos en su diseño, no parecía excesivamente difícil. En cierto sentido, no ha sido más que el desdoblamiento de la red arterial que existía previamente al Plan, dicho esto con todos los matices que sean necesarios; ésta era la idea general y la idea matriz con la que se hizo el Plan de carreteras.

Pienso que en la gestión de este Plan de carreteras, algunos elementos que el Ministro ha planteado como triviales, no lo han sido tanto. La desviación presupuestaria no creo que se pueda explicar solamente con la variación del valor de la peseta entre 1986 y 1993, que, desde luego, no es de tres veces una con respecto a la otra. Ha habido desviaciones presupuestarias importantes que se deben a que los proyectos no estaban lo suficientemente maduros y a que las propuestas de inversión que se hicieron en su momento no eran lo suficientemente rigurosas, y creo que es justo reconocerlo así y que no vale la pena intentar trivializar este aspecto. Como creo que también es justo reconocer el retraso que ha habido en la ejecución del Plan, sin poner mayores cargas negativas en el asunto, porque —repito— el hecho de que fuera necesaria la ejecución de este Plan y de que haya un consenso social, a nuestro modo de ver importante, para que se haya ejecutado, es algo que creo que está bastante asentado en el conjunto del país.

Aparte de lo anterior, yo hubiera deseado oír del Ministro algo más; y ya que no lo oigo del Ministro, por lo menos se lo plantearé desde la posición de mi Grupo: ¿Qué cree Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya que podemos aprender de la ejecución de este Plan? Nosotros creemos que, independientemente de que se haya cubierto una necesidad imperiosa en el país, este modelo de transporte que estamos construyendo ahora en España, no puede pervivir durante mucho más tiempo.

El hecho de que se haya pasado, desde el comienzo del Plan, de 12 millones 300.000 automóviles a 17 millones 400.000 es un hecho bastante determinante como para que la situación del transporte en este país no haya mejorado todo lo que hubiera sido deseable con la ejecución de todas las infraestructuras que se han hecho. La situa-

ción del transporte en este país, de hecho, no es buena, ni mucho menos, a pesar del esfuerzo presupuestario que se ha realizado. Y esto es porque a este Plan de carreteras lo que le ha faltado es una visión del transporte diferente a la que se ha tenido. Y, desde luego, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, para el futuro, considera que no se puede, de forma inercial, continuar con este mismo modelo de transporte.

Consideramos que si tenemos 25 millones de vehículos en un futuro próximo y estos millones de vehículos, automóviles, se siguen usando de la forma tan indiscriminada con que se vienen usando hasta hoy, todos los billones de pesetas que se inviertan en carreteras serán pocos, serán insuficientes y, en última instancia, nos llevarán a una situación de transporte absolutamente desastrosa.

Por tanto, consideramos que lo que hay que aprender de la ejecución de este plan de carreteras es que hay que ir a otros modelos de transporte. Izquierda Unida propone que se vaya a unos modelos ecológicos de transporte sustancialmente diferentes a aquellos a los que nos está llevando nuestra actual forma de inversión en transporte en este país.

Nosotros, por tanto, no somos partidarios de seguir invirtiendo indiscriminadamente en carreteras y, además, creemos que hay que plantear medidas -si se quieren llamar coactivas llámense coactivas- para el uso del transporte privado en este país. Los billones que se inviertan en accesos por carretera a las grandes y medias ciudades españolas serán billones de pesetas mal utilizadas mientras sigan entrando todas las mañanas miles y decenas de miles de vehículos con un solo conductor en todas las ciudades españolas. Esto debe abordarlo la futura política de transportes que se haga en este país y debemos aprender, de la ejecución del actual Plan de carreteras, que mientras estos usos del transporte privado sigan planteándose, nuestras ciudades seguirán congestionadas y la inversión que se haga en carreteras será siempre insuficiente.

De lo poco que conocemos del futuro plan de infraestructuras, de la visión genérica que nos hemos podido formar hasta ahora (porque no voy a repetir lo que dicen mis colegas acerca del poco interés parlamentario que ha demostrado hasta ahora el Ministro en cuanto al plan de infraestructuras, menor que en otros niveles), deducimos que la inversión cuantitativa que prevé el Gobierno y el Partido que le sustenta, hasta el momento, parece que va en la línea de seguir fundamentalmente invirtiendo en este tipo de infraestructuras viarias, sin plantearse otro tipo de políticas, otras alternativas más ecológicas de transporte que nosotros consideramos absolutamente necesarias.

Por tanto, independientemente de que mi Grupo Parlamentario crea necesario que este Plan de carreteras se hiciera, con las discrepancias que podamos tener sobre hechos concretos (que creemos que son más importantes que los que el Ministro plantea) consideramos que el Gobierno debe ser más autocrítico sobre la forma y sobre los objetivos que se han conseguido en el conjunto del transporte en este país, en este Plan de carreteras, porque

sería muy importante que para el futuro, más que presumir de gastar billones y billones de pesetas, el conjunto de la colectividad, el conjunto del Estado español pudiera presumir de haber conseguido unos mejores modos de transporte, unas situaciones de dispersión en el conjunto del territorio nacional más racionales y, desde luego, una mejor calidad de vida.

Este es el objetivo que se plantea mi grupo político y, desde luego, es la línea en la que intentaremos plantear el debate político cara a futuras inversiones en carreteras y en otros modos de transporte.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, el señor Mur tiene la palabra.

El señor **MUR BERNAD**: Muchas gracias, señor Ministro por su información y su comparecencia. Tengo que agradecerle también el haber recibido la documentación antes de este acto. Hay que ser justos con el sistema de distribución, la recibí con una cierta anticipación, la cual le agradezco porque me ha permitido ver con más detalle todo este resumen tan importante que el señor Ministro nos ha explicado aquí.

También le felicito por el optimismo y el alto grado de autocomplacencia del señor Ministros esta mañana. Supongo que ante las dificultades económicas que atraviesa este país, a usted le ha tocado el papel de vender alegría y optimismo a los medios de comunicación y a los medios económicos, y ha venido hoy aquí, como lleva varios días ya en los medios de comunicación, hablando de grandes inversiones, de sumas billonarias, de que todo va muy bien, hasta tal punto que, según he leído hoy en algún medio de comunicación, ha subido la Bolsa gracias a las declaraciones y a la presentación de ese plan de infraestructuras del señor Ministro. No está mal el papel que le ha tocado hacer a usted.

Hablando más concretamente de lo que hoy se ha presentado en la Comisión, que era nada más y nada menos que el informe sobre la ejecución y finalización del primer Plan General de Carreteras, que estaba diseñado para los años 1984-1991, tengo que decir que este plan no empezó en 1984 ni termina en 1991, ésa es una de las primeras cosas que conviene observar. Ya sabemos que de lo que se prevé o diseña a lo que luego se realiza hay algunas variaciones importantes, como aquí se han puesto de manifiesto. Es un plan que pudiéramos denominarle deslizante en el tiempo y sobre todo en el presupuesto.

Señor Ministro, empezar con un plan con 800.000 millones de pesetas y terminarlo con dos billones 778.000 millones, o lo que sea, desde luego tiene mérito, porque la variación presupuestaria es enorme. Creo que hemos perdido el sentido de lo que es un millón de pesetas, pero aquí hablamos no de millones, sino de miles de millones y hasta de billones de pesetas de desviación. Usted lo justifica fácilmente con la depreciación de la moneda, con algunas variaciones sobre los planes previstos y con algunas incorporaciones, lo cual deja en muy mal lugar todos los debates parlamentarios que tuvieron lugar aquí cuando se presentó el plan que ahora analizamos, todas

aquellas explicaciones que ustedes dieron desde que el Gobierno lo aprobó hasta que se tramitó aquí y lo dieron a conocer a los medios de comunicación. Como se parece muy poco en el costo final a ese plan, y como supongo que lo que ustedes habían diseñado sí se parece mucho a lo que han hecho, no veo claro ni justificada semejante variación presupuestaria.

Con sus cifras, señor Ministro, que no pongo en duda porque usted es el que tiene los medios para darnos los datos (la verdad es que la precariedad de medios de este Diputado cuando menos es absoluta y por tanto tengo que fiarme de todos los datos que da el Ministerio, que supongo correctos), la variación presupuestaria no se corresponde con variación en kilómetros, porque solamente en las autovías ha habido una variación, no sé si importante, en los kilómetros que se habían previsto al inicio del Plan y los que se han hecho. Se habían previsto 3.250 kilómetros y se han hecho 3.445, no llega a doscientos kilómetros más de autovía. Sin embargo, en las demás partidas, se habían previsto 6.635 y se han hecho 6.555, o sea, algún kilómetro menos. En el Plan Reco se habían previsto 8.320 kilómetros, y se han hecho 7.954, es decir, menos kilómetros en dos planes concretos y, sin embargo, la variación presupuestaria es de 800.000 millones de 1986 al inicio del plan, a los dos billones 778.000 millones, o los que sean, porque usted ha dejado abierta la puerta, al finalizar el plan en 1993, con una serie de incidencias que, calculadas con los mismos índices que se han venido dando hasta ahora, pueden fácilmente llevar, si este plan se ejecuta tal y como está aquí, a los tres billones de pesetas. La verdad, señor Ministro, a nosotros, que todavía tenemos mucho respeto por lo que supone un millón de pesetas, esta desviación presupuestaria nos parece exagerada.

Evidentemente, le dejo que presuma. Usted ha dicho: «Déjenme presumir.» Presuma usted, aunque el mérito creo que debería usted como mínimo atribuírselo a todos los españoles que han aportado los fondos necesarios para que usted hoy pueda presumir. La única duda que nos queda es saber si con el dinero que se ha aportado se podrían haber hecho más cosas o las cosas que se han hecho podían haber costado menos dinero. Me explicaré.

No sé si usted tendrá datos sobre el costo definitivo por kilómetro de carretera o de intervención o de autovía, pero me gustaría saber los costos comparativos con otros países de nuestro entorno europeo —la economía está muy interrelacionada incluso en cuanto a los costos—, de parecidas características el medio físico, evidentemente. Se me antoja que los costos unitarios por kilómetro son exagerados y elevados —no sé al señor Ministro qué le parecerá—, sobre todo la diferencia que hay entre el costo previsto en el proyecto y el costo que ha resultado después de liquidar las obras, ya que hay algunos proyectos que, desde luego, podrían ser emblemáticos de esa diferencia entre lo que preveía el proyecto y lo que ha costado la liquidación de la obra.

Pediría al señor Ministro que nos diera información detallada de estas desviaciones y de cuál ha sido el tramo o el proyecto puntero entre la desviación del proyecto y la

liquidación final de la obra, porque en algunos casos serían ilustrativos para que se cursaran en las Escuelas de Ingenieros de Caminos.

No nos ha dicho, aunque aquí ha hecho una previsión más de futuro que de presente, cuánto se debe todavía de las obras. Existe la creencia, por lo menos los medios de comunicación lo han puesto de manifiesto, de que la deuda de su Ministerio con las constructoras, fundamentalmente en el Plan de carreteras, es todavía elevada y que esto incluso plantea problemas de liquidez a las grandes empresas. Los subcontratistas y proveedores se quejan de que no cobran de las grandes empresas o que cobran tarde. Si usted tiene algún dato, me gustaría que nos pudiera precisar esto, sobre todo si es o no cierto, para despejar esa duda que se ha creado entre pequeños subcontratistas y pequeños proveedores de las grandes adjudicatarias.

