



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 439

---

## INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

**PRÉSIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT**

Sesión núm. 35

**celebrada el miércoles, 1 de marzo de 1995**

---

### ORDEN DEL DÍA:

#### Preguntas:

- |   | <u>Página</u> |
|---|---------------|
| — Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre medidas en relación con las empresas constructoras del Paseo Marítimo de Valencia. (BOCG serie D, número 160, de 14-11-94. Número de expediente 181/001101) .....   | 13398         |
| — De la señora Fernández González (Grupo Parlamentario Popular), sobre previsiones acerca del desarrollo del Convenio firmado entre el Ayuntamiento de Gijón (Asturias), el Principado de Asturias y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para el saneamiento integral de dicha ciudad. (BOCG serie D, número 187, de 6-2-95. Número de expediente 181/001228).....    | 13400         |
| — De la señora Martínez Saiz (Grupo Parlamentario Popular, sobre medidas para solucionar los problemas surgidos entre los Ministerios de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y el de Defensa en la realización del proyecto de regeneración de la playa de la Barriada de Puntales, en la Bahía de Cádiz. (BOCG serie D, número 187, de 6-2-95. Número de expediente 181/001273) ..... | 13403         |

	Página
— Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre estado de las negociaciones entre la Administración y la empresa concesionaria de la Autopista A-7, para la reducción de las tarifas de peaje en el tramo que atraviesa la Comunidad Valenciana. (BOCG serie D, número 157, de 4-11-94. Número de expediente 181/001094).....	13405
— Del mismo señor Diputado, sobre realización de las obras necesarias para que la presa de Escalona (Valencia) pueda embalsar agua. (BOOG serie D, número 157, de 4-11-94. Número de expediente 181/001095).....	13408
— Del señor Andreu Andreu (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre previsiones acerca de la construcción de una planta potabilizadora en la Bahía de Cádiz. (BOCG serie D, número 187, de 6-2-95. Número de expediente 181/001290) .....	13409
— Del señor López Garrido (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre motivos por los que la línea de autobuses Madrid-Albacete de la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera (ENATCAR) hace su parada técnica en el restaurante «Juanito» de La Roda. (BOCG serie D, número 172, de 19-12-94. Número de expediente 181/001171).....	13412
— Del señor Alegre Galilea (Grupo Parlamentario Popular), sobre motivos por los que en el contrato de adjudicaciones de los servicios de aparcamiento de la estación de ferrocarril de Logroño se han conculcado las normas que rigen los concursos públicos. (BOCG serie D, número 187, de 6-2-95. Número de expediente 181/001219) .....	13418
— Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre posición del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en relación con la petición de la Generalidad Valenciana de creación de un nuevo aeropuerto en la ciudad de Valencia. (Número de expediente 181/001336).....	13421

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

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos nuestra sesión número 35 con el siguiente orden del día: Contestación a las siguientes preguntas. Comparecerán distintos miembros de la Administración pública para contestar a las nueve preguntas del día de hoy.

En primer lugar, la Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda, doña Cristina Narbona, a quien damos la bienvenida, va a tener la amabilidad de contestar a las preguntas 1, 2 y 3 del orden del día. Anuncio a SS. SS. que hoy va a ser muy difícil, al contrario de otras ocasiones, alterar el orden del día. Bien fácil es comprenderlo, y es por la sencilla razón de que el orden del día está fijado y los comparecientes que van a contestar a las preguntas son distintos. En consecuencia, no sucederá como en otras ocasiones en las que hemos tenido la flexibilidad de poder adaptar el orden del día en función de los intereses de las señoras y señores Diputados, puesto que los responsables para contestar a las preguntas por parte del Gobierno están citados a horas concretas y precisas. Sin más dilación y con cinco minutos de retraso, iniciamos el procedimiento parlamentario de contestación a las preguntas, una vez formuladas por los señoras y señores Diputados de los distintos grupos parlamentarios.

**CONTESTACION A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS SOBRE:**

— **MEDIDAS EN RELACION CON LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS DEL PASEO MARITIMO DE VALENCIA, A RAIZ DE LAS DEFICIENCIAS DETECTADAS. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GIU-IC). (Número de expediente 181/001101.)**

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar tiene la palabra el señor Peralta Ortega, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, para formular la primera pregunta que me permito leer: Medidas en relación con las empresas constructoras del paseo marítimo de Valencia a raíz de las deficiencias detectadas.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señora Secretaria de Estado, la ciudad de Valencia cuenta con una obra magnífica —hay que decirlo con claridad—, muy celebrada por los ciudadanos de esta capital, el paseo marítimo, inaugurado no hace mucho tiempo y todavía en fase de ejecución y de ser entregado y recepcionado definitivamente por el ayuntamiento, acto previsto para finales de este año 1995. La importancia de la obra explica que su ejecución se prolongue a lo largo del tiempo. Quizá por esta razón se han

podido apreciar en los últimos meses determinadas deficiencias, algunas de ellas constatadas en un informe redactado por la Delegación de Parques y Jardines del Ayuntamiento de Valencia. Como digo, en ese informe, efectuado en base a una inspección llevada a cabo en el mes de septiembre del pasado año 1994, se constataban deficiencias que hacían referencia fundamentalmente a las materias que eran competencia de esa delegación; deficiencias en lo relativo a vegetación, que no se correspondía con las previsiones iniciales posiblemente por las condiciones medioambientales que se daban donde se quería ubicar, pero también porque existían zonas que estaban absolutamente descuidadas o que ni siquiera habían sido plantadas; deficiencias en materia de mobiliario urbano, papeleras, etcétera; deficiencias en lo relativo al área de andenes de tierra morterenga en el paseo marítimo y, finalmente, también en lo relativo a la red de riego que estaba previsto formara parte de ese conjunto de elementos que componen el paseo marítimo de la ciudad de Valencia.

Según nos consta, este informe iba a ser remitido a la Dirección Provincial de Costas del Ministerio, con la solicitud de que se ordenara a la empresa constructora del paseo marítimo que subsanara totalmente las deficiencias. Nos gustaría saber qué gestiones se han realizado en relación con este informe y con esas deficiencias que constata, y qué requerimientos ha llevado a cabo la Dirección Provincial de Costas en relación con la empresa constructora.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a su pregunta tiene la palabra la señora Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Señoría, usted conoce bien, porque ha hecho una síntesis de ello, el proceso de construcción de este paseo marítimo, donde efectivamente ha habido deficiencias que se han venido detectando, en particular en lo que se refiere al proyecto originario de jardinería del mismo, es decir, de la vegetación que en su momento, en el año 1987, tenía el proyecto que había aprobado el Ayuntamiento en el convenio que sirvió de base para la asunción del compromiso por parte del Ministerio en la construcción de esta obra y que preveía la plantación de una serie de especies en dicho paseo. Las obras se llevaron a cabo intentando respetar el proyecto del Ayuntamiento, pero casi desde el momento inicial de dichas plantaciones hubo dudas sobre el tipo de árboles, muchos de ellos pinos y tamarindos —por no nombrarles una lista bastante amplia—, en general una vegetación cuya tipología ha sido comprobada ya en otras zonas del litoral que es difícil que prospere debido a los vientos salinos por la proximidad del mar. Antes incluso del informe al que usted hace referencia del mes de septiembre del año pasado, la Dirección General de Costas de la Secretaría de Estado solicitó un informe a la Universidad Politécnica de Valencia que sirvió para que en el año 1993, concretamente por acuerdo del pleno del Ayuntamiento de 23 de julio de 1993, se aprobara un proyecto modificado respecto al inicial donde, entre otras cosas, se modificaba

precisamente el tipo de plantaciones que iban a adornar este paseo marítimo, una vez comprobadas las dificultades de implantación y de mantenimiento de las especies que originariamente se esperaba que pudieran ajardinar dicho paseo.

Efectivamente, a partir de 1992, que es cuando se hicieron las plantaciones, ha habido una serie de deficiencias en cuanto a la supervivencia de estas especies y de algunas de ellas, desde el año 1992 hasta la fecha, se ha perdido la quinta o la sexta parte de las unidades que se plantaron en su momento. Todo ello ha llevado a mantener contactos posteriores a la remisión del informe de la Delegación de Parques y Jardines, del mes de septiembre, al que usted hace referencia. Para abreviar, en el mes de enero ha habido una reunión en el Ayuntamiento de Valencia a la que han asistido la Concejala de Parques y Jardines, el Jefe de la Demarcación de Costas de Valencia, el director de las obras y el propio contratista. Ha sido una reunión importante porque, efectivamente, se han puesto de manifiesto ante el contratista una serie de deficiencias, entre las cuales ya se han destacado por mi parte las relativas a la jardinería, pero como bien ha señalado S. S. también hay otras deficiencias en cuanto a la modificación del proyecto en lo que se refiere al mobiliario urbano y a las redes de riego. El contratista, como S. S. sabe, debe reponer las plantaciones dañadas con ejemplares de las mismas especies, previo tratamiento de mejora del suelo que ha sido indicado por expertos del propio Ayuntamiento. En lo que se refiere a la jardinería, sería obligación del contratista reponer las plantaciones inicialmente concebidas en el proyecto definitivo, pero previo a un tratamiento que debe asumir también dentro de su propia tarea como contratista. Además, tiene que llevar a cabo las mejoras respecto a las redes de riego y a las otras deficiencias detectadas con anterioridad a la recepción de las obras; recepción que, como ha señalado, está todavía pendiente pero ya se ha solicitado la designación de representantes para proceder a la recepción provisional de las obras. Esta solicitud será notificada al contratista, significándole que en el caso de que las obras no estén en condiciones de ser recepcionadas será de aplicación lo que prescribe el artículo 170 del Reglamento General de Contratación del Estado. El Ayuntamiento ha hecho saber a la Dirección General de Costas que está dispuesta a hacerse cargo de la conservación de las plantaciones con posterioridad a la recepción, cuestión que nos parece también de una enorme importancia para garantizar que el paseo no sólo se culmine en lo que es su fase de obra, sino que con posterioridad pueda mantenerse en un estado adecuado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Peralta para formular las matizaciones que desee.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señora Secretaria de Estado por su respuesta. Sólo quiero señalar que efectivamente las administraciones, tanto la central, a través de la Dirección de Costas, como la local, el Ayuntamiento de Valencia, siguen de cerca una obra muy importante para los ciudadanos de Valencia y que esas deficiencias, a las que he hecho referencia, aparecieron publicadas

en los medios de comunicación en el mes de octubre en base al informe del mes de septiembre al que me he referido anteriormente. Me ha dicho usted que incluso se habían constantado algunas de ellas con anterioridad y que en enero de este año 1995 ha tenido lugar una reunión.

Me permito sugerirle que se actúe con mayor celeridad en ese sentido y que una vez que se constatan las deficiencias convendría tomar las medidas oportunas para que se subsanen. Solicito también, señora Secretaria de Estado, que a través de la Dirección de Costas se siga de cerca el tema para que el contratista ejecute las mejoras a las que se ha comprometido. Celebro que por parte de la Administración se le hayan hecho las advertencias oportunas, con arreglo a la legalidad vigente, pero, en todo caso, creo que lo importante es que se siga de cerca una obra —insisto— importante en la que todos los ciudadanos y todas las administraciones deben tener un especial cuidado en su conservación y mejora.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Secretaria de Estado, ¿tiene algo que añadir?

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Mi compromiso obvio de que efectivamente ese seguimiento se realice.

— **PREVISIONES ACERCA DEL DESARROLLO DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN (ASTURIAS), EL PRINCIPADO DE ASTURIAS Y EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE PARA EL SANEAMIENTO INTEGRAL DE DICHA CIUDAD. FORMULADA POR LA SEÑORA FERNANDEZ GONZALEZ (G. P.). (Número de expediente 181/001228.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 2.º del orden del día. Pregunta formulada por la señora Fernández González, en nombre del Grupo Popular, sobre previsiones acerca del desarrollo del convenio firmado entre el Ayuntamiento de Gijón (Asturias), el Principado de Asturias y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio ambiente para el saneamiento integral de dicha ciudad. Tiene la palabra.

La señora **FERNANDEZ GONZALEZ**: Señora Secretaria de Estado, voy a tratar de hacer una justificación previa y poner de manifiesto qué razones, a mi juicio, me han llevado a la necesaria formulación de esta pregunta.

Como usted sabe y conoce perfectamente, el Ayuntamiento de Gijón, el Ministerio de Obras Públicas y el Principado de Asturias firman un importantísimo convenio, en el año 1991, que va a tener por objeto llevar a cabo un tratamiento de saneamiento integral de la ciudad de Gijón. Para ello en dicho convenio se establecen una serie de compromisos temporales y presupuestarios a tres bandas, como me he referido con anterioridad. He de decir, en pri-

mer lugar, que por parte del Ministerio de Obras Públicas se ha incurrido en importantísimos retrasos. Como usted sabe y conoce, la configuración total de la red de saneamiento integral de la ciudad de Gijón —como ocurre en otras ciudades españolas— compone lo que denominaríamos un puzzle y cualquier retraso por parte de una administración —en este caso el Ministerio de Obras Públicas— lleva aparejado y ha acarreado unos importantes retrasos en obras que posteriormente deberían realizar las otras administraciones contratantes. Pondría de manifiesto un tratamiento temporal muy retrasado por parte del Ministerio de Obras Públicas, concretamente en el colector del Arenal y del Pozo de San Nicolás, hoy finalizados, que ha acarreado importantes inconvenientes tanto para los ciudadanos como para los comerciantes de aquella zona. Ha habido también un retraso de más de un año en la zona oeste, concretamente en el proyecto denominado «Ordenación hidráulico-sanitaria del río Pílon», con perjuicios importantísimos en la ciudad de Gijón, toda vez que se está hablando de la realización de nuevas playas en una zona que se vería limitada y dañada de forma irreversible si por parte del Ministerio las obras no se realizan con la celeridad que todos deseamos.

Si bien es mi obligación hablar de los retrasos y ponerlos de manifiesto cuando comparece la Secretaria de Estado del Ministerio, quiero también hacer referencia, al formular esta pregunta, a un problema que yo diría que produce confusión. En este momento la ciudad de Gijón está muy preocupada por el saneamiento integral de sus redes y colectores. Esta preocupación es consecuencia de la publicación del denominado Programa de reindustrialización y dinamización del Principado de Asturias. En este programa —en el que es de esperar que el Principado de Asturias se haga eco de los planteamientos del Ministerio y no invente un convenio que ya firmó, pero que es una de las tres partes firmantes— no se contemplan las estaciones depuradoras que figuran en el convenio tanto en la zona este de Gijón como en la zona oeste. Esto ha generado un estado de polémica, de confusión y sobre todo de alarma en aquellas personas, unas más técnicas, otras más expertas y otras menos, que creen que un proyecto que supera los 12.000 millones de pesetas valdría la pena que se adaptase a necesidades temporales muy a largo plazo y que diese cumplimiento a la normativa comunitaria, en la que se establecen igualmente unos plazos temporales que no parece aconsejable rebasar, concretamente más allá del año 2000. Como digo, esto ha desencadenado una polémica que a mí me gustaría que usted colaborase a clarificar.

Yo misma formulé preguntas por escrito al Ministerio y la respuesta que en su día se me dio, hace cerca de un año, fue que el tema se encontraba en estudio y que en breve plazo —yo no sé estimar, ni tengo un termómetro especial para determinar qué es lo que entiende el Ministerio por breve plazo— se dispondría de la documentación técnica necesaria para poder optar por la solución conjunta o por la solución alternativa. De momento, en una de las obras a las que se comprometió el Ayuntamiento de Gijón y que está ya realizada, el denominado colector interceptor costero de

la zona oeste, se ha visto la necesidad de hacer unas pequeñas obras para que el Ministerio pudiera decidir posteriormente si optaba por el establecimiento de dos depuradoras, como se contempla en el convenio, o si por el contrario se erradicaba una y solamente se instalaba una depuradora en la zona oeste de Gijón. Razones de tipo económico han sido las mayoritariamente esgrimidas. Decía en un principio que, con un presupuesto que supera los 12.000 millones de pesetas, hablar de razones económicas para la supresión del tratamiento secundario de aguas en un convenio integral de saneamiento que, insisto, debe tener una proyección de futuro y dar cumplimiento a la normativa comunitaria sin esperar a fases posteriores, según mi modesto entender, supondría cometer un error del que tal vez luego sería difícil enmendar.

Estas son mis preocupaciones, los móviles que me han llevado a la formulación de esta pregunta oral, y quedo a la espera de la contestación que me dé la Secretaría de Estado, en la que seguramente introducirá razones técnicas que puedan aportar sosiego a las inquietudes que en la ciudad de Gijón comparten todo tipo de sectores sociales y algunos partidos políticos, no puedo decir que todos pero sí una gran mayoría.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE** (Narbona Ruiz): Quisiera tranquilizar a S. S. y, antes de entrar en lo que es la contestación estricta a sus preguntas, querría situar a usted y al resto de S. S. en lo que supone en estos momentos el esfuerzo respecto del Principado de Asturias en materia de depuración de aguas residuales urbanas que está haciendo la Secretaría de Estado, ya que, de acuerdo con el Plan nacional de depuración de aguas residuales, aprobado por el Gobierno el pasado día 17 y refrendado por las 17 comunidades autónomas hace dos días en conferencia sectorial, se acepta que en Asturias sea de una importancia muy superior en términos relativos que en el resto del territorio español. Para todas las comunidades autónomas, el compromiso que ha fijado la Secretaría de Estado de aportación de recursos respecto a sus planes regionales de saneamiento está fijado en un 25 por ciento, excepto para Asturias, donde existía, con arreglo al Plan nacional de interés comunitario en su momento diseñado, un compromiso que después se ha visto incluso incrementado con convenios posteriores al inicial y que llevará en los próximos años a que, a diferencia de lo que se producirá en el resto de los territorios del Estado español, Asturias reciba de la Administración central aproximadamente el 50 por ciento del total de la inversión necesaria para cumplir con la directiva comunitaria. Esta circunstancia excepcional que ha sido recogida en el plan aprobado por el Gobierno, y aceptada de forma solidaria por el resto de las comunidades autónomas, me parece que es el contexto en el que debemos situar cualquier preocupación, y muy en particular la referencia que usted ha hecho a razones económicas que pudieran estar detrás de una modificación de los compromisos iniciales, porque si real-

mente hubiera razones económicas hubiéramos tenido una justificación sobrada para recortar los compromisos iniciales con Asturias a la vista del establecimiento, por primera vez, de un plan nacional de depuración, donde el compromiso que se asume con el resto de las comunidades autónomas es inferior en porcentaje al que se ha asumido y se mantiene por parte de la Secretaría de Estado en el caso del Principado de Asturias. Creemos que es un compromiso que cuando se asumió estaba plenamente justificado y que debemos mantenerlo.

