



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 465

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 38

celebrada el jueves, 23 de marzo de 1995

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (Borrell Fontelles), para informar:

- Acerca de la opción elegida por el Ministerio para el tramo de la autovía Madrid-Valencia en la zona que afecta al espacio natural de «Las Hoces del río Cabriel», así como del impacto ambiental de su trazado. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 213/000406) 14134
 - Sobre los motivos que justifican la Orden de 3 de agosto de 1994 que establece el trazado definitivo del tramo Caudete-Minglanilla, en la autovía Madrid-Valencia. A petición propia. (Número de expediente 214/000083.) 14134
- Comparecencia del señor Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia (Fernández Ordóñez), para informar, desde el punto de vista de la competencia, sobre el proyecto de Ley de Telecomunicaciones por Cable, antes de que culmine el plazo para presentación de enmiendas. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/001412)..... 14151**
-

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (BORRELL FONTELLES), PARA INFORMAR:

- **ACERCA DE LA OPCION ELEGIDA POR EL MINISTERIO PARA EL TRAMO DE LA AUTOVIA MADRID-VALENCIA EN LA ZONA QUE AFECTA AL ESPACIO NATURAL DE LAS HOCES DEL RIO CABRIEL, ASI COMO DEL IMPACTO AMBIENTAL DE SU TRAZADO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 213/000406.)**
- **SOBRE LOS MOTIVOS QUE JUSTIFICAN LA ORDEN DE 3/3/94 QUE ESTABLECE EL TRAZADO DEFINITIVO DEL TRAMO CAUDETE-MINGLANILLA, EN LA AUTOVIA MADRID-VALENCIA. A PETICION PROPIA. (Número de expediente 214/000083.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Bienvenido, señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Iniciamos nuestra sesión de trabajo número 38 de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente con la comparecencia del Ministro para informar sobre la petición formulada, concretamente por el Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, acerca de la opción elegida por el Ministerio para el tramo de autovía Madrid-Valencia, en la zona que afecta al espacio natural de Las Hoces del río Cabriel, así como el impacto ambiental de su trazado. Existe otra solicitud anterior de comparecencia, a petición propia, cuyo texto está en el orden del día.

El Ministro, ante la solicitud de un grupo parlamentario, va a responder a ese grupo parlamentario y, a iniciativa propia, explicará lo que quería explicar en su día cuando solicitó la comparecencia. El motivo fundamental es la petición formulada por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, pero vamos a tratar conjuntamente las dos peticiones de comparecencia.

Sin más dilación, tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Buenas tardes, señoras y señores Diputados. Muchas gracias por su atención.

El tema objeto de esta comparecencia ha sido noticia durante mucho tiempo en los medios de comunicación y que, sin duda alguna, tiene una especial importancia en la medida en que afecta a uno de los cierres pendientes en la red de carreteras del Estado. Es también un tema impor-

tante porque es el punto de confluencia de las preocupaciones territoriales, ambientales, económicas y de infraestructuras. Por eso, me he permitido distribuir a SS. SS. un documento, que es un conjunto de mapas en los que me voy a apoyar, porque creo sinceramente que ésta es una ocasión muy importante que deberíamos aprovechar para conocer de qué se trata y cuáles son las opciones que tiene la sociedad española abiertas ante sí para adoptar la decisión que se considere socialmente más adecuada. Luego haré referencia a una fotografía, que también ha sido distribuida, que refleja adecuadamente la realidad de la situación, que, por otra parte, la tienen ustedes descrita en una maqueta del territorio que puede ser útil al acabar la explicación para situar físicamente el problema.

Permítanme que haga un poco de historia. El Plan General de Carreteras se aprueba por el Congreso de los Diputados el 20 de marzo de 1986. El Gobierno lo había aprobado el 11 de diciembre de 1985 y el Congreso lo aprueba en marzo de 1986.

Este primer Plan de Carreteras —lo tienen ustedes en el primero de los mapas— contempla en la autovía de Levante un trazado nuevo que, desde Madrid-Tarancón-Honrubia, se dirige hacia Albacete y desde allí hacia Almansa, para bifurcarse desde Almansa hacia Alicante y hacia Valencia. También contempla la autovía desde Valencia hasta Caudete de las Fuentes, pero no contempla el cierre completo en autovía de la Nacional III hacia Valencia, dejando sin desdoblarse el tramo central entre Honrubia y Caudete.