Otro dato muy importante para saber el grado de control que ha habido en estas adjudicaciones tan billonarias, tribillonarias, sería conocer cuál ha sido el sistema de adjudicación, si ha sido la subasta, si ha sido el concurso, si ha sido el concurso con proyecto, porque evidentemente ése es un dato que nos ayudaría a conocer el tipo de control jurídico de contratación que se ha ejercido sobre contratos tan importantes.

Habla usted de los convenios con las grandes ciudades. Desde luego, yo no conozco más que algunos muy puntuales, pero le puedo decir que el que hace referencia a la ciudad de Zaragoza ha sido incumplido palmariamente por su Ministerio. No conozco otros de grandes ciudades, como los que estaban en el famoso Plan Felipe, pero el de Zaragoza lo hemos tenido que soportar durante muchas campañas electorales, en las que se hablaba de los planes y convenios suscritos entre el Ayuntamiento de Zaragoza y su Ministerio, y luego resulta que el cumplimiento del mismo ha sido casi nulo.

No ha hablado usted de lo que todavía queda por adjudicar en el año 1993. Le felicito por su certeza en la longevidad de la legislatura y de su cargo, que le permite hacer planes hasta finalizar 1993. A la vista de todo lo que figura en este extracto de cuestiones pendientes, sobre todo lo que falta por licitar y adjudicar, lo que se ha licitado en 1992 y lo que falta en 1993, nos gustaría saber de dónde va a salir toda esa cantidad de dinero que hay aquí prevista, porque en los Presupuestos Generales del Estado no estaban las cuantías que hoy aparecen aquí (de las que nosotros nos congratulamos mucho) pero cuando se hicieron los Presupuestos, las enmiendas que nosotros presentamos iban precisamente tendientes a aumentar las partidas presupuestarias. Hemos visto cómo ahora aquí, no sé si por milagro, aparecen una serie de previsiones de inversión que no aparecían en los Presupuestos. Preguntaría si usted nos puede dar algún detalle más sobre de dónde va a sacar el dinero o si lo va a dejar pendiente para los que vengan después.

Ha dicho que usted va a contratar obra como anticipo del segundo plan, ese segundo plan que ya ha presentado, aunque no aquí en el Parlamento, que usted ya ha vendido reiteradamente a los medios de comunicación y a los

ciudadanos, y habla usted de un cierto solape. ¿No cree usted que ha tenido tiempo para haber hecho ese plan con antelación suficiente para que no tuviera que contratar obra con cargo, como anticipo, al segundo plan? Si se le ha retrasado la ejecución del primero, ¿no hubiera sido mejor elaborar el segundo plan, como desde aquí también se ha dicho, con tranquilidad? Lo hemos venido pidiendo muchos Diputados por lo menos desde hace dos años, para así haber tenido tiempo de debatirlo y que hubiera podido entrar en vigor, de verdad, cuando termina el primer plan, y no que así va a entrar en vigor, en su parte práctica, antes de que lo conozcamos y que se haya debatido aquí. Usted da por hecho ya que lo que va a traer aquí va a ser aceptado y no va a haber ninguna variación. Si he entendido mal, señor Ministro, le ruego que usted me lo aclare y rectificaré. He tomado nota: «Voy a contratar obra como anticipo del segundo plan.»

Después de tantas previsiones y de tantas buenas noticias, hay una enorme duda que está en los medios de comunicación y en los ciudadanos. La pregunta es muy concreta, señor Ministro. Con todo esto que usted ha hecho y lo que va a hacer, ¿puede asegurar, afirmar o desmentir que va a haber peaje en las autovías? En esta red de autovías tan maravillosa que usted ha hecho y que va a hacer con ese nuevo plan, ¿piensa usted poner peaje para su uso o lo descarta definitivamente? Lo digo porque, curiosamente, entre los logros de este primer plan, usted ha hablado de autovías, ha hablado de mejoras en las carreteras, del ensanche de las carreteras y, sin embargo, es pobre y prácticamente inexistente el aumento de kilómetros de autopistas en todos estos años.

Ya sabemos la aversión que desde el Ministerio de Obras Públicas se ha tenido a las autopistas, pero yo no sé si, a partir de ahora, el segundo plan las contemplará, ya que realmente las autovías no sustituyen a las autopistas. Pueden ser complementarias, pueden ser coadyuvantes, pero evidentemente las autovías no son autopistas, y pongo como ejemplo práctico la que ha citado ya el compañero del Grupo Catalán. Me refiero a la autovía de Zaragoza-Madrid, inaugurada unas diez o doce veces —la inauguraron ustedes por tramos y así la inauguraron más veces— y que desde luego es una auténtica chapuza. Eso no tiene nada que ver con una autovía buena y mucho menos con una autopista. Nos gustaría saber qué piensa usted de las autopistas para el futuro.

Mi compañero de Unión Valenciana me pide que le indicara que entre los temas pendientes hay una obra muy importante que no aparece, como es la autovía de Levante: 12.542 millones de pesetas que se va a quedar sin licitar. ¿Cuál es la razón por la que esta autovía no se va a licitar en lo que queda del año 1993?

Para terminar, señor Presidente, una pregunta muy concreta. Usted sabe que en Aragón estamos pendientes hace días de sus decisiones sobre la autovía de Villanueva a Nueno, esa autovía que formará parte del eje nortesur, la autovía Somport-Sagunto. Sabe usted que hay un compromiso del Gobierno, merced al cual, con una ayuda económica del Gobierno de Aragón, esa autovía se iba a adelantar en el tiempo a los planes, pero en el primer

plan no figura y en el segundo no lo sabemos. Los meses van pasando, no sabemos qué está ocurriendo, ahora parece ser que ese convenio que se iba a firmar con el Gobierno de Aragón no se firma porque ustedes, desde el Ministerio, la van a financiar en su totalidad, que es lo que les corresponde, puesto que es una carretera que forma parte de la red de interés general del Estado y donde lo único que hacía el Gobierno de Aragón era ayudar a anticipar una obligación que ustedes tenían. Parece que ahora ustedes la van a anticipar sin esa ayuda, bienvenida sea, siempre y cuando se anticipe y no se quede «ad calendas graecas», porque no aparece por ningún sitio. En los papeles que he visto aquí, desde luego no aparece ninguna previsión de licitación en 1993 ni en 1994.

Como yo tengo ahora la oportunidad de que usted nos aclare qué es lo que pasa con este tramo de autovía, que sabe usted perfectamente que nos preocupa mucho, pido disculpas a los señores Diputados de la Comisión por hacer una pregunta tan concreta y de tanto interés para Aragón, pero quizá también sirva como ejemplo de comportamientos, de compromisos adquiridos en un momento dado, que luego se cumplen o no se cumplen según las circunstancias.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Para agradecer su presencia y la explicación exhaustiva que nos ha hecho de la ejecución del primer Plan General de Carreteras; muchas gracias también por la presencia del Secretario General de Infraestructuras y del Director General de Carreteras.

En primer lugar, nuestro Grupo querría expresar cierta sorpresa no ya por la falta de fe, o de creer que se trata de actos de fe o de ejecución de actos de fe creer o no creer en alguna cosa más o menos intangible. Aquí estamos hablando de cosas muy tangibles y que están en la realidad de nuestro país, que los ciudadanos están tocando día a día con sus vehículos. Se habla de que no se puede creer que esto se pueda dar por terminado, digamos, en términos no absolutos; en términos absolutos evidentemente queda, aproximadamente, un 6 por ciento, como ha expresado el señor Ministro, de actuaciones no concretadas, pero se puede dar por finalizado el Plan con total satisfacción, y además, como digo, con realidades tangibles y expresivas, como son estos dos planes adicionales que nos han repartido sobre el achicamiento de la Península Ibérica en sus relaciones con Europa a través de Francia, y el achicamiento interno de la Península Ibérica en sus relaciones con Madrid, y precisamente de quien menos cree que resulta tangible. Los ciudadanos del sur de la Península, de Cádiz, Huelva, etcétera, que parece ser son los menos crédulos en algunos grupos políticos de esta Cámara, son los que más achicada han encontrado la Península, con ahorro de más de dos horas, como si hubiera acercado alrededor de 220 kilómetros Cádiz de Madrid, por ejemplo. Esos son datos —no hay

que hacer actos de fe, sino que son datos— que están en la realidad, y se circula día a día por esas carreteras, y se ha achicado la Península.

Dicho esto, nuestro Grupo también tiene mucho interés en resaltar, una vez más —como lo hemos venido haciendo a lo largo de las reuniones de la Ponencia que ha seguido la ejecución del Plan y que ya ha sido citada—, y hacer reflexionar a la Cámara y a los ciudadanos sobre las situaciones de partida. El primer Plan General de Carreteras tuvo una gestación en unas circunstancias socioeconómicas determinadas y tuvo un diseño adecuado a esas circunstancias socioeconómicas del momento, un momento de crisis, todavía sin superar esa crisis, con un diseño de aprovechar el patrimonio existente y adaptarlo lo más posible a la realidad económica y patrimonial del país. Ahí se hacían unas previsiones de tráfico de acuerdo con esa situación de crisis, de un bajo crecimiento de tráfico y de un bajo crecimiento de vehículos. El diseño, por tanto, era realista porque estaba dentro de lo posible y de lo alcanzable en su momento como Plan de carreteras para el país. Además incidía en la red radial como lo más urgente, puesto que estaba soportando los mayores tráfico del país en porcentajes, si no recuerdo mal, cercanos al 70 u 80 por ciento del tráfico del país.

¿Qué es lo que ha ocurrido? Que ha habido unos cambios económicos y sociales en nuestro país que han producido una reactivación; que el tráfico se ha disparado y se han multiplicado por tres las previsiones del primer Plan; que los vehículos se han incrementado en más de un 50 por ciento, como ha explicado el señor Ministro, y que la planificación existente ha sido capaz de reaccionar ante esa situación y ha seguido ejecutándose el plan de una forma adaptativa, y digo adaptativa en el sentido del término biológico respecto a la pupila y a la vista, que en función de recibir más o menos luz se achica o se agranda. El Plan de carreteras, en su ejecución, ha sido adaptativo porque se ha adaptado a las circunstancias socioeconómicas de cada momento, y se han mejorado estándares, se han mejorado diseños, se ha cambiado normativa y se ha adaptado normativa internacional en firmes, estructuras, señalizaciones; se ha cambiado la legislación en carreteras, enlaces, accesos, etcétera, oscilaciones tributarias, como se ha destacado también; es decir, ha sido un Plan que, desde nuestro punto de vista, ha podido adaptarse y ha sido un éxito de gestión en ese sentido de toda la Administración española y de las empresas españolas al saber adaptarse a esas circunstancias cambiantes para ser flexibles en su ejecución y, sin embargo, ser rígidos en el mantenimiento de la consecución de unos objetivos que se habían programado, como era dotar al país de una red equiparable a la red europea en sus estándares.