Usted ha hablado de retrasos de las obras de la Administración central. Yo no voy a hablar de este tema porque no creo que sea necesario hacerlo, pero S. S. sabe que esto le sucede no sólo a la Administración central del Estado; algunas obras correspondientes al Principado y al Ayuntamiento de Gijón también han sufrido retrasos, esto es normal, y cuando existe una voluntad política real de que las cosas se lleven adelante hay que entender, muchas veces, las razones de esos retrasos. Yo le diría que por lo que conozco de lo que se está haciendo en Asturias, no sólo en Gijón sino en todo el resto del programa de saneamiento asumido en un porcentaje financiero muy elevado por la Administración central, nos encontramos con retrasos que muchas veces se deben a la necesidad de profundizar en el análisis de los tratamientos más adecuados en cada caso y, por tanto, a un procedimiento riguroso en las tecnologías que utilizamos. Creo que Asturias va a verse dotada, en tiempo y forma, de aquellos sistemas de tratamiento que la directiva comunitaria prevé con el esfuerzo notable por parte de esta Secretaría de Estado.

Ya para situarnos en lo que son sus preocupaciones, como usted bien ha señalado, dentro de las distintas fases que preveía el convenio firmado en el año 1991, en lo que se refiere a la primera fase hay obras ya terminadas. La previsión que se hizo en el año 1991 fue que se terminaran en tres años y, efectivamente, en el año 1994 estaban finalizadas las correspondientes al colector del Arenal y del Pozo de San Nicolás, mientras que, por el contrario, como usted bien ha señalado, las obras relativas al río Pilón, en lo que se refiere a la ordenación hidrológico-sanitaria del río Pilón, han dado comienzo en el mes de abril del año pasado y, por tanto, van con retraso.

Respecto a la obra del emisario submarino de Peñarribia, incluido en la fase intermedia del convenio —fase del convenio que no explicaba un plazo sino que decía que, en cualquier caso, se entendía que sería más largo que el correspondiente a las obras de la primera fase—, podemos señalar que se ha hecho una selección provisional de las ofertas presentadas al concurso de proyecto y obra y que en estos momentos se está redactando, por parte de la empresa seleccionada, el proyecto de construcción para proceder seguidamente a la adjudicación del contrato. Es decir, se ha producido uno de los hitos básicos para poder cumplir también en este caso, quizá con cierto retraso pero de forma adecuada, lo establecido.

Yo llamaría la atención sobre la segunda fase de obras del convenio, que comprende las estaciones depuradoras de las aguas residuales de la zona este y de la zona oeste de Gijón y el emisario submarino del cabo Torres. Efectiva-

mente, como usted ha dicho, estas obras, que el convenio preveía que se llevaran a cabo a lo largo de seis años (desde el año 1991 hasta el año 1997) y que deben responder a los tratamientos que la directiva comunitaria impone para el saneamiento correcto de estas zonas, tiene distinta fase de ejecución, pero le señalaría que en concreto la convocatoria del concurso de proyecto y obra del emisario submarino del cabo Torres se prevé que se producirá en esta primera mitad del año, por tanto, nos encontramos también en una fase muy avanzada respecto a ese emisario en particular.

Respecto a las dos depuradoras, aunque no aparezcan en el programa de reindustrialización, como usted señalaba, el compromiso sigue existiendo en los mismos términos que está recogido en el convenio. Es cierto que se están llevando a cabo estudios, por parte de la Fundación Torres Quevedo, en los que se está analizando concretamente el tipo de tratamiento que de acuerdo con la situación tanto del medio receptor como de las aguas residuales que verterán en cada una de las zonas, resulte más adecuado. Esos son estudios que ya están muy avanzados. Las estimaciones que me han trasladado desde la Confederación Hidrográfica del Norte indican que estarán terminados estos estudios en verano y podrán dar la definición del tratamiento de depuración correspondiente a cada una de las dos zonas delimitadas por el convenio.

Por tanto, no hay razones de tipo económico que deban alertar a la población en el sentido de que la Secretaría de Estado se incline hacia soluciones que sean más baratas pero no las adecuadas. Hay un compromiso en el sentido de que la depuración se haga conforme a lo que la directiva comunitaria impone y esperamos cumplirlo, como es obvio, en los tiempos que marca el convenio, como digo, con los retrasos que sin duda muchas veces no vienen derivados más que de un esfuerzo complementario y necesario en cuanto al análisis de los problemas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Fernández González para el turno de réplica.

La señora **FERNANDEZ GONZALEZ**: Gracias, Secretaria de Estado. Lamento que haya podido aportar poco en firme. Yo comprendo la cautela en la que tiene que escurrirse.

Ha hecho un planteamiento inicial referido a Asturias, que conozco a través de los medios de comunicación, que según ha dicho está por encima de la media del resto de las comunidades autónomas. Yo no voy a hacer ningún planteamiento específico referido a Asturias porque creo que no es el momento ni el lugar, pero seguramente sabe y conoce la situación lamentable en que se encuentra mi comunidad autónoma por una serie de consideraciones, algunas que tienen antecedentes, otras que se han generado en épocas más recientes, que la colocan desgraciadamente como una de las comunidades autónomas que sufre una crisis económica y un desmantelamiento industrial más fuerte y con un producto interior bruto muy por debajo de otras comunidades autónomas. Del tratamiento de Asturias, por tanto, qué le voy a decir. Creo que tiene que ser muchísimo

más generoso por parte del Gobierno de lo que ha sido en los últimos tiempos, por la incidencia que tiene la empresa pública y por una serie de condicionamientos históricos y actuales que pesan sobre mi comunidad autónoma.

Pero dejando a un lado esto —y celebro que se hagan esfuerzos inversores en la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias—, quería centrarme —y ésta era la pregunta— en el convenio que por el Ministerio, el Ayuntamiento de Gijón y el Principado de Asturias se ha firmado en abril de 1991. Usted reconocía que ha habido retraso y, en un alarde de compartir fracasos en el cumplimiento temporal del organigrama, me decía que no solamente el Ministerio sino también el Ayuntamiento de Gijón y el Principado de Asturias incurren en retrasos en la realización de las obras, en su adjudicación y hasta en la publicación de las mismas en el Boletín Oficial del Principado de Asturias. Indudablemente eso es así, señora Secretaria de Estado, pero tome buena nota de que yo protesto en aquellos foros donde corresponde: en el Ayuntamiento de Gijón con bastante energía y reiteración, en el Principado de Asturias con la energía con la que también puedo hacerlo, y como ahora estamos en el Ministerio de Obras Públicas me permitirá que centre todas mis quejas en los retrasos que dependen exclusivamente del Ministerio de Obras Públicas, organismo contratante según estipula el convenio.

Me decía que no hay razones económicas y lo justificaba diciendo que el importante esfuerzo inversor que se va a hacer en Asturias deja de lado que ese argumento se pudiese estimar. Quizá formulé un epígrafe genérico (razones económicas), lo que sucede es que, al no entrar en matices, a lo mejor no se entendió bien mi planteamiento. Por lo menos en Asturias y en Gijón, cuando se habla de razones económicas se habla de ahorro por parte de las administraciones contratantes y, sobre todo, de ahorro en la conservación y mantenimiento ulterior de la puesta en marcha y en funcionamiento de dos estaciones depuradoras de aguas residuales. Por tanto, serían dos frentes. Usted exculpó el primero y no el segundo. Yo decía y reitero que es una obra —y convendrá conmigo— de una envergadura lo suficientemente importante en el plano económico y organizativo del saneamiento integral de la ciudad que apunta a que se hagan las cosas bien y sin miopías, que se permita abordar el tema con un horizonte mucho más allá del año 2000, porque hemos esperado muchísimo tiempo para que esto se pudiese acometer y vale la pena hacerlo bien y conforme establece la normativa comunitaria.

Me dice que quizás en el verano estén concluidos los trabajos que realiza la Fundación Torres Quevedo. Sé que desde el Ayuntamiento de Gijón se ha desplazado una comisión a la que han tratado de explicar razones seguramente muy técnicas que los políticos, en cierta medida, creo que no es obligado que comprendamos, pero para adoptar decisiones responsables tratamos de buscar la máxima ilustración en todos los temas. Y dentro de esta ilustración obligada que buscamos en los planteamientos y en los temas —yo al menos así lo procuro—, he de decirle que si se optase por erradicar la instalación de una estación depuradora de aguas residuales en la zona oeste de Gijón se está planteando —y éste es un debate abierto, no sé si

con mucha fuerza técnicamente o no— que obras determinadas de la zona este de Gijón, concretamente el emisario terrestre y el emisario submarino de Peñarrubia, no tendrían sentido si se van a bombear las aguas residuales de la zona este de Gijón a la zona oeste; se está planteando un gasto realizado un tanto inútil, si el planteamiento final es efectuar la instalación de una única estación depuradora de aguas residuales. También es verdad —y es otro debate abierto, señora Secretaria de Estado— que en la actual configuración de realizaciones del convenio, en la zona este de la ciudad tenemos en funcionamiento, y por tanto ya realizada, lo que se denomina la estación de bombeo y pretratamiento, la primera fase de la estación depuradora. En esta primera fase de depuración hay unos porcentajes pequeños, por lo que al hablar de una segunda fase de depuración, que parece casi evidente —así lo establece la propia normativa comunitaria—, hay quien plantea —y yo me sumo a este planteamiento, al menos como interrogante— si con este nivel primario de depuración es suficiente para bombear aguas y vertidos a la zona oeste de la ciudad, donde tendrían otro tratamiento y donde saldrían a través de los emisarios submarinos.

Como ve, son muchos los interrogantes, las inquietudes y los debates abiertos ahora mismo en nuestra ciudad, en la que se aspira —yo al menos así lo persigo— a que se hagan las cosas técnicamente bien, con solvencia, con visión de futuro, con los ahorros justos y necesarios, pero yo diría más de tiempo que de dinero, y que permitan un horizonte para la ciudad de Gijón de un saneamiento integral acorde con la normativa comunitaria y que rebase, como decía antes, ampliamente el horizonte del año 2000.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Señoría, el plan aprobado por el Gobierno el pasado 17 de febrero rebasa el año 2000 para todas las comunidades autónomas, porque precisamente es un plan hasta el año 2005 para cumplir todas y cada una de la exigencias que nos impone la normativa comunitaria. Por tanto, también en el caso de Asturias ése es el horizonte de colaboración que hemos establecido.

No he querido obviar detalles que conozca por exceso de cautela. He querido informar a S. S. de que esos estudios se están haciendo. Conozco bien el debate que se está produciendo. Voy a tener ocasión de visitar Asturias el próximo día 14, de entrevistarme con las distintas administraciones y de ver personalmente cuál es el estado de este debate en este momento, porque obviamente me preocupa, primero, que se cree una inquietud al respecto y, segundo, que en la orientación de las decisiones finales pudieran no pesar, sobre todo, los factores de protección ambiental adecuados y conformes a la norma comunitaria.

Usted ha señalado una cuestión que no sería ambiental sino un hecho, desde el punto de vista económico y de asignación del gasto público, que es muy importante. Si solamente hubiera una depuradora, el gasto relativo a los

emisarios tendría bastante mejor justificación que si hay dos depuradoras, como está previsto en el convenio. Es decir, esta discusión en estos momentos puede partir del hecho, en primer lugar, de que no hayan aparecido expresamente estas obras en el diseño formulado desde la Administración central del Estado, pero que, repito, en absoluto elimina ningún compromiso nuestro y la traslación a los medios de comunicación y a la sociedad asturiana de que la Fundación Torres Quevedo está haciendo un análisis que está tomando nota del tipo de tratamiento adecuado, primario, secundario y, en síntesis, de cuál debe ser la orientación final de las obras. Espero que esos estudios estén terminados en verano. No me gustaría anticipar nada más que la voluntad de que la decisión que se tome será en la línea que usted ha señalado y que comparto con absoluta precisión. La Comunidad Autónoma de Asturias, como todas las comunidades autónomas, se merece que sus aguas residuales se depuren adecuadamente y le aseguro que en ese sentido no habrá ninguna decisión que no esté condicionada por esa prioridad máxima: que la depuración sea la que se deba hacer y, por supuesto, que la asignación de recursos públicos, que en este caso son muy importantes, por parte del Ministerio sea la correcta.

Termino con algo a lo que usted ha hecho mención al principio. No he pretendido compartir fracasos cuando he mencionado los de otras administraciones, porque he tenido la delicadeza de no entrar en la intensidad de esos fracasos ni en el porcentaje de financiación en términos de fracaso relativo que supone cada una de las obras que hemos hecho. Simplemente he querido decir que en obras que se prevén a largo plazo es normal que, sin que medie ninguna mala voluntad o ninguna actitud política negativa por parte de una administración, se produzcan esos retrasos. Le puedo asegurar que si la Comunidad Autónoma de Asturias sigue siendo objeto de un tratamiento especial por parte de la Administración central, de la Secretaría de Estado, en cuanto a la depuración de las aguas residuales respecto al resto de los territorios, cualquier comunidad autónoma que en estos momentos tenga tasas de paro tan importantes o más importantes incluso que la comunidad de Asturias puede reclamar tratamientos especiales, pero no hemos querido que sean tenidos en cuenta porque creemos que cada problema debe resolverse de determinada forma y el problema de las aguas residuales queremos resolverlo en cada territorio y conforme a las necesidades de cada territorio.

— **MEDIDAS PARA SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS SURGIDOS ENTRE LOS MINISTERIOS DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE Y EL DE DEFENSA EN LA REALIZACION DEL PROYECTO DE REGENERACION DE LA PLAYA DE LA BARRIADA DE PUNTALES, EN LA BAHIA DE CADIZ. FORMULADA POR LA SEÑORA MARTINEZ SAIZ (GP). (Número de expediente 181/001273.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 3 del orden del día; referente a la pregunta formulada por la señora

Martínez Saiz, del Grupo Parlamentario Popular, que dice: Medidas para solucionar los problemas surgidos entre los Ministerios de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y el de Defensa en la realización del proyecto de regeneración de la playa de la barriada de Puntales, en la Bahía de Cádiz. Tiene la palabra la señora Martínez Saiz para formular su pregunta.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señora Secretaria de Estado, desde hace tiempo se viene trabajando en la modificación del Plan general de ordenación urbana de la ciudad de Cádiz con la intención de solucionar los aspectos de los límites del municipio con las costas, porque así lo merece y porque, además, sus bordes marítimos en algunas zonas de la bahía están muy maltratados, están en una situación lamentable. En ese Plan general de ordenación urbana, que ahora está terminando su tramitación, se contempla una modificación para una barriada que está metida entre depósitos de Campsa (que ya se van a retirar), en una zona militar y cercana a instalaciones de otras empresas como Sevillana. Podríamos decir que está encasillada en una zona eminentemente industrial. Por tanto, la señora Secretaria de Estado se puede imaginar en qué situación están esos límites costeros y esas zonas que antes eran playas y que ahora no lo son.

El Plan general de ordenación urbana contempla una serie de paseos marítimos y de regeneración de playas que unirían varias zonas de la ciudad y dignificaría esa parte importante de la Bahía de Cádiz y la Demarcación de Costas consigue, al parecer, un presupuesto de 68 millones para la regeneración de dos pequeñas playas que hay en la costa: la de San Lorenzo de Puntales y la del Boquete, previa a un acondicionamiento definitivo de esa zona. Estos dos proyectos de acondicionamiento son muy bien recibidos por los habitantes de la zona porque suponen un paso importante mientras se obtienen los recursos económicos, se tramita definitivamente el plan y las distintas administraciones en acuerdo consiguen realizar esos paseos marítimos y esas playas definitivas. En ese momento, como es preceptivo, la Demarcación de Costas y me imagino que el Ministerio de Obras Públicas consultan al Ministerio de Defensa y éste deniega esa posibilidad de regenerar una de las playas, la de San Lorenzo de Puntales, aunque es una regeneración muy provisional, porque no tiene nada que ver con cómo va a quedar la configuración definitiva de esa playa y de esa costa, según el planeamiento del Plan general de ordenación urbana. Nos extraña que el Ministerio de Obras Públicas y la Demarcación de Costas tenga previsto una inversión de 68 millones de pesetas —ahora que están tan escasos los recursos económicos— y que no haya tenido en cuenta la opinión del Ministerio de Defensa. Esta zona corresponde al acceso a una parte de las instalaciones por donde tienen entrada las lanchas anfibas, porque ése es un centro de apoyo anfíbio, pero resulta que hace años que las lanchas no entran por ese acceso porque está en una situación lamentable y no se utiliza. Así pues, los vecinos de la zona y el Ayuntamiento de Cádiz nos encontramos con la sorpresa de que el Ministerio de Defensa deniega la realización de ese proyecto, que no taponada de

forma definitiva el acceso anfíbio a las instalaciones de la base naval.