Esta es una decisión que posteriormente aparece como polémica u equivocada, a juicio de muchos. Pero permítanme recordarles que cuando el Congreso la adopta lo hace por unanimidad y que todos los Diputados y todos los grupos políticos aprueban este plan. En ese momento, con las previsiones de tráfico de las que se disponía, el Congreso estima —y no hay voces discrepantes al respecto— que la estrategia adecuada es construir una Y, con vértice en Almansa, desde donde bifurcar hacia Valencia y hacia Alicante, para aprovechar un tronco común de Madrid hacia el Mediterráneo y optimizar así las inversiones. Se es claramente consciente de las graves dificultades orográficas que hay entre Honrubia y Caudete —lo que se llama la zona de los pantanos, Alarcón y Contreras, un terreno muy difícil— y se cree que no es necesario desdoblarse ese tramo durante el período del plan. Como el Ministerio de Obras Públicas no hace las carreteras que le place, sino las que le ordena construir el Congreso, a partir del año 1986 se pone en ejecución el Plan de Carreteras y, obviamente, no se hace nada en el tramo Honrubia-Caudete.

En octubre del año 1989, sin embargo, la Dirección General de Carreteras ordena iniciar estudios previos para cerrar la autovía Madrid-Valencia, en el tramo central, entre Honrubia y Caudete. En el siguiente mapa tienen ustedes lo que es el programa de actuaciones prioritarias en carreteras, en el que ya se incluye ese cierre. Lo digo porque, a efectos de valorar los retrasos, los señores Diputados tienen que ser conscientes de que estamos hablando de un plan que no incluye, por decisión del Congreso, un determinado trozo de autovía, y que es en el año 1989 cuando el Ministerio empieza a hacer estudios y en el año 1992

cuando se incluye en el plan de actuaciones prioritarias, plan puente 1993-95, y aparece este cierre, como ustedes ven, en verde.

En el siguiente mapa ven ustedes, en gris, lo que se denomina la zona de estudio. No sé si ustedes me siguen. En el tercer mapa tienen marcado en gris una gran mancha que está rodeando el trazo de la Nacional III. Desde el año 1989, la Dirección General de Carreteras barre este territorio, buscando la mejor alternativa de cierre. Se estudian cinco alternativas previas, que dan lugar a un estudio, que fue aprobado técnicamente el 1 de agosto de 1991, en el que se analizan —y ahora estoy en el cuarto mapa desplegable— las cinco alternativas que se consideran. Se barre el territorio íntegramente, fíjense bien, durante tres años, 1989, 90 y 91, o dos años y medio, si lo contamos en meses. Durante dos años y medio hay un estudio exhaustivo de las alternativas posibles. Se estudian estas cinco alternativas. El estudio técnico concluye en el mes de agosto diciendo que hay que optar entre una alternativa como podría ser la alternativa 5 ó 4, que se aproximan a Cuenca, y una alternativa como la 3, que desdobra o coincide con el trazo de la actual Nacional III.

El estudio de agosto de 1991, a nivel de estudio técnico, indica que la alternativa más recomendable debería ser la 4, porque dice: Aunque sea mucho más larga, haya que construir más kilómetros, tiene la ventaja de aproximarse y servir los tráficos Madrid-Cuenca. Pero también señala este estudio que el desdoble —estoy leyendo ahora textualmente la alternativa 3— entre Tarancón-Honrubia es la más corta, la más barata, la que sirve a mayor volumen de tráfico, la que menos kilómetros de bosque afecta, la que menos cursos de agua importante corta, la que no tiene ningún tramo con altura superior a los mil metros. Por lo tanto, desde un punto de vista de su impacto sobre el territorio, es la aconsejable. Las 4 y 5 tienen, sin embargo, la ventaja de servir al mismo tiempo que los tráficos Madrid-Levante los tráficos Madrid-Cuenca. En eso concluye el estudio informativo.