Hay otro tema sobre el que también nuestro Grupo quiere reflexionar. Esos cambios no podían dejar de incidir en los costes del propio Plan. Además, como ha sido destacado también, las pesetas del año 1994, del año 1986 o del año 1983, como se ha hecho el cálculo, no pueden ser consideradas como las del año 1993, evidentemente.

Estamos ahora en un momento en el que, en opinión de nuestro Grupo, hemos conseguido llegar —y también se refleja en la información que se nos ha facilitado— a una especie de marco estable de inversiones en infraestructuras que nos puede permitir continuar con este esfuerzo en los próximos años para que el país siga avanzando en ese sentido. En este marco estable conviene también destacar, como resumen de este cierre de Plan, algo que también algún portavoz ha señalado en cuanto a los costes por kilómetro de este Plan. Quizá puede sorprender más si no se piensa inmediatamente en la diferencia de valor de una peseta de 1983 a una de 1993, o las mejores de calidad de kilómetro que se han hecho, de normativas, donde a lo mejor el coste global es muy disparatado con el inicial. Pero si uno va a lo que algún portavoz decía precisamente sobre el coste por kilómetro, según el tipo de actuaciones, autovías, acondicionamientos, el RECO, o las actuaciones urbanas, vemos que estamos en unos costes por kilómetro, en nuestra opinión, totalmente razonables y por debajo de lo que son las medias europeas en estos casos. Si una autovía da un coste de 360 millones/kilómetro, que es, aproximadamente, un coste medio, un coste, en nuestra opinión, totalmente razonable si se compara con el coste de las autopistas, especialmente planteándolas en su momento, porque la opción había que elegirla en el año 1984. ¿Quién hubiera elegido en el año 1984 la opción de continuar con un plan de autopistas como el del año 1967, y en las condiciones económicas en las que estaba el país, con la iniciativa privada retraída ante ese tipo de actuaciones, porque el Plan de 1967 en su actuación así lo demostró en sus últimos años, quien hubiera, repito, tomado esa opción. Cuando se habla de fraude o de hipoteca de las autovías hay que recordar qué opción se hubiera tomado entonces y adónde nos hubiera llevado una opción de apostar por las autopistas y por la iniciativa privada en aquel momento en que estaba totalmente retraída, y lo demuestra la ejecución del Plan de Autopistas 1967-81, que en 15 años construyó 1.669 kilómetros. Este Plan, si lo contamos desde el año 1984, aunque sabemos que tardó dos años en aprobarse en el Parlamento y más en madurar, pero si contamos desde 1984, este Plan ha construido en 9 años, que es aproximadamente el 60 por ciento de esos 15 años, tres veces más de kilómetros por año que el Plan de Autopistas del año 1967. Esos son datos objetivos, son realidades que están ahí y que hay que valorar en su justa medida, independientemente de retrasarse un año o dos, o retrasar licitaciones o contar desde 1984. Y si contamos desde 1986, evidentemente son cuatro veces más de kilómetros por año los que se han construido respecto al Plan de Autopistas del año 1967.

¿Quién hubiera apostado entonces por aquella planificación de autopistas en la situación que estaba el país? Este Plan, con las actuaciones que se han ido acometiendo, es un Plan que ha permitido poner al país en situación comparable a la de muchos países europeos y, como el señor Ministro ha destacado, superando a Inglaterra y acercándonos a Italia y muy pronto a Francia en nuestra situación. Por tanto, creemos que hay que ser justos y hay

que valorar las cosas en sus justos términos; no se pueden hacer comparaciones y hacer ese falso debate de autopistas y autovías, porque hay que ver en qué situación estábamos y en qué situación estamos.

Hay que tener en cuenta también, en esos debates, la posición que cada uno ha venido teniendo, y hay que recordar las posiciones que los grupos de la oposición han venido manteniendo. Algunas, desde luego, mucho más razonables que las del Partido Popular, porque si hacemos un recuento de su política o de sus iniciativas parlamentarias en este campo, vemos que es de un erratismo continuo, de un andar pasando de autopistas a autovías, de autovías a autopistas, de libres a de peaje, a lo largo de estos años, y si hubiéramos hecho caso a sus propuestas tanto las del año 1988 como las del año 1991 como a las últimas propuestas que nos han hecho a través de iniciativas parlamentarias, seguramente el Plan no estaría en la situación en la que está hoy, presentándose aquí un balance su balance, sino que el Plan estaría empantanado porque se habrían abandonado objetivos, que el propio Plan de 1986 había estimado conveniente mantener, y se hubieran abordado otros objetivos que no hubieran salido bien, como está demostrándose con los pocos tramos de autopistas que se han puesto en licitación o en estudios previos de concesión por el escaso atractivo que tienen para la iniciativa privada en estos momentos, igual que lo tenían entonces, pero ahora por razones diferentes, evidentemente, pero que tampoco parece que sean planes de autopistas en los que pueda entrar la iniciativa privada.

Por eso, nuestro Grupo -repite- quiere hacer una llamada a la objetividad y al realismo y que cuando valoremos la ejecución del Plan, tanto en plazos como en costes por kilómetro, lo hagamos con algo de autoestima como país, no digo ya con autocomplacencia ni como grupo parlamentario ni como Gobierno, sino con algo de autoestima como país por haber conseguido, en un plazo yo creo que récord, no sólo con respecto al plan de autopistas que citábamos, sino a otros planes europeos de otros países, los logros que estamos consiguiendo. Evidentemente que se habrán producido algunos errores en algunos proyectos o actuaciones concretas, con algunos problemas concretos, pero habrá que llamar no a la autocomplacencia, pero sí a la autoestima como país, como administración, como mundo empresarial, que ha sabido reaccionar ante los problemas de infraestructura y que ha hecho en estos años un esfuerzo importantísimo por colocar a nuestro país muy cerca de los estándares europeos, como ya hemos manifestado.

Por tanto, nuestra valoración es totalmente satisfactoria en cuanto a la ejecución del Plan. Creemos que el Plan está en situación de darse por cerrado y de abordar las situaciones de futuro dentro de ese marco estable que hemos conseguido tener en estos últimos años en cuanto a las inversiones en infraestructura, así como de mantener esas cifras que se han manifestado en el Plan de Convergencia y en las que todos parece que estamos de acuerdo, de tasas cercanas al cinco por ciento del PIB para invertir en infraestructura todas las administracio-

nes públicas y que con eso podamos en un futuro próximo continuar con este esfuerzo y llegar a ser de verdad un país que no tengamos nada que envidiar en estos campos al resto de los países europeos.

Y, para finalizar, señor Presidente, señor Ministro, señorías, quisiera hacer unas reflexiones de futuro, pero muy breves, aunque ya se han hecho por algunos grupos.

Cuando se habla de que si algo hay que aprender del Plan de carreteras y de su ejecución respecto al futuro es el no insistir en esa política de transportes. Incluso aceptando correctamente que esta política de urgencia ha sido necesaria, se nos diseña un cambio de futuro por algún grupo político totalmente diferente -es una especie de ruptura- y de cambio de hábitos drásticos respecto de los actuales, lo cual, en nuestra opinión, es imposible de conseguir y más como país aislado. No podemos concebir hoy día una política de infraestructuras y de transporte para un solo país, aislada del contexto europeo y de la unión europea, como tampoco podríamos concebir el socialismo en un solo país, como tampoco podemos concebir la energía como una política única de un solo país, sino que tenemos que concebir la política energética como la política en un ámbito europeo comunitario. Y así creemos que hay que insistir en las dos líneas: hay que continuar con la política de inversión en infraestructuras de transporte, de puertos, aeropuertos, etcétera, y hay que insistir en los cambios de hábitos, pero hagámoslo todos juntos, pongámonos al nivel europeo, como nos estamos poniendo, e incidamos en ese ámbito comunitario, en esa unión europea, en los cambios de hábitos y en la cultura de otros tipos de transporte, una vez que estemos al nivel de los demás países a los que tenemos que llegar.

Ese es nuestro criterio y desde luego es el que apoyaremos en los planes futuros, que creemos que están bien encaminados.

El señor **PRESIDENTE**: Varias de SS. SS. han planteado en sus intervenciones su preocupación sobre la información facilitada respecto del Plan Director de Infraestructuras. Entiendo que sobre ese Plan Director de Infraestructuras se ha abierto un debate público y, haciéndome eco de los planteamientos que SS. SS. han hecho, me atrevo a invitar al señor Ministro a que en el momento en que sea aprobado por el Gobierno, esta Comisión y esta Cámara seamos los primeros en tener conocimiento con la correspondiente comparecencia en su momento.

El señor Ministro tiene la palabra para responder a las cuestiones planteadas por los distintos grupos parlamentarios.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Me acojo a sus últimas palabras para intentar explicar lo que es obvio, por otra parte.

Señorías, ustedes se han quejado de que el Plan Director de Infraestructuras no se haya presentado todavía a la Cámara o no se les haya comunicado. Déjenme que les

diga dos cosas: primero, el Plan Director de Infraestructuras todavía no lo ha aprobado el Gobierno. Estamos en un proceso de concertación territorial en un Estado autonómico. Ustedes perdonen, pero la Constitución manda que los planes se hagan en concierto con las comunidades autónomas. ¿Y cómo se hace eso? Haciendo una propuesta de concertación que debaten los entes territoriales y que, una vez debatido, consensuado en lo posible, concertado con comunidades autónomas y ayuntamientos y, naturalmente, puesto en interacción con los planes europeos, el Gobierno aprueba y lo remite a las Cortes. Yo no entiendo a qué viene la crítica de que las Cortes están minusvaloradas en su papel. Por favor, cuando el plan esté aprobado por el Gobierno, se les comunicará, naturalmente, a los que son depositarios de la soberanía popular, que son los que deben decidir qué hace el Gobierno con los recursos públicos. Pero no antes. De todas maneras, por una simple cuestión de elegancia, yo he remitido al Presidente de las Cortes el Plan Director de Infraestructuras íntegro, no solamente el documento-resumen que ha sido entregado a los medios de comunicación, sino el plan director, que es un voluminoso volumen -valga la redundancia- con infinidad de cálculos, estudios, cifras, mapas, etcétera, y he remitido a todos los portavoces de todos los grupos políticos de esta Comisión y a su Presidente el mismo documento que ha sido entregado a los medios de comunicación. **(La señora Martínez Saiz: Yo no lo he recibido.)** No lo habrá recibido usted, señoría, porque quizá no pasa por su casillero con demasiada frecuencia, pero el documento que hoy... **(La señora Martínez Saiz: A las doce),** posiblemente no lo hayan recibido todavía. Digo que ayer, cuando lo entregué a los medios de comunicación, lo remití a las Cortes, en el mismo momento, por pura cuestión de elegancia, porque, créanme, señorías, que el papel que le corresponde jugar al Gobierno viene después de que el Ejecutivo haya tomado sus decisiones. Y el Ejecutivo no ha tomado todavía sus decisiones, ha hecho una propuesta abierta al debate. Pero yo no venía hoy aquí a hablar del PDI, no me quiten el debate del I Plan de Carreteras. A ver si nos entendemos. Porque cuando hablamos de los planes futuros, nos critican diciendo que sólo hablamos de planes futuros. No. Yo vengo a hablar aquí hoy de realizaciones, de realizaciones que se pueden pisar y de dineros que están en los Presupuestos y que se pueden gastar. O sea que no me cuenten historias sobre el PDI, que no es el tema de hoy. El PDI vendrá cuando el Gobierno lo apruebe, y entonces discutiremos todo lo que SS. SS. quieran, porque corresponde a SS. SS. ejercer la soberanía popular y decir qué rayas hay que hacer en el mapa y de qué colores tienen que ser. Ahí les quiero ver a ustedes, ahí quiero ver al Grupo Popular borrando del mapa las cosas que según él no caben en los escenarios financieros faraónicos que hemos hecho. Vayan afilando la goma, señorías, porque tendrán ocasión de demostrar su realismo a la hora de programar las inversiones y decirme qué proyectos de los que el Gobierno va a proponer creen que no se deben acometer porque el país no tiene capacidad financiera para hacerlos. Ahí les estoy esperando, a usted-

des y a todos los grupos políticos que, sin conocer el plan, sin haber tenido oportunidad ni de ver la portada, se han lanzado a criticar como si hubieran estado trabajando en él un año, como nosotros hemos hecho. O sea, que cada cosa a su tiempo. El PDI vendrá cuando el Gobierno lo apruebe. Ustedes tienen esa información, la tienen que estar recibiendo en este momento.