El Grupo Popular y esta Diputada queremos saber qué va a hacer el Ministerio de Obras Públicas ante esta situación, puesto que si ahora se niegan a esa pequeña regeneración ¿qué va pasar cuando el Plan general de ordenación urbana de Cádiz esté aprobado definitivamente y contemple, como contempla, una regeneración total y la construcción del paseo marítimo y de un espigón de tamaño considerable que limita de forma definitiva las instalaciones de la base naval con la ciudad de Cádiz? Porque la base naval es la parte colindante con la barriada de Puntales, que la verdad es que está en una situación de mantenimiento lamentable. Nosotros queremos saber qué contempla el Ministerio respecto a esta situación y qué va a hacer para dar una respuesta a esa necesidad tan importante de regeneración de la costa en esa zona.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra la señora Secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Efectivamente, cuando el proyecto inicial de acondicionamiento de la playa de Puntales —que supone actuar tanto sobre la zona denominada del Boquete como sobre la playa de San Lorenzo de Puntales— se abrió al trámite de información pública, el 15 de julio del año pasado, no hubo ninguna alegación en contra salvo la formulada por el Ministerio de Defensa, alegación que justificaba en la calificación de la base naval de Puntales y de la playa de San Lorenzo de Puntales como zonas de seguridad. Esta es la circunstancia administrativa actual que nos impide, hoy por hoy, acometer la obra tal como estaba inicialmente planteada. Por supuesto que el Ministerio no ha abandonado cualquier otro tipo de regeneración de playa, puesto que la que está prevista en la playa denominada del Boquete se ha seguido adelante con una reforma del proyecto original (en este momento el proyecto está prácticamente terminado), ha habido una información a la asociación de vecinos de la zona y ese proyecto de remodelación donde se ubica la playa del Boquete comprende la limpieza y retirada de los peces de la playa, el vertido de arena y la configuración de una superficie útil resultante de 3.500 metros cuadrados. Es decir, lo que de momento y como medida a corto plazo se ha hecho ha sido mejorar sustancialmente el proyecto en lo que afectaba a la playa, donde no tenemos ningún problema con el Ministerio de Defensa, y acometer de forma rápida su regeneración. Yo diría que ésta es la respuesta a corto plazo factible en los términos en los cuales el Ministerio de Defensa, en el momento en que lo hizo, planteó una observación negativa a la situación sobre la playa de San Lorenzo de Puntales.

Como S. S. ha señalado, el problema es más amplio, puesto que afecta no sólo a lo que son las instalaciones de Defensa en lo que hace al acondicionamiento de la playa de San Lorenzo, sino también a lo que va a ser la definición de las zonas colindantes del futuro paseo, etcétera, en el Plan general de ordenación. Estamos manteniendo con-

tactos con el Ministerio de Defensa y espero —y no puedo en este sentido anticiparle nada, porque sería prematuro— que este proyecto, que de momento hemos tenido que aparcar, puede retomarse, y no ya de forma aislada, sino precisamente en el contexto y con las condiciones que, cara al desarrollo del Plan general urbano de Cádiz, se puedan implementar y que tengan en cuenta, como señalaba S. S., cuáles son en estos momentos los usos reales de la zona de Defensa, la entrada de lanchas, etcétera, y de las instalaciones existentes. El problema, por tanto, va más allá de una obra que de momento queda aparcada, pues prácticamente el mismo presupuesto que nos íbamos a gastar en las dos obras de la playa lo vamos a emplear en hacer una buena regeneración, un buen acondicionamiento de la playa del Boquete y, por tanto, vamos a dotar, al menos de manera inmediata, a la ciudad de Cádiz de algo que puede denominarse una playa, lo que efectivamente en estos momentos no lo es —lo conozco bien—, pero sin abandonar en el medio y largo plazo lo que se ha planteado por parte de Defensa que creo que, más allá de la estricta operación sobre la playa que está lindando con esta zona de la base naval, afecta a obras de mayor envergadura. Es lo que puedo decirle de momento y espero poder contarle cosas que le agraden en un plazo no muy largo de tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Para el turno de réplica tiene la palabra la señora Martínez Saiz.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Gracias, señora Secretaria de Estado, por la información que nos da, pero tiene que entender que a esta Diputada le dé bastante miedo el medio y largo plazo, puesto que la demanda para regeneración de playas y paseos marítimos por muchos pueblos y ciudades de toda España es muy importante, es voluminosa y tememos que se quede aparcada porque son obras que van a costar mucho dinero.

Esta obra es muy importante porque, dada la configuración de la ciudad de Cádiz, resulta que uno de los pocos espacios libres que quedan para su desarrollo, precisamente está en esta zona. Se va a hacer y se está haciendo un esfuerzo muy importante por ordenarla, por obtener los mayores espacios libres, por obtener los mayores espacios, dentro de un equilibrio, para la construcción de viviendas que, como le decía, son escasos, pero esa parte de contacto de la ciudad con el mar no puede seguir estando en la situación que está ahora, limitado por unas instalaciones de Defensa que están prácticamente en desuso. Además, el Plan de ordenación urbana de Cádiz mantiene la entrada de esas supuestas lanchas anfibas que hace mucho tiempo que no transitan por la bahía de Cádiz, precisamente al otro lado, a la margen derecha de ese espigón de tamaño bastante considerable que el Plan general de ordenación urbana de Cádiz contempla, precisamente para fijar de forma clara y contundente el límite de la ciudad con esas instalaciones del Ministerio de Defensa.

Por tanto, me gustaría que por ese interés y por ese conocimiento que demuestra la señora Secretaria de Estado de esa zona de la ciudad de Cádiz, las negociaciones no se dilatasen en el tiempo, porque creo que se debe aprovechar

esta situación para obtener negociaciones definitivas con el Ministerio de Defensa sobre el acabado final de esa zona, sobre el total acondicionamiento de esa zona, del paseo marítimo, para que no sean parches, ya que no se va a tener la posibilidad, por su negativa, de que la playa de San Lorenzo de Puntales se acondicione de forma provisional y que los pasos que se vayan a dar sean definitivos para que el Ministerio de Defensa, en un plazo muy breve, antes de que se apruebe definitivamente el Plan general de ordenación urbana de Cádiz, dé su consentimiento para esa obra tan importante.

Le requeriría a la señora Secretaria de Estado que ponga el máximo empeño y la máxima dedicación en obtener esa postura afirmativa del Ministerio de Defensa antes de que se apruebe definitivamente el Plan general de ordenación urbana de Cádiz.

El señor **PRESIDENTE**: Para dúplica tiene la palabra la señora Secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Muy brevemente, como entiende S. S. el tema no depende sólo de mi Departamento. Por tanto, espero que el mismo empeño que puedo poner yo, porque creo que efectivamente la cuestión lo merece, encuentre una respuesta satisfactoria y a la mayor rapidez posible por parte del Ministerio de Defensa. Le tranquilizo en la misma línea en que lo hacía con su compañera de Grupo anteriormente. No se trata tanto de que estas obras vayan a aparcarse porque hay mucha demanda y, por lo tanto, hay una lista de espera de ciudades que quieren su playa y su paseo marítimo. En un presupuesto de unos 20.000 millones de pesetas por año, unas obras de 60 millones, evidentemente, pueden ser consideradas como algo relativamente fácil de encajar en el tiempo y en el propio presupuesto. Aquí tenemos un escollo con el Ministerio de Defensa y con la concepción de la ciudad de Cádiz que espero, como digo, que podamos resolver y, por supuesto, antes de que se apruebe con carácter definitivo el Plan general de ordenación urbana.

El señor **PRESIDENTE**: Con ello hemos terminado el primer bloque de preguntas que correspondía contestar a doña Cristina Narbona. Gracias, señora Secretaria de Estado.

— **ESTADO DE LAS NEGOCIACIONES ENTRE LA ADMINISTRACION Y LA EMPRESA CONCESIONARIA DE LA AUTOPISTA A-7, PARA LA REDUCCION DE LAS TARIFAS DE PEAJE EN EL TRAMO QUE ATRAVIESA LA COMUNIDAD VALENCIANA. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GRUPO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA).** (Número de expediente 181/001094.)

El señor **PRESIDENTE**: Seguidamente, invitamos al Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públi-

cas, José Alberto Zaragoza Rameau, a que ocupe su lugar en la Mesa. Iniciamos el segundo bloque de preguntas, dándole la bienvenida, como siempre, y a su vez anunciando que va a contestar a las preguntas del orden del día números 4, 5 y 6.

Sin más dilación, damos la palabra al señor Peralta, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que es el autor de la pregunta número 4, que dice así: *Estado de las negociaciones entre la Administración y la empresa concesionaria de la Autopista A-7, para la reducción de las tarifas de peaje en el tramo que atraviesa la Comunidad Valenciana.*

El señor **PERALTA ORTEGA**: Sabe perfectamente, señor Secretario de Estado, que una vez más preguntamos sobre este tema. Nuestra preocupación por este tema procede del análisis de la distribución del tráfico en el corredor mediterráneo. Hay una congestión importante de dicho tráfico en lo que es la carretera nacional 340 y, por otra parte, una infrautilización de la autopista A-7. En nuestra opinión, la solución correcta y adecuada pasa por una mayor utilización de la autopista A-7, en lugar de llevar a cabo toda una serie de infraestructuras relacionadas con la nacional 340 o con nuevas infraestructuras. Se han barajado distintas hipótesis de autovías, etcétera. En nuestra opinión, insisto, la solución debería ir en la dirección de una mayor utilización de la autopista A-7, y ello, en primer lugar, porque es una infraestructura estatal que en estos momentos está siendo gestionada por una entidad privada, Aumar, pero que, de acuerdo con un plazo determinado, caducará en su día. En segundo lugar, porque el corredor mediterráneo ya tiene una importante red de infraestructuras, quizás no la mejor posible o la que con futuras hipótesis pueda ser necesaria, pero que utilizada adecuadamente cumpliría las exigencias actuales. Por contra, la ejecución de nuevas infraestructuras tiene un impacto ambiental en una zona ya duramente castigada y en la que intereses de carácter turístico, agrícola, etcétera, hacen desaconsejable, en la medida de lo posible ese tipo de nuevas infraestructuras.

Por ello —y le consta a usted, señor Secretario de Estado—, desde hace tiempo llevamos planteando la necesidad de mejorar la distribución del tráfico y una mayor utilización de la autopista A-7. Nosotros hemos planteado estas peticiones desde la perspectiva, en nuestra opinión quizá más positiva, de que serían unas negociaciones del Estado, con la autopista A-7 que condujera a esa mayor utilización. Barajamos distintas hipótesis. Hemos planteado la posibilidad del rescate y la posibilidad de rescate parcial a cambio de ampliar, de prorrogar el plazo de concesión de otros tramos. Son distintas hipótesis. Nos consta, no obstante, que el Ministerio trabaja también en esta dirección y baraja hipótesis, al parecer, distintas, como sería la de rebajar el importe de la tarifa de peajes a cambio de prorrogar la concesión. Este mecanismo ya ha sido utilizado en relación con otras concesionarias de autopistas y, al parecer, ha producido unos resultados bastante positivos en cuanto a la mayor utilización de esas autopistas en concreto por los vehículos de mayor peso. A nosotros nos gus-

taría saber, después de los anuncios que se han sucedido en torno a los contactos entre el Ministerio y AUMAR, concesionario de la autopista A-7, cuál es el estado actual de esas negociaciones y en qué momento nos encontramos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Zaragoza.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL DE OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Coincido en algunos de los planteamientos de su pregunta porque creo que son fundamentales. En el corredor mediterráneo, como sucede en otras partes del territorio, hay una coincidencia de infraestructuras, la N-340 y la autopista A-7, que plantean una distorsión de tráfico y, aunque cada una de ellas tiene la funcionalidad de encauzar el tráfico en un caso de agitación y en otro de largo recorrido, en última instancia hay, como usted decía, y estoy totalmente de acuerdo, una congestión en la N-340 y una infrautilización de la A-7.

En este sentido, y tal como ha anunciado el Ministerio en varias ocasiones y usted mismo decía que ha realizado con otras concesionarias, la política que está llevando el Ministerio es la de negociar con las concesionarias correspondientes una reducción del peaje, fundamentalmente en los pesados, para intentar pasar el mayor volumen posible de pesados a la autopista y, por tanto, aligerar el tráfico en la carretera. En este sentido se han hecho negociaciones, como usted sabe bien, en dos partes del territorio. En este momento estamos en negociación con la concesionaria Aumar.

Le puedo anticipar que los trabajos van muy bien, muy rápidos y no podría establecer una fecha para el cierre de un acuerdo, pero sí le puedo anticipar que, si no surge nada raro, que no tiene por qué surgir, en breve plazo llegaríamos a un acuerdo que alcanzaría a todo el tramo de Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante, además del tramo Sevilla-Cádiz, puesto que lo estamos haciendo para toda la concesión correspondiente de Aumar en los tres tramos que tiene. Le puedo decir que no han surgido dificultades importantes. Lo único que ha habido son las discusiones correspondientes en la convalidación del acuerdo respecto a cuál es el conjunto de compensaciones y la implicación que tienen en los ingresos correspondientes de la sociedad la reducción del peaje. Por tanto, en breve plazo podremos tener un acuerdo similar al de otras partes del territorio nacional.

Es cierto que en algunas ocasiones se ha planteado por algunos medios de comunicación, e incluso por algunos grupos, el rescate de ésta o de otras sociedades concesionarias, pero eso plantea unos volúmenes de recursos tremendos que hace prácticamente inviable una política generalizada en el territorio nacional de reducción de peajes. Por tanto, habiendo hecho análisis e incluso habiendo escuchado a determinados grupos respecto a esto, nos hemos decidido, al final, por la reducción de peajes negociada, no siempre, pero en la mayoría de los casos, con una ampliación del período concesional. Digo que no siempre porque ha habido casos en los que a la concesionaria le ha podido

interesar, más que una ampliación del período concesional, una ampliación del objeto social de la concesión, cuando eso cabía dentro de la estructura jurídica de la concesión firmada. En ese sentido se ha planteado el hecho con alguna concesionaria de que pudiera realizar operaciones sobre el «know how», que puede existir en una concesionaria, en el caso de la nuestra es muy importante, respecto a los temas de peajes, peajes dinámicos, etcétera. Por tanto, insisto que en breve plazo lo tendremos.

Por último, sí le transmitiré (porque le podría dar cifras aproximadas a S. S., pero quiero dárselas exactas) por escrito, para que tenga constancia de ello, la cifra exacta de la IMD en todas las concesiones de autopistas al último dato que tengamos —yo lo he visto a enero o febrero— y los incrementos que se han producido en aquellos lugares donde ha habido descensos de peaje porque son muy sustanciales en el tráfico pesado.

Estas operaciones, como en el caso de Aumar, se están discutiendo también, no solamente para pesados, sino para determinadas bonificaciones en abonos para aquellas personas que utilizan la autopista de forma habitual o periódica en las zonas próximas a las grandes ciudades.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de réplica, tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias por su respuesta, señor Secretario de Estado, pero imagino que razones poderosas le obligan a ser tan parco como ha sido. Lo digo porque el 12 de noviembre los medios de comunicación de Valencia decían, por ejemplo, que la empresa Aumar, concesionaria de la A-7, confirmó ayer a un medio de comunicación que el próximo verano entrará en vigor la reducción de tarifas de peaje que anteaer anunció el Ministerio de Obras Públicas, a través de su Secretario de Estado de Planificación Territorial y Obras Públicas, José Alberto Zaragoza. El Director General de Aumar declaró que el acuerdo será firmado en el plazo de unos meses, de forma que en verano de 1995 pueda utilizarse la autopista con la reducción de los peajes.

Habida cuenta de que el verano cada día está más cerca, quiero creer que debe haber problemas todavía importantes sin resolver que hacen que esto, que usted no nos anuncia aquí, a lo mejor lo conozcamos mañana en Valencia o en algún otro sitio, sobre todo cerca de fechas tan significativas como la del 28 de mayo, que, en todo caso, yo celebro que se produzcan, pero creo que lo importante es que ese acuerdo y esa reducción de tarifas se lleve a cabo, sin lugar a dudas. Sobre todo celebro también que una reivindicación que nosotros llevamos planteando hace mucho tiempo, porque nos parecía que era razonable, finalmente se reconozca como tal.

Yo quisiera hacerle algunas reflexiones en relación con el tipo de soluciones que se manejan, reconociendo que es la vía adecuada para conseguir que las autopistas que están disponibles tengan una mayor utilización. Yo recuerdo que en algún momento determinado, no sé si en relación con usted o con algún otro cargo del Ministerio, hice una reflexión en orden a la posibilidad de ampliar el plazo de con-

cesiones como una posible contrapartida a las concesionarias. En aquel momento quien compareció —que no recuerdo ahora quién era— me dijo que no era posible ese tipo de cosas, y al parecer finalmente se imponen ese tipo de soluciones. Por eso, repito, yo quisiera hacerle algunas reflexiones.

En primer lugar, en relación con las infraestructuras nuevas que se están ejecutando y que se estaban ejecutando en base a la saturación de la N-340 o algunas otras de las nacionales que corren por el corredor, le plantearía que, ante el impacto que tienen algunas de ellas —estoy pensando, por ejemplo, en la de Villajoyosa u otras que se han llevado a cabo—, se reconsiderara por el Ministerio la posibilidad de llevar a cabo ese tipo de infraestructuras, algunas de ellas con fuerte impacto ambiental, social y económico, y se intentara conseguir, por ejemplo, como ha ocurrido en el caso de Sollana, que sea utilizable la A-7 en determinados tramos, con independencia de un acuerdo general, con carácter inmediato, de tal manera que ese tipo de infraestructuras no se llevaran a cabo con un ahorro importante para la Administración que se podría destinar a otro tipo de actuaciones.