Como ustedes saben, los estudios informativos a continuación se someten a un proceso de información pública. Este proceso de información pública se inicia el 6 de noviembre de 1991 y a lo largo de este proceso de información pública hay todo un conjunto de alegaciones. La Junta de Castilla-La Mancha se reafirma en la alternativa 4 porque entiende que, a pesar de ser más larga, más cara, de servir a un volumen menor de tráfico, de discurrir por encima de los mil metros y, por lo tanto, con dificultades de viabilidad invernal importantes, de afectar a más kilómetros de bosque y de cortar a más cursos de agua, tiene la ventaja de acercarse a Cuenca y esta circunstancia le hace preferir esta alternativa frente a las demás. En cambio, la Generalitat Valenciana alega que la alternativa 4 no es aconsejable por todas estas razones de tipo ambiental, que son sin duda muy importantes, sino también porque solamente captaría una tercera parte de los vehículos que circulan por la Nacional III, ya que al menos el 50 por ciento de este tráfico se desvía hacia el sur y al suroeste, llega a Graja de Iniesta, en dirección al sur de Castilla-La Mancha, Andalucía y Portugal. Por lo tanto, más de la mitad

del tráfico no podría utilizar una vía que no conecta con esta red.

También señalaba la mayor longitud, el problema de la viabilidad invernal. Piensen que el 25 por ciento de la traza de la alternativa 4 discurre por alturas superiores a mil metros. Eso quiere decir graves dificultades invernales, que exige construir 150 kilómetros de autovía nuevos y que afecta, como decía el estudio, a más zonas de arbolado y a más cursos de agua. Por lo tanto, Valencia pide que la alternativa a considerar sea la que discurre en torno a la Nacional III.

A la vista de estas alegaciones, el Ministerio lanza en febrero de 1992 un estudio complementario sobre las alternativas de cierre de la autovía Madrid-Valencia para analizar los tráficos que utilizarían las alternativas que antes les he descrito y añade una nueva alternativa, situada más al sur, desde Requena a Sisante; una alternativa que sugiere la Comunidad Valenciana, situada todavía más al sur, para empalmar con los tráficos hacia el sur-suroeste de la meta.

Los resultados de este nuevo estudio aconsejan modificar la alternativa 3 para salir desde Atalaya del Cañavate, en lugar de Honrubia, para captar más tráfico, tanto en el que se dirige hacia Madrid como en el que se dirigiría hacia Ciudad Real y Andalucía.

En junio de 1992, una serie de organizaciones de defensa ambiental, entre ellas la CODA, se dirigen al Ministerio de Obras Públicas señalando que el trazado más deseable desde el punto de vista ambiental es el correspondiente a la alternativa 3, al desdoblamiento, señalando que las otras alternativas deben ser rechazadas porque discurren por zonas que hasta ahora no se han visto afectadas por grandes infraestructuras como las proyectadas. Es decir, en julio de 1992 hay una opinión manifestada explícitamente por organizaciones como la CODA, Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental, que aconsejan que se seleccione la alternativa desdoble en vez de la alternativa, digamos, de nueva construcción por la serranía de Cuenca.

En diciembre de 1992 la Dirección General de Política Ambiental emite una declaración de impacto ambiental del estudio informativo, y es importante no confundir el estudio informativo, que es el punto de inicio del proceso, con la declaración de impacto ambiental, que es el final. Lo digo porque a veces se dice que el Ministerio ha cambiado de opinión. El Ministerio ha evolucionado analizando las alternativas posibles, desde los estudios informativos, que son el punto de partida, a la declaración de impacto ambiental, que es el final de un proceso que siempre es complejo de desarrollar.

En esta declaración de impacto ambiental se señala que la alternativa 3 es la más favorable desde el punto de vista ambiental. El Ministerio, al final, desde 1989 hasta 1992, después de cuatro años de estudios y evaluaciones, acaba diciendo que la alternativa adecuada es la 3. Y, en función de todo ello, el Ministerio resuelve determinando que hay que construir una autovía de nuevo trazado, de 88 kilómetros de longitud y 45.000 millones de pesetas sobre el recorrido de la Nacional III. Pero también decíamos en esta aprobación que era necesario estudiar nuevas soluciones

entre los puntos kilométricos 65 a 75, en el paso de Contreras, de forma que se salve el paraje de Los Cuchillos, lugar de alto interés geológico, y se evite impactar en Las Hoces del Cabriel Medio y que de esta solución particular debe efectuarse un estudio de impacto ambiental que asegure la minimización del impacto. Es decir, una vez seleccionada la alternativa 3 se dice: hay que estudiar en concreto cómo pasamos por Contreras, y también se dice, aunque no es objeto de esta comparecencia, cómo pasamos por Alarcón, cómo salvamos el Cabriel y cómo salvamos el Júcar.