El señor **PRESIDENTE:** Yo la he recibido esta mañana.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES (Borrell Fontelles):** Comunicué ayer al Presidente de las Cortes por teléfono que le remitía el informe completo, igual que al Presidente del Senado. Y a todos los portavoces políticos del Congreso y del Senado de todos los grupos representados en esta Comisión se lo he mandado con una carta muy afectuosa diciéndoles que esto no es lo que el Gobierno va a aprobar, cuando el Gobierno lo apruebe llegará a las Cámaras, de momento se lo remito para que tengan la misma información que directamente he transmitido a la opinión pública. Pero no me pueden reprochar que no les mando el PDI, porque no lo tengo. Lo que tengo es una propuesta de PDI. Este es un país montado en torno a entes territoriales que tienen dos tercios de la inversión pública en sus manos, y ningún plan de infraestructuras puede concebirse sino a través de un intenso proceso de concertación con estas comunidades. El PDI vendrá y entonces me criticarán ustedes lo que quieran. Yo ya he hecho una lista de los proyectos que me pedirán que no haga, pero de momento de lo que les vengo a hablar es de los que hemos hecho.

Aclarado el tema del PDI, que me parece una inquietud manifestada con carácter general por todos, vamos a hablar de lo que hemos venido a hablar, que es de lo que hemos hecho y de lo que estamos haciendo.

Constato, señorías, que muchos o algunos de los Diputados siguen teniendo graves dificultades para entender los Presupuestos, técnicamente hablando. El presupuesto tiene un crédito anual contra el cual pueden girarse OCA y unas autorizaciones plurianuales con cargo a las cuales pueden establecerse compromisos de gasto futuro. Respecto a que de que lo dejará usted para que lo paguen los demás..., es Ley General Presupuestaria, señor Mur. Los techos de compromisos que un gobierno puede contraer con cargo al futuro los fijan las leyes de presupuestos y los han fijado de nuevo el decreto-ley recientemente aprobado. ¿De dónde sale el dinero que no está en el capítulo VI del presupuesto de este año? Sale del capítulo VI de este año y de las posibilidades que las Cortes fijan de contraer compromisos con cargo a ejercicios futuros, porque las obras que se contratan no se ejecutan todas en un año. Le contesto de entrada a una inquietud que tiene usted, y es que la primera cosa que un parlamentario debe saber es cómo se contrata la obra pública y con cargo a qué créditos o autorizaciones futuras de compromisos se consolida.

Los 454.000 millones de pesetas que vamos a contratar con cargo al primer Plan, obviamente no están en el

capítulo VI de este año, ni tienen por qué estar, señorías, porque no se va a ejecutar toda la obra este año, pero sí caben en los escenarios financieros que ustedes me aprueban o que el Gobierno ha fijado por decreto-ley que el interventor vigila cuidadosamente que no se rebase. Eso es algo que debe quedar muy claro. Si no, no se entiende lo que es un plan, ni lo que es un presupuesto, ni lo que es una autorización plurianual, y es muy difícil el debate político si las consideraciones técnicas son objeto de interpretaciones tan diversas.

Me ha preguntado usted, en nombre del representante de Unión Valenciana, cómo es que en el documento que les entrego no aparece la autovía Zaragoza-Huesca o el cierre Honrubia-Utiel. ¿Cómo va a aparecer, señorías? Yo me debo haber explicado muy mal. Les he venido a explicar la terminación del primer Plan de Carreteras. ¿Es que en el primer Plan de Carreteras están esas obras? ¿Es que han estado alguna vez en el primer Plan de Carreteras? No, ¿verdad? Pues si no están en el primer Plan de Carreteras, ¿cómo puede usted sorprenderse de que no estén en el documento que explica cómo se acaba el Plan?

Otra cosa es que usted pretenda utilizar esta plataforma para crear inquietud en la opinión pública de Aragón y de Valencia, que estoy seguro que no es su intención. Pero si yo vengo aquí a explicarles cómo vamos a acabar el primer Plan y en el primer Plan no están los proyectos A, B o C, su pregunta de cómo es que no les hablo de ellos es redundante. Yo les cuento una película y usted quiere que les cuente otra. Si quiere vengo otro día y le cuento la que usted quiera que le cuente, pero hoy he venido a explicar cómo cerramos el primer Plan. Además, he anticipado que hay un conjunto de obras que no están en el primer Plan y que van a ser licitadas este año, algo que tampoco debería sorprenderles, porque el Ministerio licita las obras que están en los presupuestos, que estoy empezando a pensar que ustedes no se leen. En el Ministerio no nos levantamos por la mañana diciendo ¡hombre! voy a hacer esta obra. Me ha caído simpático ese Diputado. (Risas.) El Ministerio no hace las obras que le vienen en gana. (El señor Camisón Asensio: Esto es un desprecio a la Cámara.) El Ministerio hace las obras que están contenidas en los presupuestos, porque no puede acometer obras a su gusto. Precisamente porque tiene un enorme respeto a la Cámara, a la Cámara como institución, no a todos sus componentes como personas físicas. A la Cámara como institución, el máximo respeto, porque es el depositante de la soberanía popular, y nosotros hacemos las obras que ustedes nos mandan. Vamos a hacer Zaragoza-Huesca porque está en los presupuestos. Si no estuviera en los presupuestos no la podríamos hacer. Si no entendemos esto, estamos ante un diálogo de sordos.

Hay un primer Plan. Hay un presupuesto. Hay una anticipación del segundo Plan. Están los planes de desarrollo regional remitidos a Europa. Están las previsiones presupuestarias. Ahora les digo simplemente que algunas obras que estaban en el primer Plan y que no voy a poder contratar de aquí a fin de año, las voy a licitar, pero no a contratar, porque si las hubiera puesto en el documento

de obras a licitar y contratar, ustedes me podrían criticar el año que viene que no había cumplido el compromiso. Trato de jugar lo más transparentemente posible y no creo que sea de recibo una crítica que sólo puede entenderse si no se entiende lo que significa el documento presupuestario.

Voy a empezar respondiendo a mi compañero del Grupo Socialista. Debo decirle que explicaciones como las que ha dado son las que el país necesitaría. Desgraciadamente, hemos asistido esta mañana al teorema de Arquímedes de la política, conocido teorema que dice que toda acción de Gobierno provoca en la oposición un nerviosismo equivalente a la satisfacción que produce en la ciudadanía. (Risas.) Como manifiestamente el programa de autovías ha generado en la ciudadanía española una satisfacción obvia -se refleja en las encuestas-, yo les aconsejaría que no lo siguieran criticando ustedes. No lo sigan criticando como han estado criticando el AVE y todas las cosas que han salido bien, porque los españoles pueden empezar a entender que entre lo que nosotros hacemos y lo que ustedes no habrían hecho está la diferencia entre las dos ofertas políticas frente a las cuales tienen que decidir. Bueno, sigánnos criticando. Nos hacen un favor. Cuanto más critiquen ustedes las autovías, mejor.

Señor Mur, le agradezco que haya reconocido que lo ha recibido. El informe se remitió al Consejo de Ministros el viernes y fue depositado en los casilleros de los señores Diputados el lunes. Más no puedo hacer. Reconozco que entre el viernes y el lunes hay un fin de semana y no se les pudo remitir antes.

Es cierto, señor Mur, que tengo una manifiesta alegría por haber cumplido los compromisos de inversión que me propuse como objetivo. Usted la tendría si estuviera en mi lugar. Si un Ministro se propone terminar 1.000 kilómetros de autovía en un año y acaba 1.005, está contento. Pero no por su personal satisfacción, sino por lo que usted dice, porque el mérito es de los contribuyentes españoles que han aportado sus recursos para hacer posibles estas obras. Lo recuerdo en cada inauguración. En cada inauguración doy las gracias a los contribuyentes españoles que han aportado sus recursos para que este país se modernice.

Dice S. S. que el Plan es deslizante. ¡Por supuesto! Los planes no deslizantes no son planes. Los planes tienen que adaptarse a las circunstancias. Si algo le podría criticar yo a este Plan es que no ha sido suficientemente flexible y que quizá en curso de ruta tendríamos que haber cambiado algunos objetivos y reestructurado algunas prioridades, en función de cómo veíamos que el tráfico se iba desarrollando para atender aquellas zonas con mayor crecimiento. No lo hemos hecho porque bastante trabajo teníamos con lo comprometido, pero, en efecto, creo que el que un plan sea deslizante es en todo el mundo civilizado una exigencia de cualquier plan.

Dice usted que sólo hemos hecho 200 kilómetros más de autovías. Sí, ¡sólo! Y eso cuesta 150.000 millones de pesetas. En esa pequeña desviación de sólo 200 kilómetros de autovía tiene usted ya 150.000 millones de pese-

tas más de desviación producida, porque esos kilómetros han sido especialmente costosos en su conjunto.

En estos momentos no tengo información comparativa con otros países. ¡Qué fácil es hacer una autopista en las llanuras centroeuropeas! ¡Qué fácil es hacer una autopista que vaya de Burdeos a Aquitania, de Burdeos a Toulouse, o de Burdeos a Angulema! ¡Qué difícil es hacer una autovía en la circunvalación de Málaga o hacer una autovía que vaya desde Benavente a Galicia! No podemos comparar los costes, señoría. No los podemos comparar porque nuestra orografía es radicalmente diferente.

Yo creo que nuestros costes son costes elevados que se corresponden con las dificultades de nuestro relieve —no me duelen prendas en reconocerlo—, porque entre 1988 y 1989/90 erigimos al sector de la construcción un exceso de oferta que, como todo exceso de oferta, provocó un incremento de los costes medios. Y eso es así. Si usted dirige un exceso de oferta a un sector, éste tiene que aumentar drásticamente su capacidad de producción, tiene que comprar maquinaria, tiene que equiparse, repercute directamente en los costes de amortización, las mayores ofertas generan demandas encarecidas... Sería bueno que mantuviésemos —como ha dicho mi compañero— una norma estable de inversión pública, evitando picos y valles, en torno a ese 1,2 por ciento del PIB que el Ministerio alcanzó en 1991, lo cual nos permitiría controlar mejor los costes.