En relación con la concesionaria Aumar, estoy convencido de que la Administración tiene elementos de negociación. Y en toda negociación siempre hace falta un cierto elemento de presión, no me cabe la menor duda, porque eso ocurre siempre. Yo creo que la Administración tiene sus propios instrumentos, sus propias capacidades, aparte de las capacidades personales de quienes en un momento determinado dententan los cargos directivos en la Administración. Y yo creo que Aumar, que hasta este momento es una de las que no ha llegado todavía a acuerdos con el Ministerio, debe entrar en una senda que repercute en beneficio de todos.

Le agradecería, por supuesto, esa información que usted ha dicho que va a enviar; le agradecería que, en la medida en que el acuerdo se cierre finalmente, nos lo remitiera para que pudiéramos comprobar que, efectivamente, ese acuerdo se ajusta exactamente a ese beneficio general que nosotros deseamos que sea el criterio que presida todas las actuaciones de la Administración y, en concreto, en ese tipo de actuaciones.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Muy brevemente.

La verdad es que, como usted muy bien sabe, entre lo que dicen los periódicos, cuando lo dicen, y lo que uno ha dicho y cuando lo ha dicho, algunas veces, no siempre, hay algunas pequeñas diferencias.

Esto que usted ha venido a comentar surgió, si recuerdo bien, respecto a que se iniciaban o se iban a iniciar conversaciones con Aumar. No es que yo sea parco en darle fechas; la verdad es que no tengo una fecha concreta, y eso no es ser parco, sino ser absoluta y totalmente sincero. Sí le puedo decir una cosa que es muy importante. Es un cie-

re rápido; yo no me atrevería a darle una fecha concreta, porque cuando uno está en la etapa final de una negociación, como puede comprender, no se puede dar una fecha. Desde luego, será bastante antes del verano, que, como usted dice, está cada vez más cerca; estoy seguro de que eso se producirá de esa forma.

En cuanto a lo que usted plantea de algunas infraestructuras del corredor, creo que sí, que hay que concentrarse en la máxima utilización de las que tenemos y sacar la máxima rentabilidad a las que tenemos. En este sentido, creo que tenemos que empujar al máximo, desde el punto de vista del Ministerio y de la Delegación del Gobierno en autopistas, a las que yo represento, llegar al mayor grado de acuerdo y posibilidad de negociación con las concesionarias.

Yo no he dicho, desde luego, que no se pueda ampliar el plazo. Es cierto que en algunos casos hay contestación local a la ampliación del plazo concesional porque algunas personas consideran que la lógica del sistema es que desaparezcan los peajes, pero es difícil que desaparezcan donde están establecidos. Creo que hay que negociar la prolongación de peajes cuando eso es lo que realmente pide la concesionaria. Ya decía yo antes que cada concesionaria, dada la situación económica de la empresa, y dados los plazos concesionales, no tiene los mismos procesos ni las mismas demandas. Esta es la tercera concesionaria con la que negocio y ninguna de las tres ha planteado exactamente las mismas peticiones de compensación ni había las mismas posibilidades. Por tanto, cada una es un caso específico; pero aquellas en las que el plazo concesional sea importante, así lo aplicaremos.

Por último, es indudable que, aunque hay que rentabilizar al máximo las infraestructuras existentes, hay algunas, sobre todo de circunvalación, etcétera, que muchas veces es difícil evitarlas, aunque haya grandes infraestructuras, porque responden a una concepción de tráfico distinta, que es el tráfico de agitación, que en muchas ocasiones una autopista no recoge ni recogerá, por la sencilla razón de que las entradas y salidas de la autopista están lo suficientemente alejadas muchas veces para que impidan canalizar el tráfico de agitación. En cualquier caso, coincido con usted en que la máxima rentabilización de tráfico para estas infraestructuras es el mecanismo a seguir.

Puede su señoría estar seguro de que le tendremos completamente al corriente y que la operación se hará en breve plazo.

— **REALIZACION DE LAS OBRAS NECESARIAS PARA QUE LA PRESA DE ESCALONA (VALENCIA) PUEDA EMBALSAR AGUA. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GIU-IC). (Número de expediente 181/001095.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos al punto 5 del orden del día, en el que igualmente el señor Peralta, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, formula la pregunta siguiente: realización

de las obras necesarias para que la presa de Escalona, en Valencia, pueda embalsar agua.

Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Secretario de Estado, sabe usted perfectamente que a raíz de la rotura, en su día, en el año 1982, de la presa de Tous se elaboró un proyecto para controlar todas las aguas de este río. Entre las obras de ese proyecto figuraba la ejecución de la presa de Escalona, que, efectivamente, se lleva a cabo y se ejecuta; presa de Escalona que en su configuración inicial era para laminar avenidas mientras se llevaba a cabo la construcción de la presa importante, que era la presa de Tous. En esa configuración inicial, la presa de Escalona únicamente estaba previsto que almacenara 7 hectómetros cúbicos. Una vez que se ha terminado la presa de Tous, la Confederación Hidrográfica del Júcar se ha replanteado las funciones y las posibilidades de esta presa de Escalona. En concreto, la Confederación Hidrográfica del Júcar, según conocemos, tiene ya muy avanzado un proyecto de remodelación de la presa de Escalona que posibilitaría pasar de los 7 hectómetros cúbicos, que es su capacidad actual, hasta 80 hectómetros cúbicos. Para ello sería necesario llevar a cabo unas determinadas obras en esa presa de Escalona, con una determinada inversión, en torno a 700 millones de pesetas, aproximadamente.

Nos gustaría saber si estas obras, esta remodelación de la presa de Escalona está previsto ejecutarla, en qué condiciones, en qué términos.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS** (Zaragoza Rameau): Su señoría está perfectamente informada. Quizás únicamente me queda reafirmarle lo que ha dicho, porque la información que ha manejado es la correcta.

Como usted muy bien sabe, sobre la presa de Escalona, finalizada la presa de Tous —está en un proceso de cierre técnico—, se replantea pasarla de una presa de agujero a una presa convencional. En este sentido, le puedo confirmar a S. S. que está redactado el proyecto de adecuación de la presa de Escalona a la función de laminación-regulación por 700 millones de pesetas de presupuesto, actualmente pendiente de aprobación el proyecto. Sin una fecha exacta, sí le puedo asegurar a S. S. que será licitada a lo largo de este año 1995; una vez que esté licitada, los procedimientos para empezar su construcción serán inmediatos, una vez que esté adjudicada, etcétera.

Por tanto, el proyecto está redactado, está pendiente de aprobación, se producirá en breve e inmediatamente comenzaremos los trámites para que pueda ser licitada a lo largo de este año. Por consiguiente, creemos que es una operación que hay que realizar tan rápidamente como el procedimiento administrativo nos lo permita, que es simplemente la aprobación técnica del proyecto ya redactado por 700 millones de pesetas.

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

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Secretario de Estado.

Veo que, efectivamente, reconoce usted que los datos que le planteaba se correspondían con la realidad.

En relación con la afirmación o contestación que usted proporcionaba, sólo me queda pedirle que, efectivamente, se apruebe con la mayor celeridad posible ese proyecto, que ya me dice usted que está elaborado; que los trámites administrativos que tienen su propia dinámica, que en ocasiones es lenta, se agilicen para conseguir que esa licitación y esa ejecución posterior sea lo más rápida posible.

No le voy a informar a usted, porque lo conoce sobradamente, de la importancia crucial que para la sociedad valenciana, para la economía valenciana, para el conjunto de nuestra comunidad autónoma tiene el agua. Por tanto, la posibilidad de ese proceso de transformación de una presa de agujero en una presa ordinaria sería muy importante. Me permito, simplemente, insistirle en que vigile la máxima rapidez en la ejecución de ese proyecto.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Muy brevemente. Por supuesto que, como usted dice, la situación de la Comunidad Valenciana y de la cuenca del Júcar exigen la máxima rapidez. Estaremos en ello. Pero no olvide S. S. que el proyecto no solamente son las compuertas, sino que, además, incluye la impermeabilización de una zona.

Obviamente, procuraremos que sea lo más rápido posible.

— **PREVISIONES SOBRE LA CONSTRUCCION DE UNA PLANTA POTABILIZADORA EN LA BAHIA DE CADIZ. FORMULADA POR EL SEÑOR ANDREU ANDREU (GRUPO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA). (Número de expediente 181/001290.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos al punto 6 del orden del día: pregunta formulada por el señor Andreu, en nombre del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y que dice así: previsiones sobre la construcción de una planta potabilizadora en la bahía de Cádiz.

Tiene la palabra el señor Andreu para formular su pregunta.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Secretario de Estado, como usted sabrá bien, sin duda, la bahía de Cádiz es quizá la zona de España que ha sufrido la sequía de una forma más cruda, porque ya son más de tres años en que la bahía gaditana se encuentra con restricciones importantísimas de agua, que incluso en los últimos días han aumentado en dos horas más, y son ya, si no recuerdo mal, doce

horas de restricciones de agua las que se vienen sopor-tando en el conjunto de la bahía de Cádiz, lo cual supone que hay una afección importante sobre la vida de las personas de la bahía de Cádiz y las posibilidades productivas de toda esta zona.

Llamativamente ha habido otras zonas del Estado español, incluso en Andalucía, que han tenido situaciones menos graves que la de la bahía de Cádiz, siendo graves, por supuesto, pero menos, y han tenido un tratamiento mucho más inmediato por parte de la Administración. Quiero recordar la Sevilla de 1992, en que inmediatamente se buscaron medidas urgentes para solucionar el problema del agua, u otras situaciones en que esto ha sido así; sin embargo, la bahía de Cádiz ha sido, a mi juicio y al de muchos ciudadanos de la zona, bastante olvidada por parte del Ministerio en cuanto a la solución urgente de los problemas.

Una de las posibles soluciones urgentes era, como usted también bien sabrá, la creación de una planta potabilizadora o desalinizadora en la bahía de Cádiz, lo cual no es una solución original, sin duda, porque se ha dado ya en otros lugares del Estado, como en Canarias, en Almería y en Baleares. Siendo ello así, no se entiende muy bien por qué hasta el momento no ha habido una posición clara por parte del Gobierno en el sentido de prever una planta potabilizadora en el conjunto de la bahía que, sin duda, supondría una fuente segura de suministro de agua, frente a otras fuentes que, independientemente de que puedan merecer un juicio u otro, pero, en cualquier caso, no parece segura ninguna otra fuente para suministro a la bahía de Cádiz, independientemente de que haya otro tipo de recursos que se puedan utilizar cara al futuro, pero ninguno resulta tan seguro como la creación de esta planta potabilizadora.

Consideramos, además, que el coste que podría suponer esta planta potabilizadora, que podría ser de unos 7.000 millones de pesetas, podría ser relativamente asimilable dentro del precio del agua, que podría significar un incremento determinado de precios, no sé si 25 ó 30 pesetas metro cúbico; en cualquier caso, un incremento que nosotros estaríamos dispuestos a apoyar.

Por estos motivos nos llama la atención la hasta ahora posición del Gobierno y quisiéramos saber si realmente existen previsiones para, en un futuro, crear esta planta potabilizadora.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario de Estado para responder a su pregunta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Señoría hay una obra en curso y en ejecución que va a solucionar los problemas de la bahía de Cádiz, y es el trasvase Guadiaro-Majaceite, que en cuantía y en precio es la más competitiva de todas las que se pueden realizar en la bahía de Cádiz.

Es cierto que esa obra, que ha tenido, como S. S. conoce perfectamente, una tramitación complicada y difícil, está en este momento en marcha. A partir del mes de abril —no mucho más—, la tuneladora que se está construyendo en este momento para poder hacer la obra comenzará a hacer

el túnel correspondiente y esperemos que en el mínimo plazo que técnicamente la constructora lo pueda hacer, y se rebajarán al máximo los plazos contractuales, pueda entrar en servicio, con lo cual sería, en nuestra opinión, la mejor solución que hay en este momento, a medio plazo y para el futuro, para resolver los problemas, que, como usted ha dicho, son muy serios, de la bahía de Cádiz.

Alternativamente, y mientras se produce esa situación y dada la circunstancia en que se encuentra el país y que afecta a la bahía de Cádiz de una forma significativa —no olvidemos que Cádiz también es uno de los sitios donde mayor volumen de agua cae en el país y, por tanto, tiene esa contradicción—, se han barajado diversos mecanismos, independientemente de las obras de emergencia que han sido aprobadas por el Gobierno y que, en su caso, en breve plazo, si la sequía siguiera manteniéndose, habría que estudiar otras complementarias. Independientemente de las obras que son normalmente de perforaciones o pozos para ver la situación de los acuíferos y su explotación, se han manejado básicamente dos planteamientos para solucionar, en el corto plazo, la situación de la bahía de Cádiz: uno, el transporte de agua en buque y, dos, la posibilidad de una planta desaladora en la bahía de Cádiz. La planta desaladora en la bahía de Cádiz tendría que ser transitoria, porque no tendría ninguna lógica tener una conducción que es un trasvase como solución a los problemas de la Bahía y, al mismo tiempo, una desaladora; luego tendría que ser transitoria, dicho de una forma jocosa, una desaladora de carácter móvil para implantarse allí.

Teniendo en cuenta las competencias —quiero subrayarlo— que la Administración central tiene en la administración de aguas en el país, no se puede descartar que en un momento determinado, y si la situación de sequía siguiera como está, no hubiera que recurrir a ese planteamiento, pero, hoy por hoy, se ha optado básicamente, y de acuerdo con la Junta de Andalucía, por plantear, en primer lugar, la capacidad de suministro de agua por buque a la bahía de Cádiz única y exclusivamente, por dos razones: una, la mayor flexibilidad que da el transporte en buque y, dos, por el coste más reducido que presenta dicho transporte. En este sentido, como usted sabe, se han adjudicado ya las obras de enganche precisamente para el transporte en buque. Una vez que la Junta termine los trámites correspondientes se podría empezar a realizar, siempre a través de la Junta de Andalucía, porque el Ministerio no tiene competencias para realizar este procedimiento, el transporte de agua en buque, como de hecho se ha pedido transitoriamente por el gobierno balear para solucionar una situación parecida en la bahía de Palma.

A efecto de que usted tenga una idea clara de por qué dudamos, salvo que la situación fuera, en el futuro, de una imprevisible sequía mucho más allá de lo que uno pueda pensar, le voy a dar algunas cifras y datos de precios y de costes para que S. S. pueda manejarlos.

El coste final del metro cúbico de agua trasvasado (y si S. S. está interesada le puedo adjuntar la documentación correspondiente para que lo pueda analizar, que creo que es un tema absolutamente importante) saldrá de 5 a 10 pesetas. El coste final del metro cúbico de agua desalada sal-

drá de 100 a 150 pesetas y, por tanto, habría que añadirle su colocación en la red; es decir, 100-150 pesetas metro cúbico es el coste de producción del agua, al que luego hay que añadirle, obviamente, el coste correspondiente a su inclusión en la red y su distribución. Este coste, analizado con la Junta de Andalucía, supone una repercusión muy importante en el ciudadano de Cádiz. Una desaladora del volumen que ha citado S. S., de un coste de unos 7.000 millones de pesetas, daría suficiente volumen de agua para que de aquí al final del verano se pudiera mantener el volumen de restricciones al nivel en que estábamos hasta hace unos días, que me parece que acaba de pasar a 10 horas, en lugar de a 8 en que estaba. Por tanto, sería invertir entre siete mil u ocho millones de pesetas, repercutir en el ciudadano gaditano al mínimo de producción, 100-150 pesetas, más el coste del transporte y, al mismo tiempo, dejar el mismo volumen de restricciones que tenemos ahora. Comparado eso con un buque en el cual las inversiones de entrada son muchísimo más baratas, sin comparación, el coste es mucho más reducido y no tiene ningún límite de volumen de agua a suministrar, porque la desaladora, si no recuerdo mal, eran 40, aproximadamente, los que movía; los buques pueden canalizar tanto volumen de agua como buques se ponen en funcionamiento, y sería una cuestión de asumir coste suficiente por parte de las autoridades competentes como para poder, en su caso, si se planteara como un objetivo prácticamente no realizable, pero posible, reducir completamente las restricciones. Sería cuestión de hacer —si usted me permite la expresión— un puente de barcos, en lugar de un puente aéreo, que llevaran agua. Obviamente, eso podría hacerse. Esa flexibilidad que tiene el buque y la cantidad de buques a suministrar no la tienen las desaladoras. Le puedo decir que, después de extensos análisis con la Junta de Andalucía, esto es lo que nos llevó a tomar esta decisión, pero no porque nosotros tuviéramos un prejuicio contra las desaladoras, que, como usted ha dicho, no lo tenemos, puesto que las construimos, sino porque creemos que en el caso de Cádiz, que, como cada parte del territorio nacional, requiere la solución que su problema plantea, estamos convencidos que en este momento (no le puedo decir a S. S. dentro de ocho o nueve meses si siguiera sin llover) la mejor solución es el transporte en buque, que es el que sale más rápido y más asequible para el ciudadano.

En cualquier caso, permítame que le diga, para finalizar, que el problema que se plantea, no en Cádiz, sino —ya lo puedo asegurar a S. S. por la experiencia que tengo— en la bahía de Palma de Mallorca, es la capacidad que tienen las Administraciones territoriales para repercutir después al ciudadano el coste correspondiente del incremento de una situación de emergencia. En el caso del Gobierno balear, éste se comprometió a establecer una subvención al agua, que reducía el precio, y, posteriormente, se plantea otro problema distinto. En el caso de ser una red que no solamente afecta a unas ciudades, sino a varias que no tienen, a lo mejor, el mismo problema, la repercusión de precio entre todas las zonas de la bahía de Palma y plantea una serie de problemas que son competencia de las administraciones territoriales, a las que nosotros, si no está solucio-

nado, no podemos simplemente plantear la inversión de unas desaladoras; si no es la inversión de una desaladora, de un transporte en buque; da exactamente igual. La inversión tiene que ir acompañada de la solución de quién va a pagar, cómo se va a repercutir y cuáles son los costes que se reparten.