Sobre el Júcar no hay problema; se ha escogido un trazado que asume un importante aumento de coste y que no afecta en absoluto a ninguna zona de interés.

Me voy a concentrar, por tanto, en el objeto de la comparecencia, que es el paso por Contreras, el paso sobre el río Cabriel.

Se lanza un nuevo estudio de impacto ambiental para determinar cómo pasar por el río Cabriel entre las zonas de principio y final de la autovía ya definida, y ahora estoy, creo, en el siguiente mapa —si son tan amables sus señorías— donde se ve cómo tenemos que escoger cómo ir desde Minglanilla hasta Villagordo del Cabriel, localidades que van a ser mundialmente famosas después de la polémica levantada al respecto, entre las cuales se sitúa, separándolas, el río Cabriel. Se plantean tres alternativas básicas (tengo la seguridad de que SS. SS. tienen el mapa localizado: Estudio de alternativas de cruce del río Cabriel, enmarque del problema. Tienen una zona donde hay un gusanillo). Las tres alternativas que se someten a estudio son: primera, denominada A, que es pasar por las faldas de Contreras, inmediatamente al sur de la presa; la alternativa B, que es pasar por el valle que hay entre Los Cuchillos y el inicio de Las Hoces, inmediatamente después de Los Cuchillos, al pie de Los Cuchillos. Y la alternativa C, que es pasar por este mismo valle, pero por su extremo inferior, es decir, inmediatamente antes de Las Hoces. ¿Por qué no por el centro del valle? Si luego miran la maqueta lo verán: pasar por el centro del valle equivale a construir un viaducto larguísimo y altísimo, con un enorme impacto sobre el paisaje en la medida en que el valle es una cubeta. Se trata de pasar por sus extremos y hay que optar, o pasamos por el extremo superior, pasados Los Cuchillos, o por el extremo inferior, antes de Las Hoces. Son las alternativas A, B y C, que se someten a estudio.

Cuando se someten a estudio ya advierte la Dirección General de Carreteras que la alternativa A presenta dificultades geológicas que no se pueden estimar en toda su importancia, pero que pueden ser importantes. La verdad es que en ese momento incluso se está a punto de desestimar la alternativa A, pero creemos que merece la pena estudiarla en profundidad y por eso se someten a evaluación geológica y de impacto las tres alternativas, la A, la B y la C; como consecuencia se llega a una declaración de impacto que dice que la solución ambientalmente más adecuada es la alternativa A, algo en lo que todo el mundo está de acuerdo, porque aprovecha en gran medida el corredor de la actual Nacional III; que la B, pasar por el pie de Los Cuchillos, no se considera ambientalmente aceptable

y que la alternativa C, al pasar por el extremo sur del valle, sin tocar Las Hoces, pero cerca de su final, tiene un relevante coste ambiental. Pero conscientes como somos de que la alternativa A plantea problemas geológicos importantes por los deslizamientos que se han detectado en la zona, se da un plazo de tres meses a la Dirección General de Carreteras para que lance un estudio geológico complementario y determine si las limitaciones técnicas de este trazado lo hacen o no lo hacen posible, y que solamente en el caso de que no fuera posible, entonces tendría que realizarse sobre la base de la alternativa C, modificándola para minimizar su impacto ambiental.

En esos tres meses, la Dirección General de Carreteras lanza un estudio geológico con sondeos que acaba con un conjunto de conclusiones con las cuales ningún Ministro de Obras Públicas responsable puede aceptar que se construya. Si ustedes fueran Ministro de Obras Públicas y la Dirección General de Carreteras, que tiene técnicos que merecen toda mi confianza, o el Centro de Estudios y Experimentaciones de Obras Públicas, de cuya calificación técnica no me cabe sospechar, o asesores externos que han sido contratados al respecto, o una «expertise» adicional que se pide al Instituto Técnico Geológico, que no depende de este Ministerio, sino del de Industria, todos ellos coinciden en que hay una zona de deslizamientos sobre la que no se puede apoyar un viaducto de las características necesarias para salvar el río Cabriel por esa zona y que existe un riesgo, que no se puede calibrar, pero que es importante, de destrucción completa de la obra y que ese riesgo no se puede prevenir a no ser que cubriera el río Cabriel a lo largo de casi 500 metros de su cauce, construyendo una presa artificial, es decir, con un impacto ambiental mucho mayor que ninguna otra alternativa, cuando eso lo dicen personas en las que hay que confiar, lo dicen muchos y lo dicen todos a la vez, es evidente que la alternativa A no puede ser retenida. Si alguien con igual solvencia técnica me dice lo contrario, con mucho gusto cambiaré de opinión, pero estoy seguro de que hemos agotado ya todos los estudios técnicos para analizar la viabilidad de la alternativa A.