Habría también que equipar mejor a la Dirección General de Carreteras. En el Parlamento acostumbramos a aplaudir cuando sube el capítulo VI del Presupuesto y cuando pretendo que suba el capítulo I no me apoyan ustedes lo suficiente. Pero el capítulo I, Dirección General de Carreteras, es igual de inversión que el Capítulo VI. Explíquenme ustedes por qué los sueldos de los ingenieros de caminos del Ministerio no son inversión. ¡Pues, claro que son inversión! Igual que es inversión el sueldo del ingeniero de caminos de la constructora, que lo pago con el capítulo VI. Necesito una organización más eficiente, más desarrollada, con más personal, posiblemente mejor retribuido, que pueda asumir sus responsabilidades con una mayor capacidad. Esta gente ha hecho un esfuerzo extraordinario, que no merece sus críticas. Quiero reconocer públicamente el esfuerzo que ha hecho un puñado de ingenieros al servicio de la Administración pública, que se han dejado la piel a tiras para conseguir que este Plan vaya adelante, y merecen el reconocimiento del país.

Y no se refiera usted a creencias...; no diga que existe la creencia. ¡No!, no existe la creencia. Lo que existe es la información que yo le doy. Y puede usted preguntarle al Seopán si la que le doy es o no es adecuada a la realidad. Pregunte al Seopán si están o no satisfechos con la actuación de saneamiento que el Ministerio ha desarrollado.

Tanto el convenio de Zaragoza, como el de Valencia, fueron firmados en los años 90, al final casi del período de concepción del Plan. Es natural que haya madurado más tarde que los demás. Es un convenio de última hora, que ha tenido problemas de diseño, que se va a ejecutar; pero estamos en el principio de 1993, hablando de un

convenio firmado a finales de 1990. Dos años de maduración en cualquier obra urbana, es imprescindible.

Sobre dónde va a salir el dinero, ya se lo he dicho: de la dotación presupuestaria y de los techos establecidos para el futuro.

Por cierto, me ha sorprendido observar cómo Izquierda Unida, a través de un portavoz autorizado, critica que hagamos planes a largo plazo. He observado a mi distinguido representante de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya criticando que hagamos planes a largo plazo, lo cual entendería mejor de otros grupos políticos. Después de reclamar planificación, para una vez que hacemos una, resulta que nos dicen que esto de la planificación es un desastre y lo importante es lo que hagamos mañana.

Tiene usted razón. He sido poco crítico conmigo mismo. Me he permitido serlo, porque creo que hay suficientes elementos valorables sobre lo que este país ha hecho en estos siete años como para discutir si hay o no dos o tres curvas en la autovía de Zaragoza que merecen ser rectificadas. Esa autovía no merece ser calificada de chapuza. No lo merece, ciertamente, porque no se corresponde en absoluto con la realidad. Hay tres curvas, tres, que no cubren las características técnicas de autopista. En 320 kilómetros hay tres puntos que no serían calificados como autopista por el estándar internacional, sólo tres, y van a ser corregidos los tres: en el túnel de La Almunia se va a hacer este año una nueva variante; la curva en la variante de Medinaceli está en proyecto; en Torremocha está en proyecto, y al norte de Alcalá, hay otro tramo que también está en proyecto, para eliminar todos los puntos en los que no existen características técnicas de autopista, para dársela. Por tanto, en la autovía de Zaragoza este año vamos a hacer todo lo necesario para dotarla de todas las características que tiene una autopista: enlaces con gasolineras, vías de servicio, curvas rectificadas... Todas las obras de reparación que ha habido que hacer, las ha hecho el contratista en período de garantía de la obra y no han costado una peseta más. No deberían ustedes de extrañarse, si conociesen las características geomorfológicas del terreno, de que en la autovía de Zaragoza hayamos tenido problemas de firmes, como los tuvimos en Medinaceli. En Medinaceli hay un puente subterráneo, ¿ustedes creen que van sobre el suelo? Pues no, van sobre un puente hundido en el suelo, con pilotes de 30 metros en el suelo para mantener la carretera no sustentada sobre el terreno, sino sobre el puente subterráneo. ¡Qué le vamos a hacer! Les aseguro a ustedes que en todas las obras civiles aparecen consecuencias del asentamiento que obligan a rectificadas y a mejoras. Todas han sido hechas por la empresa en período de garantía, no han costado una peseta más y han quedado perfectamente acorde con las mejores características técnicas y de seguridad. Va a ser una autopista en cuanto hayamos rectificado todos los elementos, muy singulares, que la distinguen de una autopista.

No se debe sólo a la inflación, ¡claro que no! He empezado diciéndolo. ¿Sabe S. S. cuál es la relación entre pesetas de 1983 y pesetas de 1993? 0,6, es decir, que la

desviación de momento, en un 60 por ciento, está explicada, pura y simplemente, por el cambio de valor de la peseta. Le he reconocido que no es la inflación, sino el diseño; son las características de diseño. Entre Murcia y Alicante hay una autopista de las de mejor calidad de Europa. Y la autopista de Andalucía, en sus últimos tramos, es mucho mejor que una autopista, porque tiene puntos de entrada y salida cada siete kilómetros, mientras que una autopista de peaje tendría puntos de entrada y salida cada 40 kilómetros. Distingan entre las autovías de primera generación, que son desdoblamientos de calzada (destrucción de las carreteras nacionales lo ha llamado alguien. ¡Es el colmo de la distorsión al valorar las cosas!), y lo que son las autovías de segunda generación, que son el 80 por ciento de trazado, que son autopistas en el 100 por cien de sus características técnicas. No me diga que son meros desdobles. El 60 por ciento del trazado que hemos hecho es en tramo nuevo. Fíjense bien: el 60 por ciento del trazado ha dejado incólume, no ha «destruido» —entre comillas— la vieja carretera nacional, sino que es trazado nuevo. Nos hemos alejado muchísimo del desdoble. Hemos hecho, al final, autopistas de primera calidad. ¿Eso me hace sentirme satisfecho? Yo creo que sí, es un gran activo del país. Creo que es una cosa de la que debemos sentirnos satisfechos, en vez de verter vitriolo continuamente sobre todas nuestras realizaciones.

Retrasos: los ha habido. ¡Claro que los ha habido, señorías! Se lo he explicado en un documento que tiene la virtud casi de la ingenuidad, que es un acto de desnudez por parte del gestor de obras públicas. ¡Claro que los ha habido! Hemos pasado en 1991/1992 por años de sequías presupuestarias. No hemos podido seguir invirtiendo al ritmo que estaba programado. ¡Pues claro que ha habido retrasos! Porque no ha habido los recursos presupuestarios que estaba previsto que hubiera. El Ministerio ha tenido que poner a mal tiempo buena cara e intentar repartir los recursos disponibles.

¿Qué podemos aprender de la ejecución del Plan? Estoy de acuerdo con usted: prioridad mayor al transporte de masas en las grandes ciudades, por eso hemos hecho un Plan Director concebido desde una óptica intermodal. Esa pueda ser una gran palabra que no quiera decir nada, o puede ser un esfuerzo por intentar poner los mapas de carreteras y de ferrocarriles superpuestos, para definir una estrategia de conjunto. Eso es lo que he querido hacer con el Plan Director. Me ha parecido razonable invertir seis meses más para conseguir este objetivo, en vez de traer aquí un segundo plan que hubiera sido una lista de carreteras para hacer, indiscutibles todas ellas, pero faltas de una visión de conjunto.

En el Plan Director prevemos menos inversión en carreteras en media anual que la que hemos hecho en estos siete años. ¿Y forzar cercanías? Por supuesto, totalmente de acuerdo. Espero contar con su colaboración también a la hora de conseguir transmitir a la ciudadanía que el incremento de calidad que significa la oferta de cercanías que estamos haciendo, justifica adaptaciones de los precios que reflejen las nuevas estructuras de coste. Pero hemos invertido mucho más dinero en trenes de cerca-

nías que en el Tren de Alta Velocidad. Hemos invertido, aun cuando no lo parezca, más recursos en material móvil de cercanías, algo así como tres veces más, que en trenes de alta velocidad. Les aseguro que también el usuario lo está experimentando, ya que transportamos un millón de pasajeros diarios, aunque me estoy alejando del problema, pues ésta es otra historia.

Agradezco al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) que diga que no hay que ser derrotistas. Sobre Zaragoza-Madrid, ya le he dado una respuesta creo que satisfactoria. Tiene usted la desgracia de no vivir cerca de otras autovías de mayores características de diseño.

Respecto a que las bajas no son buenas si luego se convierten en reparaciones, estoy de acuerdo con usted. Siempre habrá reparaciones y revisiones pues una obra civil es algo complejo. Lo que ha ocurrido en la autovía Madrid-Zaragoza, aunque ha dado lugar a algún periódico a tirar muchas primeras páginas, es una circunstancia perfectamente normal en la ingeniería civil, repuesta sin mayores costes para el contribuyente.

También le he contestado a lo del PDI. Naturalmente, tendrá planes sectoriales. El diseño es hacer planes sectoriales a cinco o seis años, por cada uno de los modos o áreas de inversión, que tendrán que ser aprobadas por las Cortes. Pero con lo que las Cortes han aprobado ya tengo capacidad para llenar los niveles de inversión autorizados para el futuro.

Francamente, no tengo gran cosa que contestar a lo que ha dicho, en nombre del Grupo Popular, la señora Martínez. Dice S. S. que está todo muy mal, que ha costado mucho, que se ha hecho tarde... Es su opinión. Vengo aquí a informarle y no a contraponer sus diatribas con las mías. Valore usted como quiera.

El plan operativo no es el primer Plan de Carreteras. Está todo lo que hace la Dirección General de Carreteras, señoría, y convendría que además de tenerlo lo leyera usted, porque ahí está lo que hace el primer Plan de Carreteras, más todas las actuaciones que se están concibiendo del segundo Plan, más todo lo que hace la Dirección General de Carreteras; no sólo el primer Plan, y, por tanto, no se puede imputar al primer Plan el coste del Plan General de Carreteras.

Duda usted de que se pueda licitar lo que hemos dicho. Usted tiene la obligación de dudar y de no creer lo que el Gobierno dice que va a hacer. De momento, todas sus dudas chocan con la realidad, porque lo que usted duda después se convierte en un hecho constatable, como las llagas de Santo Tomás. Veremos, a final de año, si hemos conseguido cumplir lo que le propongo hoy, como hemos conseguido cumplir lo que le propuse hace un año. **(Rumores.)** Ya sé que las llagas no las tenía Santo Tomás; las llagas que Santo Tomás constató que existían.