Esto es todo lo que, en nuestra opinión, ha sucedido.

El señor **PRESIDENTE**: Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Gracias al señor Secretario de Estado por su respuesta.

En primer lugar, le agradezco que quiera aportarme los datos y, por supuesto, le acepto el ofrecimiento de los datos de la cuantía de cada uno de los tipos de aportación de agua.

También le agradecería ya, si no tiene inconveniente, que me dijera lo que está suponiendo el costo del agua depurada en Canarias y en Almería, para tenerlo de forma fehaciente, no solamente como previsiones de futuro, sino sobre hechos fehacientes.

De lo que usted me dice, hay algo en lo que usted no entra, pero que, a mi juicio, es importante, y yo creo que también a juicio de la bahía, y es que ninguna de las soluciones que usted plantea suponen una autonomía por parte de la bahía gaditana en sus recursos de agua. Esto es un peligro real, porque nadie nos puede asegurar que las aportaciones que vengan del río Guadiaro sean unas aportaciones que se puedan prolongar indefinidamente en el tiempo; incluso el propio proyecto de ley, al que nosotros no nos hemos opuesto en su totalidad, sino con enmiendas parciales —que desgraciadamente pensamos que no han sido lo suficientemente atendidas, aunque confío que en el Senado se dé otra vuelta a las enmiendas que presenta Izquierda Unida—, plantea limitaciones al trasvase, es decir, si no hay más de cinco metros cúbicos por segundo de caudal, no podrá ser trasvasada el agua.

Entonces, en una situación de sequía prolongada, ¿estamos seguros de que ese caudal se va a mantener indefinidamente? No, no estamos seguros. En el momento en que la sequía sea tan prolongada que haga que el propio río Guadiaro tenga problemas de caudal, entonces no se podrá trasvasar a Cádiz. En una situación de sequía prolongada tendremos el problema más acuciante, incluso una vez construidas las obras del trasvase y aprobado el proyecto de Ley del trasvase. El propio transporte por buque que se va a traer de Huelva, al principio no había problemas, pero ya en Huelva han empezado a surgir determinados problemas de opinión pública sobre ese trasvase. ¿Se está seguro en la bahía de Cádiz de que las corrientes de opinión pública en el futuro van a ser tan fuertes que estos trasvases van a poder tener virtualidad? No se está seguro. Por lo tanto, ninguna de esas soluciones asegura una autonomía por parte de la bahía de Cádiz, una autonomía que de alguna manera hiciera confiar en sus propios recursos para abastecerse de agua. Esas son las limitaciones fundamentales de las soluciones que se están aportando desde el Go-

bierno al problema del agua en la bahía de Cádiz. Yo creo que son limitaciones que ustedes deberían considerar.

Usted me dice que ahora no puede tomar una decisión; que, a lo mejor, si la situación continúa en la medida en que se encuentra, con la sequía prolongada, etcétera, sería revisable. Yo le pido a usted que en el Gobierno, ese plazo que usted me da, que en ese plazo se revise, que no se le dé carpetazo al asunto.

Evidentemente, los datos que usted nos aporte sobre la cuantía del agua también van a ser datos que a nosotros nos sirvan para la reflexión, y no dude que van a ser utilizados; pero de igual manera le solicito que la solución de la desaladora no sea una solución a la que se le dé carpetazo, porque, repito, es la única solución que significa una autonomía en el recurso del agua para la bahía de Cádiz.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Hay una cosa que, cuando menos, no puedo evitar reflexionar sobre ella que me parece absolutamente fundamental. Usted ha hecho una reflexión sobre la autonomía del agua en la bahía de Cádiz. Yo espero que no pedirá usted autonomía también en el suministro de electricidad en la bahía de Cádiz; es decir que tenemos unos conceptos sobre autonomía y necesidad de autoabastecimiento que los ponemos en el concepto del agua, quizá porque vivimos en un momento donde somos conscientes de su carencia, pero a nadie se le ocurre en este país que Galicia, por ejemplo, plantee el hecho de que qué hace con su energía eléctrica y si la exporta o no la exporta al resto del territorio nacional.

Yo creo que, en términos de agua —permítame S. S. que haga una reflexión en voz alta, que parece muy importante desde mi punto de vista—, tiene que suceder como en términos de electricidad, que tiene que haber una capacidad de interconexión entre las cuencas hidrográficas que permita precisamente distribuir de una forma más racional el uso de un recurso que es escaso en nuestro territorio.

En este sentido, lo mismo que en la energía eléctrica, que en algún momento en nuestro país ha sido un punto crucial, nadie se plantea la autosuficiencia, porque está conectada a una red que plantea el equilibrio dentro del sistema. En el caso del agua tendrá que llegarse a alguna cosa parecida, no sé si llegaremos, pero tendrá que llegarse.

En el caso de la bahía de Cádiz, si la problemática la hacemos en el largo plazo, permítame S. S. decirle que no hay (estoy a su entera disposición para hablar donde quiera en extenso del tema), no hay, digo, ninguna solución comparable a la del trasvase que se tiene en este momento diseñado para la bahía de Cádiz; en el largo plazo, es decir, a partir de que esté hecho. Quizá el problema que S. S. puede plantear, y es importante, es si tarda dos años en entrar el trasvase y estamos en una sequía permanente durante los dos próximos años. Mi opinión personal, si eso pasa, si los dos próximos años son de la misma sequía que tenemos en este momento, es que el problema que podemos imaginar

es dantesco, no sólo para la bahía de Cádiz, sino para otras muchas partes del país. Esperemos que esa situación no se produzca porque sería absolutamente dantesca y tendríamos que imaginar y pensar en muchas cosas que en este momento no podemos pensar, porque no podemos pensar en una sequía que dure dos años más después de tres años de sequía.

Por eso le decía antes que no sabemos lo que va a pasar, pero, en buena lógica, hay que estar siempre preparados para que, como nadie nos controla o nos da el control de lo que va a pasar climatológicamente, nadie puede decir que descarta todas las posibilidades. En ese sentido, señoría, quede absolutamente tranquilo, que el Ministerio no tiene ninguna fijación negativa ni da ningún carpetazo a ninguna solución que pueda ser útil para la bahía de Cádiz en su momento; puede estar completamente seguro de esta situación.

Le transmitiré la información a S. S.; no solamente le puedo aportar información nuestra, del Ministerio, sino de los posibles constructores o tecnólogos que harían las plantas, que están planteando en la oferta el precio al que va a salir el agua. En estas situaciones, creemos que la solución es muy corta y el coste es muy grande para el ciudadano medio. Por tanto, creemos que en el corto plazo, de aquí a nueve o diez meses, no soluciona el problema de la bahía de Cádiz.

¿Una desaladora fija, ya no móvil? Suministraría a la bahía de Cádiz el agua de la desalación, más el agua del trasvase, lo cual sería un exceso enorme de oferta de agua y, como consecuencia de eso, obviamente, la desaladora estaría parada en un espacio importante de tiempo, con lo cual no tendría sentido en cuanto a rentabilidad.

¿Una desaladora móvil? No soluciona el problema de la restricción, pues la deja como está e introduce un coste muy fuerte. ¿Un conjunto de desaladoras móviles en el país, que formen prácticamente un parque de desaladoras móviles, que las movamos de una parte a otra del territorio como si fuera un parque móvil de automóviles? Le puedo garantizar a S. S. que, como procuramos pensar en casi todo, también se nos ha ocurrido ese tipo de soluciones, pero, obviamente, antes de tomar decisiones de ese tipo, hay que estar seguros de que eso puede tener la rentabilidad correspondiente, porque iríamos a inversiones de una envergadura grande. Con los datos que obran en nuestro poder, que los transmitiré a S. S., para el corto plazo, una desaladora incidiría tremendamente en el coste de agua para el ciudadano gaditano, no le solucionaría el problema de la restricción actual; una desaladora fija sería una inversión no lógica cuando tiene un trasvase.

¿Y si el Guadiaro se seca? Señoría, si el Guadiaro se seca, habrá pasado lo que le decía antes: llevaríamos dos o tres años de sequía, además de los tres que llevamos. En ese caso, como me decía alguien hace poco: ¿Y si no llueve en los próximos cinco años? En esos casos yo no puedo pensar y, desde luego, uno de los casos menos posibles es que, en una situación de dinámica, no haya capacidad posible para almacenar, en un momento de ciclo hidrológico posible, agua suficiente para, con los trasvases

posteriores, garantizar a Cádiz un volumen de agua suficiente.

Por tanto, nada más que en una situación absolutamente fantasmagórica existe la posibilidad de que Cádiz no tuviera agua con el trasvase, entre otras razones porque se podrían cambiar los límites correspondientes del trasvase, que están planteados por cuestiones medioambientales, pero si la catástrofe es que no circule el agua por ninguno de nuestros ríos nacionales, nos darían igual los trasvases, pues tendríamos que ir a cosas absolutamente impensables.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Secretario de Estado, le ruego que la información que ha prometido enviar al señor Andréu lo haga vía la Presidencia para que todos los diputados miembros de esta Comisión tengan a su disposición la misma información, como es habitual en los trabajos de esta Comisión y del Parlamento.

Dado el ritmo satisfactorio que llevamos en el trabajo de esta Comisión en el día de hoy y considerando, además, que el señor Panadero está en la sala ya y que la Mesa se encuentra en estos momentos en circunstancias especiales, interrumpo durante dos minutos la sesión y la reanudamos inmediatamente.

Muchas gracias, señor Zaragoza. (Pausa.)

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión con la presencia del Secretario General para el Servicio de Transportes, don Manuel Panadero López, para contestar al último bloque de preguntas que tenemos en el orden del día de hoy.

— **MOTIVOS POR LOS QUE LA LINEA DE AUTOBUSES MADRID-ALBACETE DE LA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES DE VIAJEROS POR CARRETERA (ENATCAR) HACE SU PARADA TECNICA EN EL RESTAURANTE «JUANITO» DE LA RODA. FORMULADA POR EL SEÑOR LOPEZ GARRIDO (CIU-IC). (Número de expediente 181/001171.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor López Garrido, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, para formular la pregunta que textualmente dice así: Motivos por los que la línea de autobuses Madrid-Albacete, de la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera (ENATCAR) hace su parada técnica en el restaurante «Juanito», de La Roda.

El señor **LOPEZ GARRIDO**: Gracias, señor Panadero, por su comparecencia, aunque la verdad es que esta pregunta iba dirigida al señor Borrel, para que él la contestase. Yo he tenido ocasión de hablar varias veces con el señor Panadero por teléfono y directamente sobre este tema, como él sabe, y nos hubiera interesado que hubiera venido el propio señor Borrel a contestar esta pregunta. De todas formas, esperemos que la intervención del señor Panadero sea más convincente de lo que hasta ahora han sido todas

las gestiones que he intentado hacer con el Ministerio de Obras Públicas.

Como usted sabe, la empresa Enatcar, en unión con otra empresa de Granada, decidió, alrededor del año 1990-91, solicitar una declaración de utilidad social para una zona cercana al pueblo de Montalvos, para hacer allí un área de servicio que serviría a la línea que Enatcar explota entre Madrid y Albacete y más allá de Albacete. Esto significa un torpedo en la línea de flotación, la crisis inmediata de la estación de autobuses de Albacete, donde habitualmente venían parando los autobuses de Enatcar y, como consecuencia, el Ayuntamiento, percibiendo que existían irregularidades legales evidentes en esa solicitud de declaración de utilidad social ante la Comunidad Autónoma, recurrió, en un recurso contencioso-administrativo, ante la Audiencia de Albacete esa decisión de declaración de utilidad social de esa zona para que pudiese construirse un área de servicio para Enatcar. Este recurso en estos momentos no está fallado, y ya veremos qué es lo que deciden los tribunales. Pero lo cierto es que la represalia —creo que hay que llamarla de esta forma— inmediata de la empresa Enatcar, presidida por el señor Elgorriaga, es, frente a ese recurso contencioso-administrativo ejercitado de acuerdo con la ley por el Ayuntamiento de Albacete, empezar a hacer sus paradas 15 kilómetros antes de llegar a Albacete, es decir, en La Roda, sin ningún sentido, porque los autobuses de Enatcar necesariamente tienen que parar luego en Albacete. Se trataba, evidentemente, de una pura represalia, no tenía ninguna justificación económica ni tecnológica, y lo cierto es que a partir del año 1991, aproximadamente en estas fechas, se empiezan a producir esas paradas, con la consecuencia de un daño enorme a la estación de autobuses de Albacete; daño enorme que se cifra en 10 millones de pesetas de déficit en 1994. Como consecuencia de ello, se cierran toda una serie de establecimientos que hay en esa estación de autobuses, porque, evidentemente, todo el tráfico de viajeros deja de parar y de consumir en la estación de autobuses de Albacete, una estación de carácter público que, sin embargo, es preterida en beneficio de una empresa privada, el restaurante «Juanito», que está en el pueblo de La Roda, y ésta es la razón por la cual empieza a haber una serie de gestiones por parte del Ayuntamiento de Albacete con el Ministerio de Obras Públicas, también por mi parte, a raíz de la solicitud que se me hace en concreto por concejales de Izquierda Unida en ese Ayuntamiento de Albacete. Yo tuve —como usted sabe— una serie de conversaciones telefónicas con usted pidiéndole explicaciones del porqué de esa conducta inexplicable de Enatcar de parar 15 kilómetros antes de la estación de autobuses de Albacete sin ninguna justificación; nunca me llegó a entregar una carta en la que usted le decía al Presidente de Enatcar que debían dejar de parar los autobuses de Enatcar en La Roda, porque no tenía ninguna justificación. Tuve algunas reuniones con usted en su despacho en el Ministerio, me recibió muy amablemente, y usted mismo admitió que no tenía mucha justificación el que hubiera una parada a 15 kilómetros de una necesaria después. A eso se añade el hecho de que empiezan a surgir una serie de informaciones de personas que no quieren dar su

nombre, por razones obvias, de que, al parecer, se están pagando comisiones a Enatcar, que no se sabe el destino de ellas, por parte del restaurante «Juanito», en función de los viajeros que consumen en dicho restaurante. Incluso un restaurante de la zona, el restaurante «Molina», hace una acusación en el sentido de que había, efectivamente, unos pagos que hace el restaurante «Juanito» a Enatcar, que evalúa en 20 pesetas por viajero, y que significa un ingreso que tendría Enatcar. Yo recuerdo que en las conversaciones que tuvimos usted consideró hasta cierto punto lógico, y lo daba casi por hecho —desde luego, no hay documentos por medio—, que hubiera algún tipo de comisión, considerando que eso era una práctica comercial común; cuando una línea de autobuses se compromete a parar en un restaurante, hay una contraprestación por parte de ese restaurante, como consecuencia de una práctica comercial común absolutamente lógica. Como consecuencia de esto, yo le pedí —y luego lo he solicitado formalmente— que hubiera una constancia escrita, contractual, de ese tipo de comisiones. Es evidente que sería legal que el restaurante «Juanito» pagase a Enatcar unas cantidades en concepto de comisiones porque los autobuses de Enatcar paran sistemáticamente en ese restaurante, lo que no tendría ningún tipo de cobertura legal es que eso se hiciera sin un contrato por medio, sin un documento por medio. Yo he pedido formalmente, por la vía de la Presidencia de esta Cámara, esos posibles documentos, y, desde luego, hasta este momento, no me han sido facilitados.

Como consecuencia de todo esto, nosotros, José María López Ariza, concejal del Ayuntamiento de Albacete, y yo mismo, hicimos una rueda de prensa en Albacete, en la que destacamos que, si no había un documento por medio que avalase eso, podríamos estar ante un caso de corrupción evidente, porque si se demostrase que hay esos pagos, de los que se habla por muchas fuentes, a Enatcar y luego no hay ningún documento en donde se basen esos pagos, ese dinero habría que ver a dónde iba y estaríamos ante un posible caso de corrupción, como así señalé yo. La consecuencia de ello ha sido que en estos momentos existe una denuncia —aunque esto no viene al caso, pero como «obiter dicta» lo señalaré— judicial contra este concejal del Ayuntamiento y contra mí mismo —y ahora mismo está la cuestión en el Supremo— por parte del señor Elgorriaga por el hecho de estas manifestaciones, que son absolutamente lógicas y coherentes, cuando hablábamos de que había una posible corrupción si se demostrase que hay unos pagos y que no hay un documento contractual que avale esos pagos.

En conversación con usted mismo —yo recuerdo esas conversaciones— le señalé la situación bastante insostenible de este problema, ya que parece ser que usted envía una carta al señor Elgorriaga diciéndole que tiene que dejar de parar en La Roda y, sin embargo, no hay ninguna obediencia a su orden. Se supone que usted es un superior jerárquico del señor Elgorriaga, situación bastante pintoresca, y que se mantiene y se sigue manteniendo en este momento, porque no ha habido cambios fundamentales en esta situación.

Por tanto, ante estos datos, nosotros le hemos formulado esta pregunta al Ministro de Obras Públicas, que figura así en el orden del día: ¿por qué la línea de autobuses Madrid-Albacete, cuya explotación se ha concedido a la empresa pública Enatcar, viene haciendo su parada técnica en La Roda, en el restaurante «Juanito», cuando escasos kilómetros después tiene que parar en la estación de autobuses de Albacete? ¿Por qué razones se hace esto? ¿Por qué razones no se cumplen las órdenes que usted mismo da de que se deje de parar en el restaurante «Juanito»? ¿Cuáles son las circunstancias que rodean estos supuestos pagos que se producen y que, sin embargo, no tienen ningún apoyo documental?

El señor **PRESIDENTE**: Dado que S. S. ha insistido en que la pregunta iba dirigida al Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, queda constancia de ello, evidentemente, y tiene perfecto derecho a decirlo; lo único es que por mi parte tengo que clarificar que, según el Reglamento de la Cámara, aunque su intención era que compareciera el Ministro, porque la pregunta iba dirigida a él, es totalmente legal y totalmente estatutario el que conteste el Secretario General.