Se puede preguntar entonces por qué la alternativa A se sometió a evaluación. Pues porque cuando se sometió a evaluación no se tenía un conocimiento tan cabal del terreno y era necesario un tiempo importante, de varios meses, para llegar a conocer lo que hoy en día conocemos.

Saben SS. SS. que los informes están a su disposición, pero cuando acaban diciendo lo que dicen, como, por ejemplo, que la solución está en los límites de las posibilidades constructivas actuales, que ello requeriría varios años de mediación de los posibles deslizamientos, con unos riesgos de movimiento global que son incontrolados y la posibilidad de destrucción completa de la obra, es evidente que esta opción no la podemos retener.

No habiendo retenido la opción A y no pudiendo escoger la opción B, porque es la que mayor impacto ambiental tiene, el Ministerio, después de efectuar otro conjunto de consultas —y les recuerdo que ya estamos prácticamente en el verano del año 1993 y los estudios se han iniciado en el verano de 1989— tiene que asumir su respon-

sabilidad y tomar una decisión. Esta decisión es la que se publica por Orden ministerial, en la que se dice: Desplácese la alternativa C trescientos metros al norte de su actual trazado. Esto implica un coste adicional de unos 3.000 millones de pesetas, el viaducto es más alto, es más largo, pero está más alejado todavía de Las Hoces.

Esta resolución es la que hubiera sido aplicada si no hubiese sido recurrida a continuación por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y por un conjunto de organizaciones y de instituciones que paralizaron el proceso.

Sean ahora tan amables de mirar la fotografía que les he distribuido. Verán que hay dos, pero son la misma; en ambas pone variante uno; antes de repartírsela a cada uno de ustedes habría que haberla recortado. Fíjense que está tomada desde lo alto de Los Cuchillos. Pueden ustedes ver, en simulación, lo que sería la traza del viaducto que salvaría el valle y pueden ver dónde están situadas Las Hoces. Las Hoces son la parte coloreada en verde. Es la zona que tienen en la maqueta; se extiende unos doce kilómetros río abajo, y naturalmente, salvo que tengamos una visión distinta de la realidad física, el viaducto no pasa por Las Hoces.

Ustedes habrán visto en los medios de comunicación fotografías que se han publicado de Las Hoces. Las fotografías que han sido publicadas están situadas unos tres kilómetros río abajo del punto del cruce del viaducto sobre el Cabriel, unos tres kilómetros. El Rabo de la Sartén, la Hoz de no sé qué, la Hoz de no sé cuánto, todas ellas tienen nombres pintorescos. Son estos meandros del río, que están coloreados en verde, cuya situación con respecto a la traza de la autovía es bastante ilustrativa.

Estaba proyectado que la autovía pasara por el valle que hay entre Las Hoces y Los Cuchillos. Un valle, como pueden ver, muy amplio, abierto, lleno de campos de labor abandonados, que no se puede confundir con los meandros de Las Hoces, que están situados río abajo. Les aseguro que desde Las Hoces la autovía no se puede ni ver ni oír y que quien pasara por la autovía podría atisbar el inicio del cañón de la primera hoz, pero tampoco podría verlas porque están protegidas por su propia dimensión, por la altura de sus paredes y por el carácter sinuoso de su trazado. Lamento que en muchos medios de comunicación se hayan publicado fotografías magníficas de este pequeño Colorado, que merece este nombre, pero que en absoluto están situados por donde está proyectado que pase la autovía.