¿Obligaciones hasta 1996? Es posible. No descubre usted ningún Mediterráneo. Ya sé que algunas de las obligaciones del primer Plan se extenderán hasta 1996. Pero, permítame que haga una llamada al sentido común. ¿Puede entender algún ciudadano que un plan que ha actuado sobre 20.000 kilómetros de carretera se dé por

terminado el día que se acaba el último kilómetro del último tramo? ¿Tiene esto algún sentido estadístico o político? ¿No es mucho mejor decir que a finales de 1993 tendremos el 99,5 por ciento del Plan de autovías? No me diga usted qué día voy a acabar el último centímetro de la última carretera. Me interesa conocer la distribución temporal de las realizaciones que vamos consiguiendo, salvo, naturalmente, que lo utilice usted como un arma un tanto demagógica.

Por cierto, entre Algeciras y Cádiz -se ha confundido usted de mapa- no hay ninguna línea roja en el programa de acondicionamientos. Se ha confundido usted con el programa de reposición y conservación pues no hay ninguna línea roja en el programa de acondicionamiento. Es seguramente porque no ha tenido usted tiempo de verlo con detalle, lo tendrá sin duda alguna en los próximos días.

No desaparecerá nada de los ordenadores del Gobierno -esté usted tranquila-, entre otras cosas porque pensamos seguir utilizándolos. Tampoco tiene por qué hacer una velada acusación diciendo que ya veremos lo que investigaremos y perseguiremos. ¿No le parece a usted que ya está bien de esta técnica de vendremos, investigaremos, perseguiremos, etcétera? Siga usted con esta letanía. Comprendo que quizá no sean capaces de nada más, pero es un poco deprimente. Engaño, investigación, persecución..., consideraciones que merecen pocos comentarios por mi parte.

En materia de carreteras, si hubiera que señalar lo que entiendo que es un error estratégico -lo entiendo «a posteriori», aunque «a posteriori» es fácil detectar errores-, un elemento conceptual que posiblemente hubiese sido mejor hacerlo de otra manera, fue la privatización de las autopistas. Sin duda alguna, si se fuese a hacer ahora otra vez, yo hubiera mantenido las autopistas de peaje en titularidad pública. Primero, porque eso nos haría ser más europeos. En toda Europa hay autopistas de peaje públicas. Posiblemente, un cierto extremismo liberalizador nos empujó a lo que hoy a mí personalmente me parece un error estratégico. Creo que las autopistas de peaje, las que vaya a haber, las que hay, deberían ser públicas, como lo son en Francia e Italia. Las infraestructuras de largo alcance deberían ser públicas porque eso permite hacer estrategias de desarrollo espacial, jugar con las tarifas, equilibrar los tráficos, no buscar la rentabilidad en el corto plazo, diluirla más en el tiempo. Eso permitiría utilizar mejor el capital productivo que el país tiene acumulado.

Por ejemplo, entre Valencia y Barcelona deberíamos ser capaces de que la autopista drenara más tráfico. Tenemos la carretera nacional congestionada y la autopista prácticamente vacía por unas tarifas exageradamente elevadas, y sería un buen negocio para el país en su conjunto (un óptimo social, no el óptimo económico del explotador, sino el óptimo social del país) que fueran más bajas, que la rentabilidad se alcanzara en un período de tiempo más largo, para que el tráfico se repartiera mejor y no hubiera una infraestructura congestionada y otra infrautilizada, porque lo que está puesto allí nos ha costado a

todos los españoles y no le estamos sacando el jugo necesario. Igualmente podría decir de la autopista del Valle del Ebro. Eso nos permitiría hacer una política más coordinada entre la infraestructura de gran capacidad y la de pequeña capacidad. Eso no es posible, creo que fue un error.

En el futuro no habría que incurrir de nuevo en este error. Desde luego, voy a propiciar que las autopistas de peaje que haya en este país en el futuro sean de titularidad pública, y yo porque tenga nada contra la iniciativa privada, sino porque creo que responde mejor a una forma de explotar las infraestructuras pesadas que implican grandes inversiones que forman parte de un diseño en red y que tienen que buscar rentabilidades públicas y privadas de forma combinada en el largo plazo.

El mejor modelo para mí es la autopista gallega. Es un modelo fruto de la casualidad de la historia, pero que deberíamos ser capaces de extenderla, porque es una buena combinación del interés local y del general, de la aportación del contribuyente y de la aportación del usuario, que redundan en beneficio de ambos. Es posiblemente tarde para diseñar este modelo, pero habida cuenta de que en las autopistas llamadas privadas el contribuyente puso seis pesetas por cada peseta que aportó el accionista privado, si carácter de privado deja bastante que desear y hubiera sido mejor para la colectividad nacional que hubieran permanecido en manos del sector público.

Así hubiéramos podido hacer como los franceses; empezar invirtiendo en tramos de gran densidad de tráfico, y con los excedentes que genere la explotación ir financiando secuencialmente tramos de menor densidad y, por tanto, de menor rentabilidad, hasta completar una red armónica en el conjunto del territorio. En eso discreparemos, segura y afortunadamente, de las propuestas del Partido Popular, cuya visión obsesiva negativa de lo público le induce a plantear como solución para todo únicamente la iniciativa privada, lo que tiene un gran valor y una gran potencia, pero en materia de infraestructuras prefiero seguir jugando sobre lo público.

Autovía Zaragoza-Huesca. No puede usted decir, señor Mur, que no sabe lo que está pasando, porque supongo que sabe perfectamente -y conviene que lo sepan los aragoneses- que el Ministerio ya ha sacado en el Boletín la asistencia técnica para elaborar el proyecto de autovía por 600 millones de pesetas, cantidad que va a pagar directamente con cargo a su presupuesto.

Saben los aragoneses (porque la carta que le dirigí al Presidente de la Comunidad Autónoma de Aragón ha sido publicada en los periódicos, y yo lo debo lamentar como procedimiento poco elegante de tratar la correspondencia entre autoridades públicas) que los retrasos en los que se ha incurrido, por razones imprevistas, en la constitución de la sociedad mixta no iban a convertirse en retrasos en la ejecución de la obra, porque el Ministerio iba a tomar las medidas necesarias para que así fuera y pocos días después contratamos por 600 millones de pesetas la elaboración del proyecto.

Como no quiero que lo que comunique a la Comunidad Autónoma de Aragón vuelva a aparecer en los periódicos

dicos -para eso prefiero dirigirme directamente a la opinión pública-, en los próximos días, cuando tenga definitivamente decidido de qué forma se va a acometer la construcción de esta autovía, a ella me dirigiré. Pero quiero decirle ahora a la opinión pública aragonesa, a su través y a través de los medios de comunicación, que el Ministerio tiene el compromiso de construir esta autovía en los plazos técnicamente más cortos posibles. Con financiación de la comunidad autónoma o íntegramente con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Y como ahora tengo algo más de recursos porque los fondos comunitarios han aportado algo más de financiación, ojalá que pueda, y lo sabremos en los próximos días, acometerla en solitario, porque eso liberará a la Comunidad Autónoma de tener que aportar unas cantidades que estoy seguro que le vendrán bien para recuperar el retraso que tiene en sus planes de inversión.

Como, por otra parte, el túnel de Somport ha tenido un retraso, en absoluto imputable al Ministerio, ya que se ha producido por decisiones del Gobierno francés, creo que sería de justicia y lógico que la autovía Zaragoza-Huesca la financiera íntegramente el Ministerio, porque de alguna manera no estamos haciendo en el territorio de Aragón la inversión que pensábamos hacer, ya que nos hemos visto obligados a retrasar Somport.

Somport se empezará a hacer al día siguiente de que se levante la objeción manifestada por el Gobierno francés como consecuencia de sus problemas con grupos ecologistas; al día siguiente, pero puesto que de momento no lo estamos haciendo, ya que hay problemas de diseño, yo creo que posiblemente la acometeré directamente en los plazos técnicamente más cortos posibles, pero se lo voy a confirmar al Gobierno aragonés en los próximos días. De momento le anticipo lo que puede ser una buena noticia para esa tierra aragonesa. Eso creo que es todo.

Respecto a autovías o autopistas. La experiencia demuestra que la decisión de construir autovías que sustituyesen la red nacional y no construir autopistas que la doblaran es una decisión extraordinariamente razonable desde el punto de vista económico. Hagan números, por favor, señorías, hagan números. Entre Zaragoza y Madrid o entre Madrid-Sevilla ninguna autopista de peaje hubiera sido acometida por iniciativa privada porque la densidad de tráfico no la hubiera hecho rentable. Se lo puedo explicar con integrales triples sobre el tiempo. Así que hagan ustedes los números. Ninguna autopista de peaje, en los grandes corredores radiales del país, hubiera sido rentable -escúchenme bien-, suponiendo que todo el tráfico hubiera pasado por ellas, es decir, suponiendo que las carreteras nacionales hubieran ido vacías. Como obviamente no hubieran ido vacías y hubiera tenido que repartirse el tráfico, hubieran sido todavía mucho menos rentables, con lo cual si el país lo hubiera hecho, hubiera enterrado un volumen de recursos muy elevado para generar pérdidas de explotación o tener infraestructuras en sobrecapacidad e infrautilización.

Esto es un problema de cálculo y lo que hemos hecho es muy razonable; no es una carretera más o una autopista más. Eso está muy bien en zonas de gran densidad de

tráfico, y no en todas, pero en un país como España, donde la población y el relieve está como está, lo que los socialistas hemos hecho ha sido dar una buena prueba de inteligencia financiera o económica, porque es la solución más adecuada de diseño que el país tiene y necesita.

Esto no es ideología, esto es cálculo económico.  
(Risas.)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro, por la información suministrada.

Como saben SS. SS., hay un breve turno de aclaraciones.

La señora Martínez Saiz tiene la palabra, y le ruego que sea breve.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Un breve turno para aclararle al Ministro unas cosas y pedirle una breve aclaración sobre otras.

En primer lugar, mi reproche no ha sido a la falta de suministro de un documento que nosotros no habíamos solicitado el día 2, sino a la falta de presencia, hoy por la mañana, en el casillero de esta Diputada, de la información que yo le había solicitado, y es intolerable que usted ponga aquí encima de la mesa la duda que le ofrece o la culpa que puede tener esta Diputada debido a la periodicidad con la que vaya a su casillero. La verdad es que es la primera vez, después de todas las que se lo hemos solicitado, en la comparecencia del día 2, que el Ministro nos dio a entender que posiblemente lo tendríamos veinticuatro horas antes. Por tanto, es intolerable que me he hecho de que no ha llegado, usted ponga en duda si yo he ido o no he ido al casillero.

Aunque no esté de acuerdo con lo que usted dice y se lo pueda demostrar, yo respeto las opiniones que da usted en esta Cámara, porque creo que una de las cosas más importantes que puede tener una persona es respetar no sólo las instituciones, sino a las personas que estamos en esta Cámara y que representamos a ciudadanos de este país.

Una vez dicho esto, señor Ministro, lo que sí llama la atención de lo que ha dicho usted es que ha presentado el PDI, que nos lo va a mandar o que lo ha mandado al Presidente del Congreso y a los portavoces de los distintos grupos de esta Comisión, y ello porque el Consejo de Ministros accedió a que el ministro informara sobre el plan a las instituciones implicadas. Sin embargo, lo que yo le he dicho aquí es que una cosa son las instituciones y otra cosa es que lo primero que haga sea presentarlo en la sede de su partido, nada más, ni nada menos, señor Ministro.