Por tanto, tiene la palabra el señor Secretario General.

**EL SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE** (Panadero López): Señor López Garrido, yo creo que en el tema que usted plantea y al que intenté, de una forma extensa, darle contestación con una carta que le envié con fecha 24 de noviembre, hay que remontarse un poco en el tiempo para entenderlo y situarlo. Usted dice que hay un torpedo en la línea de flotación de la estación de autobuses; pues debería tener el torpedo ya puesto la estación de autobuses, porque hasta el año 1991 Enatcar no paraba en la estación de autobuses. Consecuentemente, en todo caso estaríamos en este momento en la reproducción de la situación preexistente al año 1991, en que la concesión existía, existía el tráfico y no paraba en la estación de autobuses. Si hay problemas de diseño y de rentabilidad, serán los que sean, pero difícilmente son imputables a Enatcar.

Es cierto que a partir del año 1991 Enatcar toma la decisión de hacer parar todas sus expediciones, o al menos una gran mayoría, en Albacete; una parada técnica, que es un elemento de libre facultad de la empresa. No existe ninguna regulación, ninguna limitación en la concesión sobre este tema; para que existan limitaciones a esas paradas técnicas debe haber una limitación expresa en el documento concesional, y en este caso no la hay. Se plantea en función de una serie de elementos que, desde el punto de vista de Enatcar, tienen una combinación, según me ha manifestado su Presidente, como consecuencia de todo este largo proceso que se ha dado de discrepancias sobre el servicio que presta la estación, sobre el nivel de atención que se ofrece a los pasajeros de Enatcar y a otros pasajeros. Y desde el punto de vista de las cuentas de la empresa se plantea poner en marcha una estación, si no recuerdo mal, en La Gineta, un área de servicio donde realizar las paradas y donde dotarse de un elemento que presente un alto

nivel de asistencia a los pasajeros, lo que es básico también de la calidad de servicio ofrecida por la línea, que pueda servir de base de utilización de Enatcar para sus paradas técnicas y, por otro lado, realizar una actividad comercial típica de un área de servicio. Efectivamente tras una selección llega a un acuerdo con unos empresarios —yo creo que del área de Granada— que tienen algunas estaciones de este tipo y que se vienen utilizando por alguna de las líneas que explota Enatcar, y se pone en marcha este proyecto, previas las pertinentes solicitudes a todas las autoridades competentes y después de informarles de ello, proyecto que en la medida en que se ponga en marcha puede suponer un deterioro de la utilización de la estación de Albacete tal como se venía haciendo.

Con motivo de este expediente se producen una serie de enfrentamientos y tensiones en las relaciones con el Ayuntamiento como empresario, que no como institución. En este país tenemos que empezar —y es una sana práctica que evitaría muchos errores de funcionamiento en el marco comunitario— a darnos cuenta de que existe una profunda diferenciación entre la institución administrativa y ella como socio capitalista. Cuando decía como socio capitalista es un capitalista más, exactamente igual que cualquier entidad privada que opere, y esto es pura doctrina comunitaria; cuando se olvida se llaman ayudas de Estado, que solamente serán posibles en la medida en la que expresamente estén previstas en la legislación comunitaria como compatibles con el Tratado de Roma. Como digo, se produce un cierto enfrentamiento que deriva de una decisión de Enatcar de trasladar la parada técnica a este restaurante Juanito —me parece que se llama— en La Roda, que desde la óptica de Enatcar ofrece un mayor nivel de atención y calidad que el que da la estación, y evidentemente con un contrato. Yo ya dije en la reunión que tuvimos que no me extrañaba que hubiese algún tipo de comisión. Es una práctica absolutamente generalizada y válida para que las empresas aumenten sus ingresos, lo cual les permite también disminuir los precios a los pasajeros, exactamente igual que las compañías aéreas venden mercancías en el avión y ello forma parte de sus ingresos; los aeropuertos tienen cánones por las actividades comerciales de venta que se producen y ello les permite disminuir las tasas que reciben de los pasajeros y de las compañías aéreas, etcétera. Puede extenderse a cualquier otra actividad.

Yo tengo aquí el contrato (porque ante su pregunta me enviaron transcripción literal, y no tendría ningún problema en adelantárselo, aparte de que por los mecanismos institucionales le va a llegar a usted), en el que se establecen unas comisiones. Creo recordar —pero esto no se lo puedo precisar— que el bar de la estación también tenía un contrato en este sentido con Enatcar. Sí le puedo decir que, dado que está en fase de finalización el plazo que se preveía en el contrato con el restaurante Juanito, por parte del bar de la estación se ha hecho un ofrecimiento a Enatcar —también se lo puedo hacer llegar— de un contrato más o menos en los mismos términos que el otro. Yo no sé si la defensa que se hace aquí es de las cuentas del bar de la estación, en cuyo caso también podría sorprenderme sobre qué extraños elementos existen. Como resultado de este

enfrentamiento que tiene aspectos comerciales, como ya le señalé, y aspectos de servicio público —en los comerciales desde luego no entro, son actuaciones entre empresas y allá las cuentas del bar de la estación, del restaurante Juanito y de Enatcar, que sí me preocupa en tanto que sean lucidas y den buenos resultados manteniendo un nivel de calidad de servicio—, sí tiene una derivación del posible servicio público, y en ese sentido era opinión de mi Secretaría que no tenía mucha lógica que para aquellos expedientes que tuvieran parada en Albacete hubiese una parada previa a escasamente 15 kilómetros, porque por mucho que se nos aseguraba que el tiempo de entrada en la estación, de bajada y subida era reducido creíamos que empeoraba el nivel de calidad del servicio —y en esa misma línea se manifestaba el Ayuntamiento—, por lo cual dirigí una carta al Presidente de Enatcar diciéndole que entendía que, desde la óptica del servicio, insisto, que no de las cuentas comerciales, las expediciones que tuvieran parada en la estación de Albacete deberían no tener una parada previa para no alargar el tiempo de viaje del usuario, que es uno de los elementos penalizadores de la calidad del servicio, cosa que le anticipé a usted.

Posteriormente, por parte de Enatcar se me notificó que existían dos problemas: uno, de reordenación del servicio, otro de los contratos que tenían firmados y que, en principio, estaban abiertos a la búsqueda de una solución con el Ayuntamiento y existían unas conversaciones para tratar de buscar una adecuación que combinara, por un lado, los intereses de Enatcar, entre los cuales estaba en una perspectiva de futuro, aproximadamente el mes de mayo o junio de este año que estará en servicio la nueva estación de La Gineta, según se me informa, y donde Enatcar quiere poner la base del conjunto de autobuses que tienen que hacer su parada técnica en la relación entre Madrid, Alicante y Murcia, que son los tráficos fundamentales porque los de Albacete son muy residuales, entre otras cosas porque en términos comerciales resulta prácticamente imposible competir con el ferrocarril en ese corredor, y por otro lado mantener el servicio de Albacete, lógicamente, tanto en su relación hacia la costa como hacia el interior, sin penalizar por esa parada.

En ese contexto y dado que existían unas conversaciones y había unas dificultades de tipo comercial, y manteniendo la posición de que entendemos que los autobuses que tienen su parada obligada en Albacete no sería coherente ni lógico que tuvieran una parada técnica antes, no porque sea incompatible con el elemento contractual que es la concesión, sino por la calidad del servicio como le he dicho, como digo, dado que existían esas conversaciones con el Ayuntamiento, abonamos la tesis de que se llegara a un acuerdo, manifestando nuestra voluntad de que los acuerdos a que se pudiera llegar se materializaran, en su caso, en una reestructuración concesional que permitiera compatibilizar los intereses existentes. Dado que estas conversaciones iban bastante avanzadas, parecía lógico —que es en el fondo la tesis de mi carta de 24 de noviembre— esperar a la finalización de esas conversaciones. En estos momentos hay un cierto parón de esas conversaciones. Por parte de Enatcar se me informa que está urgiendo

al Ayuntamiento para tener una conversación por la finalización del contrato con el restaurante Juanito que permite replantear el contexto de la relación; que tiene ofertas del bar de la estación de autobuses —cuyos intereses parecen ser básicos y fundamentales— para pagar un canon, como se quiera llamar, por la posible aportación de viajeros, lo que supuso para el bar y la estación como el maná para los israelitas cruzando el desierto. Hasta 1991, insisto, no paraban. En 1991 llega una gran afluencia y alguien ingresó un dinero excepcional que hasta entonces no existía y parece ser que por ese beneficio adicional nadie se ha extrañado. Cuando el maná parece secarse —y separo el aspecto comercial del técnico, sobre el cual ya me he pronunciado— todo el mundo se echa las manos a la cabeza y reclama el maná.

Desconocía que se hubiese producido la demanda que usted señala, pero desde luego le puedo decir —y creo firmemente la exposición que usted ha hecho del condicional— que el titular de La Tribuna de Albacete era algo así como: IU anuncia que Enatcar podría estar implicada en un caso de corrupción. Si fuera el gerente de Enatcar no me haría especialmente gracia. En una página se dice: el Diputado nacional López Garrido pedirá la comparecencia de Borrell en el Parlamento. IU anuncia que Enatcar podría estar implicada en un caso de corrupción. Son los titulares. Entenderá —y estoy absolutamente convencido, no necesito que usted me diga más que lo que ha dicho, de los elementos condicionales que S. S. ha señalado— lo que le digo, pero el titular es otro. Vivimos momentos —y quien se lo dice tiene una experiencia muy personal sobre ese tema— en los que, mire usted, ni una provocación sin respuesta. Esta es mi tesis. Si usted dice esto, muy bien. Y si lo ha hecho Enatcar lo suscribo, lo respaldo y acepto cualquier responsabilidad que se me quiera pedir. Ni una provocación sin respuesta. Ya está bien de titulares con condicionales como «podría»... Se tira la pedrada, se le deja al otro con la herida y después ya veremos. Que S. S. no lo ha dicho —insisto— no tengo ninguna duda después de su expresión, pero el titular es el que es.

Resumiendo y en concreto, el contrato que usted decía efectivamente existe, está materializado y por los cauces institucionales le llegará; no tengo ningún problema en darle la transcripción literal del contrato. Dice que se pagará por cada viajero doce o quince pesetas más IVA y figura en los ingresos de Enatcar. Es absolutamente normal, con carácter general, en las explotaciones de autobuses que tienen estas posibilidades. Se da en las líneas aéreas, se da en las compañías marítimas que venden elementos a bordo; si los venden ellos directamente no tienen una comisión por la venta, pero más o menos viene a ser lo mismo y no es nada extraño, como tampoco lo es el que una línea que tiene un alto volumen se plantee la posible construcción de unas instalaciones para, como parada técnica, atender mejor a sus pasajeros y al mismo tiempo obtener un beneficio económico. Le puedo hacer una relación de las empresas de ámbito nacional, al menos en este momento tengo una en la cabeza, concretamente AutoRes, en la ruta Madrid-Valencia y a la altura del pantano de Alarcón, si no me equivoco.

Le facilitaré la carta. Creo que usted la pidió y le llegará por los cauces institucionales. Lo que dice es que en ese contexto habrá de realizarse una parada y después se me señaló lo que le he manifestado. El documento concesional de la adjudicación definitiva de Enatcar de la concesión V-3.404 Madrid-Alicante se lo puedo enseñar y verá que se ponen las paradas fijas pero no se establece ninguna limitación a las paradas técnicas. El planteamiento que existe es el de hacer coincidir la parada técnica con la parada fija en las expediciones que tienen su parada en Albacete, cara a la mejora del servicio, combinado con aquellas otras que no tienen que parar en Albacete, que tengan su parada técnica donde lo estimen pertinente. En este contexto y precisamente para atender mejor las demandas de los ciudadanos de Albacete en su movilidad básicamente hacia la costa, puesto que en Madrid la hegemonía del ferrocarril es absoluta y total y es mucho menos el problema, hemos ofrecido estudiar conjuntamente con el Ayuntamiento institución —si es preciso— y con la empresa si hay que hacer algún tipo de modificación concesional que mejore esa comunicación y, al mismo tiempo, separar el aspecto comercial del de prestación de servicios. En el aspecto comercial me parece muy bien que Enatcar negocie, respetando la calidad del servicio, con el bar Juanito, con el bar de la estación o con el bar Pepito, y si puede conseguir quince pesetas en vez de doce me parece estupendo y sensacional, porque mejorará sus cuentas y permitirá mantener unos niveles de precios menores sobre el usuario, simplemente alterando relaciones entre establecimientos comerciales. Por otra parte, no tiene ninguna diferencia con lo que ocurre en otras líneas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para el turno de réplica, tiene la palabra el señor López Garrido.

El señor **LOPEZ GARRIDO**: En primer lugar, quiero hacer algunas puntualizaciones sobre la intervención del señor Panadero. Cuando he dicho que se había producido esta decisión de represalia —como la llamo yo— de Enatcar, como consecuencia de un recurso contencioso-administrativo, de empezar a parar en La Roda —que fue evidentemente así—, dio la casualidad de que se produce después de que empieza un período concesional, es decir, cuando tiene una concesión asegurada Enatcar. Y decía que yo era un torpedo en la línea de flotación de la estación de autobuses, algo absolutamente claro pues se ha producido un daño enorme. Usted dice que hasta 1991 no paraba Enatcar. Pero paraban otras líneas de autobuses. Había una actividad muy importante de los viajeros que paraban sistemáticamente en la estación de autobuses de Albacete y que antes no paraban. Las cifras que tengo aquí son que en el año 1991 el superávit de la estación de autobuses de Albacete era de 7 millones; en el año 1994 el déficit es de 10 millones. Es decir, es un daño enorme a una estación de autobuses que es pública y que Enatcar, con todo desparpajo, decide que puede hundir perfectamente porque le conviene más una relación comercial con el restaurante Juanito.

Desde luego, nosotros no tenemos nada que ver con cuentas del bar de la estación o con intereses de cuentas del

bar de la estación. En todo caso, los contratos que pueda haber con el restaurante Juanito o con otros restaurantes no son nuestros, los tiene Enatcar, los tienen ustedes, nosotros no. Por tanto, creo que está fuera de lugar esa alusión a unos intereses específicos sobre las cuentas del bar de la estación, bar en el que por cierto yo no he estado en mi vida y no sé exactamente cuál es el papel que juega en esa estación.

En cuanto al documento, me alegro de que exista ese documento que apoya jurídicamente la existencia —según le he entendido a usted, no sé si bien— de comisiones que paga el restaurante Juanito a Enatcar por tener la parada allí. Pero la verdad es que no sé por qué se ha tardado tantos meses en darnos ese documento, cuya existencia yo vengo reclamando desde hace muchísimo tiempo que se justifique, que aparece hoy, del que por primera vez en esta Comisión tengo noticia y del que le agradecería que me facilitase una copia. No comprendo por qué cuando llevamos meses investigando el asunto, preguntando y pidiendo el documento no se nos da. Hace meses que lo he pedido formalmente por los cauces institucionales del Congreso de los Diputados y no se me ha dado. Me gustaría saber por qué razones tenemos que esperar hasta hoy a que se nos diga que existe ese documento que justificaría esas comisiones.

No es de extrañar que un Diputado nacional, que está viendo cuál es la situación en la estación de autobuses y que no se explica que dándose fehacientemente esas comisiones, admitiéndose que esas comisiones, como usted mismo ha dicho, son lógicas en las relaciones comerciales, cuando no hay ni se nos da una justificación documental, es lógico, repito, que diga que podría darse, en el caso de que no se justificase, una situación de corrupción; es absolutamente lógico que se diga. Evidentemente, los titulares de los periódicos no los hago yo, como usted sabe, pero es lógico que eso se diga porque ésa es la obligación de cualquier representante público, que tiene que intentar que la Administración pública se sujete al imperio de la ley en todo momento.

Los asuntos del área de servicio y de la parada en la estación de La Roda entran claramente en el fraude de ley, desde nuestro punto de vista. En el caso del área de servicio ya veremos lo que dicen los tribunales, pero se trata de una concesión que no se hace por la vía de concurso público, como está establecida por la Ley de Carreteras en relación con las autovías, sino que hay una declaración de utilidad pública por parte de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha y automáticamente la adjudicación de ese área de servicio a Enatcar y a esa empresa de Granada a la que usted también hacía alusión. Esto burla la Ley de Carreteras. Es lógico también que el Ayuntamiento haya recurrido porque es un fraude de la Ley de Carreteras. Parece ser que hay un subterfugio consistente en que el área de servicio esté un poco más alejada de la autovía, supuestamente en relación con el pueblo de Montalbo al que yo me refería, pero es evidente que ese área de servicio no tiene nada que ver con Montalbo, sino que el objetivo es un área de servicio de la autovía para que luego los autobuses, que supuestamente pararán, si es que no prospera

ese recurso, en el área de servicio de Montalbo, vuelvan otra vez a la autovía. Por tanto, es un área de servicio de la autovía en que debería haberse seguido el concurso público porque esta empresa Enatcar y la empresa de Granada se van a beneficiar en su caso de plusvalías pagadas por todos los españoles cuando se producen los gastos en carreteras y sin seguir el procedimiento de concurso público establecido en la Ley de Carreteras.

En la carta concesional a Enatcar hay una infracción también desde nuestro punto de vista porque, aunque usted dice que en ella no se dice nada sobre otras paradas que no sean las técnicas, es claro que en la misma hay un compromiso para que una estación de carácter público, como es la de Albacete, en la que hay que parar técnicamente, no se vea boicoteada por una parada anterior 15, 20 ó 30 kilómetros antes, como usted mismo reconoce en esa carta que le agradezco que por fin haya citado formalmente en esta Comisión, carta que usted envía al Presidente de Enatcar. No tiene ningún sentido que haya una parada anterior, lo que significa boicotear esa carta concesional. Eso se llama fraude de ley. Es decir, no se infringe formal y literalmente esa carta concesional, pero en la práctica sí que se está infringiendo. Significa vaciar de contenido el sentido de la carta concesional. No es que haya una parada técnica de dos minutos en Albacete, sino una parada en la que, además, haya posibilidad de que las personas puedan bajar, consumir y dar vida económica a esa estación de autobuses.