¿Podríamos ir alejando el viaducto hacia el interior del valle? Podríamos. Podríamos ir desplazándolo hacia el interior del valle, alejándolo todavía más de los riscos donde se inician Las Hoces. Ya hemos dispuesto en la Orden ministerial que se alejara trescientos metros más, con un coste de unos 3.000 millones. Podríamos haberlo dibujado y verían que si lo alejamos trescientos metros más, la longitud del viaducto es enorme, la altura de las pilas crece extraordinariamente y su coste también. Su impacto visual todavía sería mayor y creemos que ésta sería la forma más adecuada de pasar por este lugar, ya que el impacto visual sería el menor y el impacto que tiene sobre Las Hoces, como pueden ver, es absolutamente nulo.

Luego no se puede decir que ese proyecto afecta a Las Hoces. Afecta al valle que hay entre Los Cuchillos y Las

Hoces. Eso sin duda alguna, pero no a Las Hoces, como creo que esta fotografía demuestra sobradamente.

En el mapa llamado estudio de detalle de la alternativa C en el cruce del río Cabriel tienen las distintas modificaciones posibles de la C: un poco más alejada, un poco más cercana. Tienen todos los dibujos posibles de la C, desde la C original, que los ingenieros dibujan buscando el mínimo impacto ambiental y la mínima longitud del viaducto. Ven también que no pasa por Las Hoces, sino por el último cañón que las cierra y que la disposición del Ministerio es alejarla trescientos metros, para que ya ni siquiera esto puede alegarse como se ve en el cruce sobre las líneas de nivel del mapa. Donde realmente son Las Hoces —el Rabo de la Sartén o la Hoz de Vicente— les insisto que está tres kilómetros río abajo.

Esta Orden ministerial se publica el día 3 de agosto de 1994. Como les digo, se dispone modificar la alternativa C y asumir 3.000 millones de pesetas de coste adicional. ¿Qué ocurre a continuación? A continuación se produce fundamentalmente una serie de iniciativas tomadas por algunas instituciones, entre ellas la Diputación de Cuenca y la Junta de Comunidades, tendentes a impedir que la alternativa C se ejecute. Hay una serie de recursos presentados en los tribunales, que solicitan la suspensión de la Orden ministerial que culmina el proceso alegando que el proceso de impacto ambiental está viciado porque se ha modificado la alternativa C y que la alternativa C, modificada, también tenía que haber sido objeto, ella misma, de evaluación de impacto; que la alternativa A se ha descartado sin fundamento suficiente; que hay que seguir aplicando la alternativa A o, como dicen las alegaciones de la Junta de Comunidades, si la alternativa A no fuera posible, habría que optar por el paso por Cuenca. Si la A no puede ser, habría que volver a repetir el proceso y volver a tomar la alternativa descartada de pasar por Cuenca.

Al mismo tiempo, la Junta de Comunidades, como ustedes saben muy bien, decide iniciar un proceso para declarar zona natural protegida la vertiente castellano-manchega del Cabriel —la Manchuela inferior, que es como se llama la comarca, la Manchuela meridional—, que es toda la parte que hay al sur de Contreras y al oeste del Cabriel. El Cabriel es límite —no frontera, sino límite— entre Castilla-La Mancha y Valencia. El propio río es el límite. De forma que cuando uno anda por el cauce del río Cabriel, experiencia que les aconsejo, según donde ponga el pie está en Castilla-La Mancha o en Valencia. De manera que declarar un espacio natural protegido, que protegiera solamente la mitad del desfiladero, la mitad del cauce, sin que estuviera acompañado de una declaración por la otra mitad, sería cuando menos una forma de protección no muy coherente.

Ante esta situación, saben que la Comunidad Autónoma de Valencia toma la disposición por su parte de declarar también zona protegida su parte. Declarar zona protegida un espacio natural no quiere decir que por él no pueda pasar ninguna infraestructura. Ustedes habrán visto esa fotografía del Cañón del Colorado sobre el cual hay, en un tramo determinado, un magnífico puente; y hay muchos valles suizos que son zonas naturales que están atravesadas

por infraestructuras. Es decir, el que sea zona natural protegida no quiere decir que por allí no pueda pasar ninguna infraestructura. Quiere decir que se podrá hacer lo que las autoridades digan que se puede hacer, en función de un proceso, que está en marcha, de definición del grado de protección que la zona debe tener.