Tampoco me ha contestado a mi intervención, en la que yo le he formulado dos cuestiones importantes. Le he preguntado cuándo se va a terminar de pagar el Plan 1984-91, qué anualidad será la última en donde el compromiso presupuestario sea importante, porque evidentemente esta Diputada sabe, como cualquier ciudadano, que las obras de ingeniería, las obras que este año se contraten y se liciten por valor de 545.000 millones, tienen una duración que no puede ser menor de dos años.

Ante esta realidad no existe ninguna discusión, pero yo quiero saber, señor Ministro, cuál va a ser el último año en el que figure en los Presupuestos Generales del Estado una partida para poder asumir compromisos anteriores del Plan General, de la terminación de su Plan, porque ya le digo que en el plan operativo del Ministerio está clarísimo: programa de autovías, programa de acondicionamientos, programa de reposición y programa de actuaciones en medio urbano y, sumado todo esto, señor Ministro, da lo que yo le digo:

Obras con orden de expropiación, 178.000 millones; anualidad 92, cero; anualidad 93, cero; anualidad 94, cero. Obras con aprobación definitiva, 17.000 millones; anualidad de 1992, 39; anualidad del 93, cero; anualidad del 94, cero. Obras con aprobación técnica por valor de 183.000 millones, anualidad de 1992, cero; anualidad del 93, cero; anualidad del 94, cero. Obras con proyecto recibido, 176.000 millones; anualidades de los tres años, cero. Obras en estudio, 382.000 millones; anualidades de los tres años, cero.

La verdad es que uno tiene pocos datos de este tipo por parte del Ministerio, pero los sabe interpretar porque no hay más que usar la calculadora y sumar.

Lo que el Grupo Popular solicita es, primero, cuándo se va a terminar de pagar, como he dicho, su Plan, porque ya luego nosotros añadiremos lo que va a quedar por licitar en 1993. Usted dice que sólo tiene en este momento obras por valor de 54.000 millones, preparadas para licitar en 1994 y que podrían licitarse en 1993, pero que usted, para ser más transparente, las va a dejar en un solo documento porque posiblemente se licitarán en 1994. (El señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Borrell Fontelles: No se entera usted, señora Martínez.) Eso es lo que usted ha dicho aquí y ahí está el «Diario de Sesiones».

Señor Ministro, ésta es nuestra pregunta y eso es lo que ha dicho usted. Ha dicho 54.000 millones, para ser más exactos, señor Ministro. Nosotros ya le hemos hecho la crítica. Nosotros no creemos que sea para aplaudir que un Plan General de Carreteras, cuya duración ha sido de siete años, se termine su licitación no total con dos años de retraso y que se termine de pagar con más de cuatro años de retraso. Como para nosotros eso no es un éxito, lo tenemos que decir. Si usted se cree ese éxito, estupendo, pero nosotros tenemos que decirlo.

Evidentemente, vamos a seguir investigando en este Plan, porque no nos avergonzamos de ello y vamos a seguir obra tras obra hasta el final, ya que es la mejor manera de aprender dónde han estado los errores de planificación en un espacio tan corto de tiempo -no de quince años, sino de siete-. Desde hace años nosotros en esta Cámara hemos venido repitiendo la necesidad de un esquema director, hemos hecho distintos programas con los recursos de nuestra organización política, no con los recursos de los españoles, donde queda muy claro. Tampoco nos va a importar utilizar la goma de borrar, porque aquí hemos dado muchas veces lecciones de que un plan ambicioso de infraestructuras del futuro de un país no puede tener la impronta de una sola opción política, sino

que tiene que tener el acuerdo de la mayoría de las fuerzas sociales y políticas. En democracia lo normal es que haya alternancia en el poder y haya que seguir con esos planes importantes en infraestructuras que no se han de ver sometidos a los avatares de los cambios de los responsables del Gobierno, porque entonces entraríamos en lo que hacen las repúblicas bananeras.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego concluya, señora Martínez.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Concluyo, señor Presidente. Nosotros, señor Ministro, no vamos a decir que la realidad es que se han hecho esos kilómetros, la realidad es que con lo que ustedes dicen, para finales de 1993 quedan por actuar, en los distintos programas, 1.221 kilómetros. Por tanto, nosotros no podemos dar por terminado este Plan porque quedan por actuar, a diferencia de los objetivos previstos, en autovías 100 kilómetros; en el programa ARCE, 600 kilómetros; en RECO, 453 kilómetros y en el programa Actur, 168 kilómetros, con respecto a lo previsto y según sus datos, señor Ministro.

Por tanto, es legítimo que nosotros queramos que el Plan se dé por terminado cuando estén terminadas de edificar todas estas actuaciones, y como es lícito y estamos en nuestro pleno derecho, venimos aquí y lo decimos. Nosotros tenemos que decir que no podemos estar orgullosos porque esos retrasos que se han ido acumulando han impedido actuar y acercarnos más rápidamente a Europa. Y eso es todo, señor Ministro. Eso es lo que he dicho en mi anterior intervención. Por tanto, yo le pediría que me aclarara esos aspectos importantes en cuanto a nuestra crítica, nada más y nada menos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó. Sea breve, por favor.

El señor **SEDO I MARSAL**: Muy brevemente, señor Presidente. Voy a hacer dos matizaciones. En mi crítica al Plan, o centrado también en la referencia a la autovía Madrid-Zaragoza -ya me referí a ello en la interpelación y en otras ocasiones-, tengo que decir que toda la mejora técnica que hubo fue que aquella carretera estaba planeada a 100 y se puso a 120. Habrá tres o cuatro puntos en los que haga falta la mejora técnica y algún otro en el que quizá no haga falta, pero puede notarse. Aunque ello represente más tiempo y más presupuesto, aborden cualquier planificación que en estos momentos se tenga que hacer; abandonen el 100 y establezcan el 120, aunque ya le digo, nosotros aceptamos más presupuesto, si es que lo hay, dentro de todos los años que hay que planificar, y más tiempo. No nos preocupa, la cuestión es que lo que se haga se haga bien.

En último lugar, después de la reprimenda que el señor Ministro nos ha dado respecto al Plan Director de Infraestructuras he de decirle, señor Ministro, que me extraña lo que nos contesta. Dice: cuando el Gobierno lo apruebe vendrá aquí. Pero uno ve en los medios de comunicación -yo sólo tengo uno en estos momentos- con

un detalle tremendo, y además en un artículo que parece que sale del Gabinete de Prensa del propio Ministerio, que empieza diciendo que el Plan ya recibió el visto bueno del Consejo de Ministros el pasado 19 de febrero y será presentado mañana. Ayer presentó el Ministro de Obras Públicas el Plan Director a los medios de comunicación; cuando se presenta a los medios de comunicación, cuando se presenta a los consejeros de las comunidades autónomas, a todo el mundo que dicen los periódicos, ¿es que a ellos sí se les presenta sin aprobación del Gobierno? Nosotros creemos que podía venir aquí no para un debate de contenidos, para una simple presentación.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, quiero aclararle a la Comisión lo que se pudiera deducir de la manifestación del señor Ministro sobre las manifestaciones del autorizadísimo portavoz de Izquierda Unida, que imagino que se referirá a don Nicolás Sartorius. Mire usted, nosotros le animamos a planificar, como planificaremos nosotros cuando estemos en el Gobierno. **(Risas.)** Pero cada tiempo tiene su afán, y la mezcla de trabajo solamente lleva a la confusión y al desorden. Y la verdad, cuando su Ministerio tiene un trabajo político tan importante como es la tramitación en estos momentos de la Ley de Arrendamientos Urbanos, no nos parece bien que se mezclen trabajos políticos como el Plan de Infraestructuras y esta misma comparecencia que usted nos hace hoy. Nosotros lo hacemos por el bien del país; creemos que no es bueno que ustedes entren en el desorden del trabajo político, y nos parecería importante solucionar el primer afán que tenemos, que lo veremos el jueves próximo, y, por supuesto, entrar en los otros temas.

Lo que sí entendemos, señor Ministro, es que la planificación, a la que damos un valor extraordinario, tiene también sus ritmos y sus escalas de valor, y tienen una escala de valor mucho más determinante las que son a corto plazo, y otra mucho más indicativa las que son a largo plazo. Bien lo ha sabido el Ministerio de Obras Públicas cuando se han tramitado algunos planes, como el Plan de Transporte Ferroviario, por ejemplo, en el que en medio han aparecido elementos que han distorsionado profundamente estos temas.

Por tanto, yo creo que no debe usted considerar como una falta este tipo de comentarios, sino simplemente saber el valor que tienen los ritmos de la planificación, y desde luego no transmitir a la opinión pública como valores definitivos, cerrados y casi como dogmas de fe, lo que se prevé hacia el año 2007. Creo que en ese sentido van los temas que le he planteado y, desde luego, le manifiesto que el afán que tiene mi Grupo Parlamentario en los próximos días es la tramitación de esta Ley de Arrendamientos Urbanos y, por supuesto, en las próximas semanas el resto de los afanes que tiene pendientes su Ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, también brevemente, el señor Mur.

El señor **MUR BERNAD**: Señor Presidente, la verdad es que las comparecencias del señor Ministro me rejuvenecen, me retrotraen a mi época de la escuela, porque el señor Ministro tiene una afición al tono didáctico, a la pedagogía..., incluso hasta nos regaña a los Diputados, que si no vamos por el casillero, que si no entendemos el presupuesto... La verdad es que esto es reconfortante, señor Ministro. Pero claro, entender los presupuestos de ustedes, con las variaciones que acaban teniendo al final del ejercicio, eso es para nota. Entre lo que ustedes proponen y lo que luego realizan es posible que con equipos tan cualificados como de los que dispone el señor Ministro a él le sea fácil hacer el seguimiento; la verdad es que yo reconozco que no puedo llegar a ese seguimiento con tanta perfección como lo hace el señor Ministro. Así que no nos regañe porque entienda que lo que le decimos aquí está cargado, cuando menos, de buena voluntad, y además, incluso, le permite a usted lucirse algunas veces, o sea hasta nos lo tendría que agradecer. **(Risas.)**

En cuanto a la autovía de Valencia, yo no me lo he inventado, está en el documento que usted nos ha entregado, página 6 del anexo, concursos en licitación sin preadjudicar. Y aquí dice: Autovía de Levante, Nacional 430, 12.542. Y la pregunta era, ¿por qué está en licitación sin preadjudicar y no está más avanzado el trámite? De lo contrario se corre el riesgo -y así me lo ha dicho mi compañero de Grupo de Unión Valenciana- de quedarse una vez más postergada; no me lo he inventado.