De todas formas, si no le he entendido mal, parece ser que esto se va a arreglar. He creído entender de su intervención que se va a arreglar, que en la estación de autobuses sólo va a haber una parada de aquellas líneas con parada en Albacete, y que por tanto van a acabarse estas paradas que están produciendo un enorme perjuicio a la estación de autobuses. Yo he entendido que eso es lo que va a suceder —me alegro de que sea así— y que se van a iniciar negociaciones serias con el Ayuntamiento de Albacete respecto al resto de las líneas que pasan por Albacete para que no haya un daño y se repare el que se ha producido a la estación. Si eso es así, yo me doy por satisfecho. Le comunico que haremos un seguimiento inmediato de ese hecho que acabará con esa anomalía y hará que haya un cumplimiento estricto, no fraudulento, de la carta concesional.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a la réplica del señor López Garrido tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE** (Panadero López): Me permitirá, señor López Garrido, que le haga unas precisiones. La primera, que no quede ningún tipo de duda sobre lo que en modo alguno he pretendido decir: que ni usted personalmente ni su Grupo estén jugando, con no sé qué extraños mecanismos, en los intereses de un tercero de forma consciente y nítida. Si de mis palabras cabe alguna interpretación de este tipo lo niego. Es un problema de expresión. Otra cosa es que, desde la lejana perspectiva que uno puede tener que a veces conduce a errores, uno tenga

la impresión de cuán hábilmente los intereses comerciales del concesionario del bar de la estación han jugado, confundiendo con los de la estación y con los de Albacete, en un conjunto donde existen notables separaciones. Es decir, si le van mal las cuentas al señor del bar de la estación, que haga campañas promocionales. No es problema de nadie, en principio. Uno puede ser muy hábil juntando cosas para acabar creando una sensación y al final, al no producirse esa separación, está barriendo hacia su casa.

Si se aplicara su teoría del fraude de ley, le puedo decir que en autobús no llegaría nadie a Denia. Tengo aquí delante el documento concesional y dice: Madrid, parada fija, Quintanar de la Orden, Mota del Cuervo, Minaya, La Roda, Albacete, Almansa, Villena, Elda, Novelda, Alicante, Playa de San Juan, Villajoyosa, etcétera. Si en todos estos sitios en los que hay parada fija —que es el lugar donde suben y bajan viajeros— hubiera parada técnica, que es donde los viajeros pueden estirar las piernas y tomar un café, el viaje en burro sería un medio rápido comparado con el viaje en autobús. La parada fija no implica más que la detención para subir y bajar viajeros y no indica, en modo alguno, que tenga que darse tiempo para que los viajeros bajen, suban, tomen café, etcétera. Son dos cosas distintas. A esa parada para tomar café, hacer sus necesidades, etcétera, que puede coincidir o no con una parada fija, es a lo que suele llamarse parada técnica y a veces —y ésta es una decisión del explotador— se hace coincidir con una parada fija, de subir y bajar viajeros, y otras veces no. Hasta el año 1991 eso era lo que pasaba en la estación de autobuses. A mí no me cabe ninguna duda de que el problema que se plantea con la construcción del área de servicio de La Gineta, los enfrentamientos largos y prolijos que se producen y las suspicacias derivadas de un conjunto de actuaciones han contribuido a enturbiar la relación entre el ayuntamiento y la empresa de autobuses Enatcar, todo ello en un clima de suspicacias y de entendimientos que yo creo erróneos. Insisto en que hasta el año 1991 no existía parada en Albacete. Entonces, cayó el maná, se secó el maná. El Señor me lo dio, el Señor me lo quitó, creo que dice la Biblia que decía el santo Job. A lo mejor, en términos comerciales, también es aplicable.

En ese contexto, no es que Enatcar tenga la concesión y entonces, hábilmente, una vez que tiene la concesión, produce una serie de actuaciones. Quizá a S. S. le haya confundido la fecha de convalidación concesional, que en un documento se refleja que es el 31 de enero y en otro que es el 28 de abril de 1994. Es una convalidación derivada de una de las disposiciones transitorias de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que prorrogaba por 20 años, aproximadamente, la concesión preexistente que data de los tiempos de Renfe y que se remonta probablemente a los años 60. Esta situación viene desde los orígenes y, por tanto, todos aquellos que paraban en la estación pueden seguir haciéndolo o no, depende de sus circunstancias, pero esta concesión no ha alterado las posibles paradas de los otros, ni mucho menos.

Evidentemente, usted no pone los titulares. Ya he dicho que para mí su explicación es absolutamente satisfactoria, pero, desgraciadamente, esa tendencia que algunos medios

de comunicación tienen de buscar el titular llamativo la sufrimos todos y produce desgraciados efectos.

Area de servicio. Desconozco con absoluta sinceridad lo que usted me plantea. Sé que Enatcar propuso construir esta área. Ello fue entendido como un elemento positivo, aunque tampoco tenía ningún aspecto novedoso. Fue aprobado por el consejo de administración de Enatcar, se presentó a las autoridades de Castilla-La Mancha, a los ayuntamientos y a todo el mundo y, hasta donde conozco, a todos les pareció muy bien. No conozco la legislación de carreteras, pero supongo que se habrán seguido todos los trámites, y me parece perfecto que si alguien piensa que no ha sido así presente los recursos pertinentes para que haya el adecuado control de la actuación administrativa. Nada tengo que decir al respecto.

En cuanto al contrato y la carta, que si le parece bien le puedo entregar a la salida, he de decir que he recibido la notificación de la petición de este contrato, a través del cauce reglamentario, hace poco tiempo. Se lo pedimos a Enatcar, que nos lo ha facilitado, e íbamos a remitirlo al Congreso de los Diputados en los plazos establecidos.

Esquema del contrato. Yo espero que, una vez finalizado ese contrato y por tanto recuperados comercialmente los márgenes de libertad de la empresa, sea posible —incluso si hay que hacer una reestructuración de servicios, haciéndola— montar un sistema mediante el cual las expediciones que tienen parada en Albacete, paren en Albacete, sin que se les penalice con ninguna parada técnica al utilizar ese elemento para acortar los tiempos de viaje, al igual que aquellos que no tengan necesidad de parar en Albacete no tengan por qué entrar en Albacete, sino que vayan a donde la empresa les asigne la parada técnica.

Sólo puedo decir que es lamentable que por suspicacias y por problemas diferentes se haya creado la imagen de un problema que, con toda sinceridad, creo que no existe, y espero que se pueda solucionar satisfactoriamente eliminando esta situación de tensión un tanto anómala y sin sentido, desde mi punto de vista.

— **MOTIVOS POR LOS QUE EN EL CONTRATO DE ADJUDICACIONES DE LOS SERVICIOS DE APARCAMIENTO DE LA ESTACION DE FERROCARRIL DE LOGROÑO SE HAN CONCLUCADO LAS NORMAS QUE RIGEN LOS CONCURSOS PUBLICOS. FORMULADA POR EL SEÑOR ALEGRE GALILEA (G. P.) (Número de expediente 181/001219.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto número 8 del orden del día: Pregunta del señor Alegre Galilea relativa a motivos por los que en el contrato de adjudicaciones de los servicios de aparcamiento de la estación de ferrocarril de Logroño se han conculcado las normas que rigen los concursos públicos.

Tiene la palabra el señor Alegre Galilea.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Señor Secretario General, lea yo hace unos minutos, en la prensa de hoy, una

lista de las 30 profesiones con más salidas, entre las que figuran las de fontanero, jardinero, cristallero, charcutero, cocinero, etcétera, pero sin que aparezca la de ferroviario. Y no es de extrañar dado el desmantelamiento, diría yo, a que están sometiendo ustedes a Renfe en la mayoría del territorio nacional, y en algunas comunidades más que en otras.

Yo soy viejo en mis quejas, soy viejo en mis súplicas, y llevo camino de seguir en la misma línea.

Señor Secretario General, yo creo que el trato que da Renfe a la Comunidad Autónoma de La Rioja es decepcionante, aunque mejor definido está en las palabras que hace pocos días pronunciaba nuestro Presidente de la Comunidad Autónoma cuando decía que las actuaciones que Renfe tiene para con La Rioja son inaceptables. Y yo, que comparto plenamente el calificativo, quisiera referirlo a distintas ópticas.

Hay un punto de vista técnico en el que, por ejemplo, la infraestructura viaria está en un estado calamitoso —este tema va a ser motivo de otra pregunta que voy a hacer en breves fechas—, como pone de manifiesto el hecho de que dos trenes militares hayan tenido que retroceder 350 kilómetros y ser desviados por otra ruta por el mal estado de la vía férrea.

Hay otra óptica que yo definiría como política, que es la supresión permanente de servicios; yo diría que están esquilmando los pocos servicios que todavía pasan por la Comunidad Autónoma de La Rioja. Ya lo veíamos en la anterior Comisión. Hace dos meses nos suprimieron los dos Inter-city y ya tenemos la espada de Damocles sobre nuestras cabezas porque el día 5 nos quitan dos trenes regionales.

Por último, hay aspectos económicos, en los cuales, entiendo yo, hay escasa transparencia en los procedimientos de adjudicación y de contratación de las obras que, con más o menos frecuencia, se vienen realizando en la estación de Renfe de Logroño. Es ahí donde tiene encaje la pregunta que voy a realizar. Permítame, señor Panadero, que le refresque la memoria con las anteriores preguntas que hemos traído aquí.

Recordará usted que en el proyecto de modernización de la estación contemplamos cómo había obras que no se habían realizado, es decir, se producía una panoplia de anomalías; había otros servicios que se habían pagado más allá del coste; había maquinarias que se habían colocado y que no eran necesarias, etcétera. Otro día vimos cómo se adjudicaron los servicios de la cafetería, sin concurso público, a unas personas que tenían antecedentes penales; o cómo el servicio de Paquexpress se otorga a la mujer de un alto cargo.

Hoy, señor Panadero, más allá de la observancia estricta de la legalidad, que puede ser que se haya cumplido, yo quiero poner de nuevo de manifiesto con mi pregunta la poca claridad, la poca luz con que se ha adjudicado este servicio de aparcamiento en la estación de ferrocarril que, según entiendo yo, ha conculcado las normas de los concursos públicos.

Yo estoy seguro de que ahora usted me aclarará en su réplica una serie de interrogantes porque yo —se lo digo

sinceramente— dudo de que se haya seguido el camino más despejado, más diáfano para no dar pábulo a que se puedan formular preguntas de este tipo.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE** (Panadero López): Usted ha hecho una introducción sobre política ferroviaria, y le tengo que decir que, efectivamente, en todo el mundo de la profesión de ferroviario no es de las que está creciendo.

Respecto al desmantelamiento he de decirle que si aplicáramos los criterios que su jefe de filas, el señor Aznar, expuso en cierta intervención televisiva, le prometo que no sé qué quedaría aquí. Lamentablemente, en este tema no podemos coincidir con él. Quizá seamos demasiado socialdemócratas y tengamos un sentido de reparto que nos impide llegar a esos niveles. Reconozco la coherencia que en gran medida exponía el señor Aznar, aunque creo que hay que tener en cuenta otros aspectos. Respecto al retroceso de los 350 kilómetros de los trenes militares, no sé de qué me habla, pero me extraña mucho.

Decía que el día 5 de marzo Renfe suspendía los servicios. Yo creía que era hoy día 1, pero puede ser el día 5. Es un desmantelamiento, si no recuerdo mal, en la relación Logroño a Castejón y se pasa de ocho servicios, contando los dos sentidos, a seis, un 25 por ciento, cuando el propio Reglamento de ordenación de los transportes terrestres lo contempla como una decisión de la empresa ferroviaria sin necesidad de autorización administrativa, y supone una simple racionalización de horarios, porque con tres en cada sentido usted tiene un tren a primera hora, otro al mediodía, a la hora del almuerzo, más o menos, y otro a última hora de la tarde, lo cual es una relación francamente buena. Meter cuatro es sobre la base de que usted mete dos de ellos entre la relación de primera hora y la de última hora a horarios muy difíciles de encaje, porque probablemente sea demasiado pronto o demasiado tarde respecto a los otros y tienen muy poca demanda. En todo caso, no será tan grave cuando no se ha alcanzado ningún acuerdo, porque en esto nuestra postura, como usted sabe —y perdone, porque contesto a su introducción—, ha sido favorecer los acuerdos que se pudieran alcanzar entre las comunidades autónomas y Renfe. Después de algunos tanteos, finalmente la comunidad autónoma ha estimado que no tenía sentido gastarse cerca de 90 millones en mantener este tren que nada aportaba a los ciudadanos. Tengo que decir que personalmente me congratulo de ese acuerdo, porque creo que es positivo para los ciudadanos de La Rioja y supone una buena dedicación de los recursos. En cuanto al desmantelamiento, perdóneme pero creo que no coincidimos.

Entrando en el tema que usted señala, al cual ha hecho alguna referencia —ya tuvimos alguna explicación en esta Comisión sobre la adjudicación a la que usted decía mujer de alto cargo—, a mi juicio quedó claro que se habían agotado todas las posibilidades de búsqueda de candidatos al

suicidio para explotar, como la experiencia demostró, ese fabuloso negocio que acabó dejándose abandonado porque las cuentas eran difíciles de sacar, y en otra serie de elementos no podía coincidir con lo que usted indicaba. Usted ha formulado una pregunta sobre los servicios de aparcamiento de la estación de ferrocarril.

En primer lugar, y creo que es importante, el propio marco legal no establece para la empresa Renfe la aplicación de la Ley de Contratos del Estado, sino que funciona en un régimen privado y con mayores márgenes de autonomía que no hay que confundir con falta de claridad y de transparencia, pues son dos cosas totalmente distintas, y en lo que creo que S. S. y yo coincidiremos. Me ahorro mencionarle el artículo y el estatuto de Renfe, pero sí le diré que Renfe tiene esa facultad de contratación en régimen privado sin perjuicio de que por regla general las ofertas se hagan por concurso público, salvo cuando se trata de elementos muy reducidos. Este es un poco el caso del aparcamiento de la estación de Logroño, dado que, en principio, Renfe estimaba que su implantación tenía más que dudosa rentabilidad; y más que tratarse de un elemento de rentabilidad, era un planteamiento en términos de ordenar, casi desde el punto de vista del tráfico, el aparcamiento en la plaza de enfrente de la estación, y se optó por la petición de ofertas. En ese sentido, en 1983 se solicitó —por remontarnos un poco— un estudio de viabilidad y una propuesta de explotación a Equipamiento de Espacios y Estaciones, Equidesa, que, como sabe, es una empresa filial de Renfe quien, tras los estudios pertinentes, contestó a Renfe que declinaba el honor que le sugería de hacerse cargo de la explotación, que para perder se bastaba sola sin ningún tipo de apoyos de su empresa madre.

Visto que más que sacar un negocio a concurso, se trataba de buscar un candidato al suicidio o a alguien muy ingenioso que consiguiera rentabilizar lo que dudosamente parecía que lo era, se contactó con varias empresas y personas jurídicas —según me cuenta Renfe— verbalmente, de las cuales me manifiestan que únicamente contestó Don Daniel Ochoa García, con fecha 24 de mayo, que presentó una propuesta que Renfe no consideró aceptable. Me señalan —evidentemente, no hay constancia documental— que se hicieron contactos con empresas de este tipo, y aun teniendo en cuenta el escaso nivel de rentabilidad —es como llamar a un señor que se dedique a esto, por ejemplo, usted quiere arreglar un grifo y no pone un anuncio, busca a un fontanero que se lo pueda hacer—, al menos consta una oferta. Hay que tener un cierto ánimo para pensar que así se actúa normalmente, salvo que los indicios vayan en sentido contrario. Como digo, existe una propuesta que fue rechazada.

Con fechas 15 y 20 de abril Renfe reitera a Equidesa, ya que no se encontraban candidatos, su interés en establecer un control de acceso al patio de la estación a fin de ordenar la circulación y aparcamiento en la plaza de esta estación, y Equidesa dio la callada por respuesta temiéndose lo peor, que tan brillante operación desde el punto de vista ciudadano le alterara sus cuentas. Como consecuencia de ello, se reiniciaron contactos con otras empresas y solamente consta una porque hubo una contestación de Turitrans que,

como usted conoce, es una empresa de transportes que explota también estaciones de autobuses. Consta —tengo copia que le puedo facilitar— una contestación de 27 de mayo de 1994 en la que, lamentablemente, manifiesta su desinterés en función de la falta de viabilidad económica de la explotación. Hubo —me manifiestan que no existe constancia documental, por lo que le he explicado— peticiones a otras empresas que contestaron en los mismos términos que ésta. Finalmente, tras esta larga y procelosa búsqueda, encontraron a la empresa Secoinsa, que manifestó su interés en explotar el aparcamiento. La larga búsqueda encontró al fin alguien potencialmente interesado. A juicio de Renfe, esta propuesta resultaba interesante y mejoraba sustancialmente la que un año antes se había presentado por Daniel Ochoa García y que, como creo haber indicado, Renfe consideró que no era interesante, no le pareció aceptable. Por eso se vuelve a contactar con Equidesa que, como he explicado, no dio ningún tipo de contestación. Esta oferta de Secoinsa mejora la que en su día presentó Daniel Ochoa García y es, finalmente, con quien se contrata.

Tengo que decirle que, a la vista de esto, he dicho a Renfe que en estos momentos, entendiendo sus razones perfectamente, les agradecería que estos contactos, incluso para elementos de este tipo, se formalicen por escrito, porque así nos evitaremos todos entrar en interpretaciones con un cierto elemento subjetivo y todo quedará mucho más claro. Entendiendo perfectamente lo que la gente de Renfe me dice, comparto la crítica que S. S. me pueda hacer, porque ya la he anticipado. Tengo aquí los documentos que le he dicho: la oferta de Daniel Ochoa, la copia de la carta, las cartas de Equidesa en las que dice que no le interesa, la contestación de Turitrans diciendo que la explotación no le interesa en absoluto y el contrato con Secoinsa, todo lo cual está a su disposición, de lo que se puede deducir, si nos movemos en criterios razonables, que sí se ha estimulado la concurrencia, que puede haber defectos, motivados precisamente por el escaso volumen y la dificultad que se presumía, que el tiempo ha demostrado, de encontrar alguien que lo explotara, pero que sería conveniente y necesario que, además de comunicarlo por teléfono, se pusiera por escrito, porque así constaría y nos evitaríamos muchos entuertos y críticas que asumo y que, como he dicho, ya he trasladado. Al mismo tiempo, debo señalar que, con mejor o peor fortuna, se ha buscado una concurrencia y no se ha hecho una adjudicación digital, sino que lo que pasa es que el escaso interés que la explotación tenía, desde el punto de vista comercial, ha dificultado notablemente el encontrar un candidato a esta explotación.

El señor **PRESIDENTE**: Para el turno de réplica, tiene la palabra el señor Alegre Galilea.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Gracias, señor Panadero. Desde luego mi confianza en usted es grande, pero me satisface ver que, por lo menos, comparte que surja esta serie de prejuicio o de dudas en torno a esta cuestión.

En cuanto a su intervención, a mí me parece muy bien su pensamiento socialdemócrata, y lo respeto profundamente, pero me extraña que si ese pensamiento socialde-

mócrata está vinculado a un buen desarrollo del ferrocarril, tan sólo se haya conseguido de Madrid hacia abajo, puesto que usted decía, en relación con la pregunta anterior, que en Albacete el autobús no puede competir con el ferrocarril. De Madrid hacia arriba, todavía no nos ha llegado esa socialdemocracia en la que los trenes puedan competir con los autobuses, y es lo que esperamos.

Por lo que se refiere a las declaraciones del señor Aznar, yo no las he escuchado, pero sí he leído el programa de mi Partido en materia de transporte y creo que es muy superior a los hechos que nosotros estamos constatando, desde dos puntos de vista: por un lado, desde la concepción exquisita de lo que se debe entender por servicio público y, por otro, desde lo que se debe entender por equilibrio del territorio entre las distintas comunidades autónomas.

Dicho esto, yo quiero justificar el que usted pueda entender el planteamiento de la pregunta. Me voy a referir al contrato que se firmó en marzo de 1988 para la modernización y reforma de la estación de Logroño. En la parte relativa a la descripción de las obras, en el punto 4.1 —recuerde que ese proyecto era de 137 millones de pesetas—, señala: Acceso y patio de vehículos. Se prevé la remodelación y mejora del aspecto que ofrece en la actualidad el patio de vehículos y acceso de viajeros al vestíbulo, mejora del pavimento, ordenación del tráfico de vehículos mediante las señalizaciones correspondientes, con área de aparcamiento y servicios complementarios. Los aparcamientos de vehículos diferenciados en zona para taxis, viajeros, dejando siempre libre aparcamiento, etcétera.

Pues bien, esta parte del proyecto no se ejecuta. Creo que la dotación presupuestaria para este capítulo era de 30 ó 32 millones de pesetas, y no se ejecuta. Ahí hay un dinero que no sabemos dónde ha ido a parar. «Item más». En 1991, se firma el convenio de colaboración entre la Comunidad Autónoma de La Rioja y la Presidenta de Renfe, doña Mercé Sala. En este convenio, por importe de 128 millones de pesetas, se incluye una partida de 50 millones para —textualmente—: «Aparcamiento de la Estación de Logroño.» Y tampoco se realiza. Creo que aquí hay que empezar a plantearse una serie de interrogantes. ¿Para qué se están reservando esos fondos —no hablo de fondos reservados— de obras que no se ejecutan? ¿Se van a invertir en otro sitio? ¿Se guardan para otros fines?

Respecto a lo que usted ha dicho —yo, obviamente, le creo al pie de la letra—, se han cursado invitaciones a dos empresas: a Equidesa, que declina el ofrecimiento por no ser rentable, a Turitrans y, por fin, se le adjudica a Secoinsa. Y pregunto yo: ¿Se le ha pedido algún tipo de fianza a esta empresa para saber que va a llevar a cabo el proyecto? Yo creo que es una medida, por lo menos, prudente.

Señor Panadero, ¿no encuentra lógico que, además de dirigirse a Equidesa, al señor Daniel Ochoa o a Turitrans, se hubiera dirigido a empresas que tenía mucho más cerca, de la propia Comunidad Autónoma que se dedican al tema de aparcamientos? ¿Por qué no se cursa una carta a quien lleva los aparcamientos en Calahorra, en Logroño, a empresas varias que existen? Con esto quiero que usted en-

tienda y que, sobre todo, desde su puesto, vaya adoptando las medidas convenientes para que estas situaciones, que se están produciendo de forma tan reiterada, se corten de una vez.

Estos son temas para que se expliquen, como usted está haciéndolo aquí, con luz y taquígrafos. Cuando se opera de esta manera, yo creo que se hace más como dice el tango, a media luz. Eso es lo que ha motivado esa serie de preguntas en cascada y me temo mucho que, si ustedes no adoptan otros comportamientos en estas materias, vamos a seguir aquí departiendo amigablemente, de vez en cuando, preguntas de esta índole.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Panadero, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE** (Panadero López): Señor Alegre, entrando en el tema objeto de su pregunta, querría puntualizar que se han pedido ofertas —así me lo manifiestan y, basándome en los indicios, personalmente lo creo— a diversas empresas, pero que se ha realizado de forma verbal, por el volumen de la actividad y la dudosa rentabilidad que tenía y que llevó, de salida, a que la propia filial de Renfe, a la que inicialmente se le propone, diga que no le interesa y que, cuando se le reitera otra vez para que lo explote, ni siquiera conteste, para ver si pasa de ella lo que entiende que es un cáliz; sin embargo, no se ha formalizado por escrito. Y hay que deducirlo al revés, porque sí existen contestaciones, entre ellas, una de Turitrans, la de Daniel Ochoa García, que se desecha, lo que avala la afirmación que se me hace. Evidentemente, para evitar elementos de suspicacia, porque siendo todo correcto, sin embargo, las formas dejan algo que desear, es por lo que asumo la crítica que usted hace y, como le anticipaba, personalmente ya le he pedido a Renfe que, por favor, esas llamadas se materialicen con un escrito porque evitaría muchas confusiones y situaciones de dudas, que no son agradables.

A la vista de todos los hechos y del conjunto, no me cabe duda que es cierta la información que se me facilita; que existen —lo entrego al Presidente para que se lo facilite— las cartas cruzadas con Equidesa, la contestación a Turitrans, el mismo contrato que se realiza con Secoinsa y la misma oferta que en su momento hizo don Daniel Ochoa García. En ese sentido, creo que es absolutamente positiva su sugerencia, y la comparto, y le tengo que transmitir que, en este asunto, creo ha habido luz y taquígrafos; lo que pasa es que, desgraciadamente, la luz no se ha materializado en un papel escrito, y eso siempre enturbia la luz, porque, a lo mejor, hay luz, pero no hay taquígrafos, y es bueno que haya taquígrafos además de la luz.

Tenga S. S. la seguridad de que, por lo menos a partir de este momento —así lo espero—, no se volverán a reproducir elementos de este tipo; ya ha sido escrito para que pasemos a un sistema más oficializado de comunicación y evite que S. S., con toda la razón del mundo, tenga que hacer la pregunta que ha hecho y yo le tenga que dar la contestación, cuando todo parte de unas malas formas de procedimiento que, insisto, espero se corrijan.

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

— **POSICION DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE EN RELACION CON LA PETICION DE LA GENERALIDAD VALENCIANA DE CREACION DE UN NUEVO AEROPUERTO EN LA CIUDAD DE VALENCIA. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA, GRUPO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 181/001336.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, llegamos al número 9 del orden del día, último punto de debate en el día de hoy, y es una pregunta de don Ricardo Peralta Ortega, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que dice así: Posición del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en relación con la petición de la Generalidad Valenciana de creación de un nuevo aeropuerto en la ciudad de Valencia.

Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Presidente, señor Panadero, creo oportuno recordarle que, en el contexto de una polémica que en el caso de la Comunidad Valenciana se arrastra desde hace años en relación con el tren de alta velocidad y la posible conexión de este tren con la Comunidad Valenciana, un alto cargo del Ministerio de Obras Públicas decía: Para la Comunidad Valenciana, más importante que el tren de alta velocidad es el aeropuerto. Lógicamente, una afirmación de este tipo debía tener razones que guardaran relación con el turismo que tiene la Comunidad Valenciana, y otra serie de características propias de la misma. Me parece oportuno, señor Panadero, recordarle esta afirmación porque, partiendo de la misma, podemos entender la problemática y la importancia que tiene el aeropuerto para esta comunidad.

El actual aeropuerto de Valencia presenta deficiencias notables, muy importantes. Para corregir alguna de esas deficiencias, se han puesto en marcha o, al menos, se han anunciado algunas soluciones; la ejecución de la misma está sujeta a determinadas variables, entre ellas, posiblemente, a los recortes presupuestarios, anunciados ya en lo que llevamos de año. Entre esas deficiencias destaca, por ejemplo, la terminal de carga, que recientemente se anunciaba que se iba a ejecutar, pero no es ésta la única deficiencia que presenta el aeropuerto de Valencia. Hay deficiencias y carencia de servicios. También es mejorable la terminal de pasajeros del aeropuerto de Valencia. Sin embargo, hay otro tipo de deficiencias que son más difícilmente resolubles en el actual aeropuerto, y son las que proceden de su ubicación en el conjunto del área metropolitana de Valencia y su cercanía al mar. Estas deficiencias estructurales del aeropuerto han sido puestas recientemente de manifiesto por la Generalidad Valenciana. En efecto, esas deficiencias hacen muy difícil ampliar las dotaciones de pista del aeropuerto e implican problemas

desde el punto de vista de la seguridad, en la medida que los aviones, en muchas ocasiones o con carácter general, se ven obligados para aterrizar en ese aeropuerto a sobrevolar la propia ciudad; plantean dificultad desde el punto de vista de la contaminación acústica y también desde el punto de vista, por ejemplo, de dotación de servicios adecuados a la propia ciudad. El reciente proyecto de dotar a Valencia de una torre de comunicaciones ha sido denunciado por Aeropuertos Nacionales como que podría rozar las servidumbres de la cabecera de pista.

En este conjunto de circunstancias, la Generalidad Valenciana ha planteado recientemente la necesidad de que se construya un nuevo aeropuerto en la ciudad de Valencia (digo en la ciudad de Valencia y no dentro de la ciudad de Valencia, lógicamente) destinado a servir las necesidades de esta capital y su entorno. Nos gustaría saber cuál es la posición del Ministerio en relación con esta petición.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Panadero.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Señor Presidente, señor Peralta, a la vista de todos los datos de que dispongo, y para no aburrirle con todos aquellos elementos que serían necesarios para tomar la decisión de construcción de un nuevo aeropuerto, nos parece que no resulta oportuna y mucho menos necesaria la construcción de un nuevo aeropuerto, porque el actual no sea compatible con el proyecto de construcción de la nueva torre que, entre otras cosas, es perfectamente compatible, lo cual, sin perjuicio de establecer ciertas restricciones de mínimos, que en la información que tengo, y no se la puedo asegurar totalmente, no llega a afectar a las zonas de servidumbre, desde luego, no plantea ningún tipo de problema en estos momentos sobre las demandas existentes de utilización del aeropuerto y, desde nuestro punto de vista, no existe razón alguna que justifique la construcción de un nuevo aeropuerto; nuevo aeropuerto que, si me permite, le diría que sobre la situación actual del contexto metropolitano, habría que desplazar —sospecho— notablemente del contexto, con lo cual lo que pasa es que al grito de potenciamos el aeropuerto, cerraríamos el aeropuerto.

Si para las conexiones nacionales de escasa distancia (otra cosa es que los crecimientos obliguen a ello, a salirse de las actuales localizaciones) empezamos a llevar hacia distancias notablemente alejadas de los centros donde se generan y a donde van los viajes, y lo conjugamos con los cambios que se están produciendo en los otros medios de transporte, me temo que tendremos unos kilómetros magníficamente asfaltados sin ningún avión —tal vez aviones, sí, pero, desde luego, no pasajeros— que los utilicen. Desde el punto de vista de seguridad medioambiental ni de ningún tipo, no parece que exista razón alguna que la justifique sobre la situación actual y el contexto hoy previsible de evolución de los tráficos en este ambiente de liberalización; no existe ninguna razón —insisto— para construir un nuevo aeropuerto que, además, sospecho que en esa ubicación que eventualmente podría tener, y que no se-

ría fácil de encontrar, tendría serios problemas de efectividad para su utilización, en términos competitivos, con otros modos de transporte.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de réplica, tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Presidente, señor Panadero, creo que la respuesta ha sido muy clara. Según usted, no existe ninguna razón que justifique la construcción de un nuevo aeropuerto y, por tanto, debemos entender que esa solicitud, llevada a cabo por la Generalidad Valenciana, o tiene alguna razón, cuyo alcance no sólo yo, que yo desconociera y es lógico en la medida que pertenezco a un grupo de la oposición, pero que lo desconozca usted ya sería mucho más extraño, o habrá que entender que no tiene ninguna razón. Quizá forma parte de una maniobra de distracción hablar de nuevos aeropuertos y dejar el que hay en la mala situación que se encuentra.

Insisto en que la contestación me parece es una contestación clara. Quiero creer que las razones, o la ausencia de razones que afirma usted, guarda relación con la realidad; pero, partiendo de la importancia que el aeropuerto tiene para la Comunidad Valenciana, desde luego, es necesario dotar adecuadamente tal aeropuerto.

Si en un momento determinado alguien, parece ser que en su opinión erróneamente, ha pensado en un aeropuerto distinto, habrá que concentrarse en lo que es el actual aeropuerto que tenemos y en este sentido, señor Panadero, creo que las mejoras previstas, planeadas y necesarias en el actual aeropuerto de Valencia, se tienen que llevar a cabo con urgencia. Desde ese punto de vista, el plan de inversión, que no hace mucho se anunciaba, desearíamos se concretara con celeridad y que los recortes que se anuncian con carácter general en los presupuestos del año 1995 no afecten a una infraestructura, insisto, tan necesaria en el caso de la Comunidad Valenciana.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Panadero.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Cuando digo que desde nuestro punto de vista no existe ninguna razón, no pretendo erigirme en Dios absoluto conocedor de todas las razones. Es posible que desde el punto de vista de obras instancias existan razones que para nosotros no son suficientes, pero desde nuestro punto de vista las nuestras claramente lo son. Lo que le digo es que, tanto en AENA como en Aviación Civil no nos consta en estos momentos la existencia de una petición como la que usted cita, aunque hayamos leído comentarios de prensa al respecto.

Desde el punto de vista de los recortes, no tenga ningún problema porque, como sabe, AENA es un ente extrapresupuestario. No pide ni un duro de los Presupuestos Generales del Estado, tiene las tasas más baratas de toda Europa en términos aeroportuarios, y en broma podría decirse de parte del extranjero. Es de los sistemas más eficientes que en términos de costes, entre otros, existen en Europa y

otros muchos países del mundo en todos los aspectos y también en coste; no pide un duro del presupuesto, se autofinancia, y no tienen ningún tipo de restricción desde el punto de vista de realización de las inversiones.

Sabe S. S. que hay un calendario. Para este año estaba prevista la inversión de cerca de mil millones y para el año que viene del orden de 350; con ello se puede dar respuesta a las deficiencias que puedan existir. Para nosotros el sistema aéreo ocupa un papel estratégico en las comunicaciones de España, como país periférico, con el resto del mundo, pero también con una Europa que se desplaza hacia el Este y hacia el Norte, como S. S. conoce bien.

Otra cosa distinta es el número y la utilización que las compañías aéreas, en un contexto de liberalización, puedan hacer del aeropuerto, que no tiene ningún tipo de limitación operativa. Si me habla de la nocturna, ya sabe que se sirve a demanda. Se cerró ante su escasa demanda para reducir costes y hacer más competitivo el aeropuerto.

Existen unos calendarios que se llevarán a cabo de acuerdo con las previsiones. Puedo decirle que en el sistema aeroportuario el problema no está en términos de restricción de inversiones. Cualquier inversión razonable y con lógica desde un punto de vista de operatividad, seguridad o racionalidad económica que sea preciso asumir, el

sistema tiene capacidad para asumirla, la está asumiendo y la va a seguir asumiendo. En ese sentido, le reitero que no tenga preocupación por las actuaciones sobre el aeropuerto en lo que depende de las autoridades de Aviación Civil y de Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea.

Respecto a la solicitud no nos consta ninguna, hasta este momento, en términos de construcción de un segundo aeropuerto. Desde nuestro punto de vista, que no es infalible pero es el nuestro, a la vista del conjunto de las circunstancias no resulta conveniente ni tiene sentido la construcción de un nuevo aeropuerto. La torre de comunicación sí crea un cierto elemento más de tipo psicológico que real de limitación de operaciones en el aeropuerto; no hay razón, inconveniente, ni establece un obstáculo, en términos efectivos prácticos, para el funcionamiento del aeropuerto y posibilitar su traslado a otra localización.

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

Antes de levantar la sesión anuncio que, a continuación, tenemos reunión de Mesa y portavoces.

Se levanta la sesión.

**Era la una y cincuenta 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**