La autovía de Huesca usted me reconoce que está en los presupuestos, ¡claro que sí!, ya sé que no estaban en el primer Plan de carreteras, porque ustedes no la quisieron poner. Ha sido después, merces a muchas presiones, entre otras las que hemos hecho nosotros, cuando se han ocupado -y ahora tengo que reconocer que con una gran intensidad- de esta autovía. Yo celebro y le agradezco a usted el interés y las explicaciones que me ha dado, y celebro mucho más que la vaya a pagar usted con esos sobrantes presupuestarios que no va a ejecutar en Somport, porque a la Comunidad Autónoma de Aragón le vendrá muy bien ahorrarse el dinero que le iba a costar echarles una mano a ustedes; fíjese usted, una Comunidad pequeña, con poco presupuesto, ayudando al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Por tanto, le agradezco mucho que usted haga un esfuerzo y la pague de sus presupuestos, que es lo que debe hacer, como usted bien sabe, y nos exonera a nosotros, porque evidentemente tenemos muchas inversiones pendientes para realizar con el dinero que nos iba a costar echarle una mano a usted. Pero en esa línea de colaboración yo le preguntaría, ¿por qué no han aprovechado ustedes los estudios que había hecho ya el Gobierno de Aragón en cuanto a ese tramo de la autovía antes de sacar el estudio de viabilidad y gastarse esos millones que ha dicho? Seguramente algo era aprovechable, pero dada la difícil comunicación que existe entre su Ministerio y el Gobierno de Aragón no me extraña que cada uno vaya por su lado y, al final,

ni siquiera se mire si se pueden ahorrar unas pesetillas para no duplicar esfuerzos y no duplicar gastos. Creo que eso sería, por encima de las discrepancias, un buen método de comportamiento.

Para terminar, celebro lo que dice usted de las autopistas de titularidad pública, señor Ministro. Quizá algún día lleguemos a saber cuánto nos han costado las autopistas llamadas privadas, que han pagado fundamentalmente ustedes desde que están en el Gobierno. Ustedes algún día nos tendrán que contar cuántos fondos de los Presupuestos Generales del Estado desde 1982 se han destinado a sufragar los tipos de cambio, los fallidos, etcétera, de las compañías concesionarias de las autopistas de explotación privada. Por tanto, me parece estupendo. Lo lamentable es que usted no haya tenido más influencia en el Gobierno desde el año 1982 para que, desde aquel momento, se hubiera pasado a la titularidad pública de esas autopistas. Porque creo que, como usted ha dicho, seis pesetas de los presupuestos contra una de los accionistas privados hubiera justificado, más que otras cosas que ustedes han pasado a titularidad pública (por no decir en este momento cuál es la figura jurídica), que lo hubieran hecho con la red de autopistas españolas. Estoy totalmente de acuerdo en que las economías, si se producen, deben servir para generar nuevos tramos de autopistas. Así que empiece pronto, porque en eso va a contar con nuestro apoyo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Roncero tiene la palabra.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Solamente deseo agradecer de nuevo la presencia y la información facilitada por el señor Ministro, así como la presencia de sus colaboradores, del Secretario General y del Director General de Carreteras y para animarles a seguir con la labor emprendida de mejorar las infraestructuras de nuestro país con la eficacia con que lo están haciendo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ministro tiene la palabra para responder a las cuestiones que se han planteado en este turno.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrel Fontelles): ¿Cuándo se va a acabar de pagar la última peseta de la última certificación de obra del último kilómetro del último tramo del Plan? Pues posiblemente en 1996, pero eso no es, como digo, descubrir ningún Mediterráneo. La obra que contratemos de aquí a finales de 1993 tendrá, como todas las obras, tres anualidades -el Ministerio contrata prácticamente con tres anualidades, en algunos casos, obras muy complejas, incluso con cuatro- y, por lo tanto, alguna obra tendrá anualidad en el año 1996. Si la pregunta es: ¿cuándo pagará usted la última peseta del último certificado de obra del último kilómetro del último tramo del Plan? ¿En 1996? Pues sí, posiblemente en 1996. ¿Cuántas de estas gravitarán en 1996? Lo sabremos a finales de 1993, pero lo que es seguro es que de lo que contratemos

en 1993, una parte pequeña se pagará en 1993 y la parte más importante se gravitará en 1994 y 1995.

Señoría, para que lo entienda usted bien, que estoy seguro de que si pone atención lo puede conseguir. (Risas.) He dicho que son 54.000 millones de pesetas a licitar en 1993 y contratar en 1994. Lo he dicho varias veces. Creo que está claro, pero lo repito otra vez: que se van a licitar en 1993 y que se van a contratar en 1994, no que se van a licitar en 1994. Si yo hubiera incorporado en el papel una obra que se va a licitar, pero no a contratar, me hubiera podido decir que estoy sumando obras en distinta situación administrativa. No les estoy hablando en ningún momento de lo que vaya a licitar en 1994, sino de lo que voy a licitar en 1993. Y hay 51.000 y pico millones de pesetas que voy a licitar en 1993 y contratar en 1994. Me importa que lo tenga usted claro, señoría, porque de su criterio depende su opinión.

Dice que no es para aplaudir. Pues no lo aplauda. ¿Pero usted cree que vengo aquí a que me aplauda? A mí no me interesa su aplauso. A mí me interesa el aplauso de los votantes. Yo no vengo aquí a que me aplauda. No me aplauda, claro que no me va a aplaudir usted. ¿Cuándo va a aplaudir la oposición al Gobierno? Sería un acto de transmutación que no deseo. Yo lo que quiero es que me aplaudan los ciudadanos en virtud de la opinión que le merezcan las actuaciones que los gobiernos han hecho. De manera que no se esfuerce usted, pues sé que no me va a aplaudir. Tampoco se lo pido.

Lo que sí le podría pedir, señoría, es que me explicara por qué procedimiento tiene usted un documento, el plan operativo anual, que es un documento de trabajo interno de la Administración, que usted no ha solicitado y que no le ha sido remitido. Hablando de investigar y hablando de procedimientos irregulares, debo decirle, señoría, y señor Presidente, que los documentos de trabajo interno de la Administración son documentos de trabajo interno de la Administración, que quienes los hacen y los utilizan están vinculados por el deber de lealtad al organismo que pertenecen, que un Diputado puede pedir información y se la debemos dar, pero usted no ha pedido el programa operativo anual ni el Ministerio se lo ha remitido. Sin embargo, usted -y no lo oculta- lo tiene. Señor Presidente, tome nota, conste en acta mi protesta por un procedimiento, sin duda alguna fuera de lo regulado, por el cual un Diputado dispone y utiliza de una información que le ha llegado por un conducto no acogido a las normas reglamentarias.

Señor Sedó, el PDI no ha sido aprobado, quiero insistir en eso otra vez. El Gobierno le ha dado el visto bueno y me ha autorizado a que lo someta a un proceso de concertación. El Gobierno lo aprobará cuando recoja la opinión de las comunidades autónomas de todo el mundo involucrado y lo pueda ver en una segunda lectura. A partir de ese momento, obviamente el Gobierno entrará en un proceso parlamentario. Yo creo en la soberanía parlamentaria, se lo aseguro, yo soy un demócrata y creo que ustedes tienen el poder político de decidir lo que hay que hacer, a propuesta del Ejecutivo, una vez que éste haya consensuado su propuesta con otros ejecutivos. Ahora,

¿que ustedes quieren que venga aquí mañana? Encantado, estoy a su disposición. Cuando ustedes quieran que el Ministro venga y comparezca, viene y comparece, para lo que ustedes quieran. Ustedes mandan. Simplemente, creo que no es el trámite procesal adecuado, pero cualquier tema que interese a SS. SS., y para evitar que la señora Diputada lo pueda conseguir por procedimientos «non santos», estoy a su disposición en cualquier momento.

Al señor Diputado de Izquierda Unida debo pedirle que permita que ordene mi trabajo político, si no le importa. Y en cuanto a la tramitación de la LAU, dice que su empeño está en tramitarla. Será en no tramitarla, porque de momento lo que ha hecho es una propuesta de devolución al Gobierno. O sea que de momento pone todo su empeño en no tramitarla. Después ya veremos qué conseguimos hacer los demás.

Al señor Mur, perdone usted, es un tono coloquial, y en lo que a regaños se refiere, no se quedan SS. SS. cortos. De manera que trato simplemente de situar el debate en los mismos términos.

En valencia hay en el anexo un tramo a contratar que sí estaba incluido en el primer Plan. El tramo que hay entre Caudete y Requena, por 8.000 millones de pesetas, al final de la página 5, es un tramo que aparece dibujado en el mapa en azul, porque estará en ejecución a finales de 1993 y habrá sido contratado, porque sí era parte del primer Plan. En cambio, no era parte del primer Plan, y por eso no aparece en este anexo, el tramo Honrubia-Caudete, que es lo que le preocupa a su compañero valenciano, créame. El tramo Utiel-Caudete-Requena no le preocupa nada, porque sabe que está aquí y se va a hacer.

Ya no estamos haciendo estudios informativos ni historias previas. En el Zaragoza-Huesca lo que hay que hacer es el proyecto, un proyecto constructivo, a escala 1:1.000, que cuesta seiscientos millones de pesetas, eso no lo tiene el Gobierno de Aragón. Si lo tuviera hubiera sido, de alguna manera, una invasión de competencias, porque hubiera gastado su dinero en un proyecto competencia de otra administración. Pero lo aprovecharíamos, estaríamos encantados de que hubiera invadido nuestras competencias y nos hubiera ahorrado dinero. Pero lo que ahora estamos contratando es el proyecto, el grosor de los redondos que hay que poner en el hormigón, para poder empezar a trabajar en el plazo técnicamente más corto posible. No he tomado todavía ninguna decisión, simplemente le he anticipado lo que creo que sería en este momento razonable. Y créame que el Gobierno de Aragón fue el que ofertó al Ministerio, en el marco de la negociación de la financiación autonómica, una anticipación de obra que el Ministerio no podía asumir en ese momento, y, por lo tanto, no le llamamos en nuestra ayuda. Simplemente se dijo que se podía hacer antes si había un esfuerzo compartido, si no lo haríamos a su

debido tiempo. Como ahora hay más recursos que los que teníamos planteados en su momento -pocos más- y como ha ocurrido un hecho que entonces no podíamos anticipar, que es la demora en el túnel de Somport, por mi preocupación de tratar al territorio aragonés con justicia a la hora de repartir las inversiones públicas, en el curso de esta semana, si los números me salen, acometeré esta inversión, pero siempre con los plazos más cortos, técnicamente posible. (La señora Martínez Saiz pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señora Martínez Sainz, ¿a qué objeto pide la palabra?

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Para contestar a la referencia que ha hecho el señor Ministro sobre cómo han llegado a esta Diputada unos documentos internos del Ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene medio minuto.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Solamente deseo decirle que me han llegado anónimamente, como me llega mucha documentación. Además, no le debe extrañar, porque en esta Cámara altos representantes de su partido han exhibido documentación interna del mío y han dicho que la habían recibido anónimamente.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): ¿Es un documento robado, verdad?

La señora **MARTINEZ SAIZ**: No. Yo lo he recibido anónimamente. Eso lo ha dicho usted y le pido al señor Presidente que lo retire inmediatamente el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Yo no he dicho que lo haya robado usted, sino que alguien lo ha robado para entregárselo.

La señora **MARTINEZ SAINZ**: Yo he dicho que lo he recibido anónimamente, como se recibe mucha documentación. Le pido al señor Presidente que solicite al señor Ministro que retire esa palabra. (Un señor Diputado del Grupo Socialista: Te han pillado.)

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ministro ha hecho la precisión correspondiente a lo que se ha referido.

Señoras y señores Diputados, muchas gracias por su colaboración.

Se levanta la sesión.

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

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961