¿Qué ha hecho el Ministerio a la vista de esto? Pues, por respeto a las decisiones pendientes de los jueces y al proceso que está en marcha en las dos comunidades, ha suspendido las actuaciones y estamos a la espera de que los jueces se pronuncien sobre si ha lugar o no a suspenderlas. Mientras tanto, las dos administraciones autonómicas supongo que habrán iniciado los trámites para definir la clase de protección que desean establecer en estas zonas. Valencia se ha dirigido al Ministerio de Agricultura diciendo que, puesto que es una zona que está a caballo de dos comunidades, se aplique la vigente legislación de espacios naturales protegidos y sea la Administración del Estado quien defina el grado de protección que se estime adecuado en función de las características de la zona, y Castilla-La Mancha ha iniciado por su cuenta esta definición, que solamente sería aplicable a su parte y que podría dar lugar a incoherencias con lo que resultase de la parte valenciana, que debería establecer alguna clase de coordinación con la Administración central, en su caso. Como no es competencia de este Ministerio, no puedo informarles de cómo están los trabajos al respecto. Sí puedo decirles que el Ministerio no ha hecho nada más desde entonces y no hará nada hasta que los tribunales no nos digan si debemos parar las actuaciones definitivamente o si podemos continuarlas, porque entienden que no hay razón en las alegaciones presentadas por las partes que han solicitado la detención de los trabajos.

Naturalmente, hemos estado estudiando qué otras alternativas habría. Si la sociedad española, a través de sus órganos representativos —las comunidades autónomas o el Gobierno de la nación—, decidiese que la zona situada entre Los Cuchillos y Las Hoces —digo bien; no Las Hoces, que no se tocan para nada, sino la zona situada entre Los Cuchillos y Las Hoces— tiene tales características edafológicas, morfológicas o biológicas que hacen imposible que circule por ella no una barrera, sino un viaducto apoyado en cuatro o cinco pilares, como el que aparece en la fotografía, tendríamos que plantearnos qué alternativas hay y, como digo, para eso estamos pendientes de las decisiones de los tribunales.

Es evidente que esa frase tan sintética de: «Con lo grande que es Castilla-La Mancha, ¿cómo se les ocurre ir a pasar precisamente por Las Hoces del Cabriel? encierra una cierta simplificación, porque es evidente que no todo el territorio de Castilla-La Mancha está concentrado entre Motilla y Minglanilla y también es evidente que no pasamos por Las Hoces del Cabriel, sino sobre el río Cabriel, entre dos puntos predeterminados, que son Motilla y Minglanilla, que no admiten 35.000 variantes; admiten un arco superior, una línea recta o un arco inferior, y los arcos los podemos curvar más o menos, pero no podemos ir a pasar por el norte de los pantanos, porque entonces estamos haciendo una trayectoria mucho más absurda; ni por el sur,

porque hay que bordear Las Hoces, que tienen más de 20 kilómetros de largo y daríamos una vuelta de 40 kilómetros, con un impacto ambiental mucho mayor.

Señores, no hay muchas más alternativas que las que ya hemos estudiado, pero en nuestra voluntad de participación y diálogo social convocamos un seminario para estudiar qué alternativas habría y allí se nos plantearon dos familias de alternativas nuevas. Nuevas no, porque el Ministerio ya las había considerado y las había rechazado porque creía que no eran razonables, pero se volvieron a plantear y, naturalmente, las hemos vuelto a considerar.

Estas dos alternativas son las siguientes: La alternativa que viene propiciada por unos planteamientos en los que priman los elementos ecológicos, por llamarlos de alguna manera, que, como ustedes saben muy bien, dice: Lo que tienen que hacer es mantener el actual trazado sobre las presas de Contreras, porque, total, son ocho kilómetros y sobre ocho kilómetros se puede mantener la autovía tal como está. Habrán oído algunos argumentos, de los que la prensa se ha hecho mucho eco, diciendo que sobre ocho kilómetros hay una diferencia de cuatro minutos entre circular a 120 por hora o circular a 60 por hora y que, naturalmente, para esta diferencia de tiempo, se puede mantener el trazado tal como está. Este fin de semana hemos visto la validez empírica de estas extrañas teorías, porque el argumento es válido si sólo circula un coche, como es válido decir que a una molécula de agua que pasa por un embudo, si sólo pasa ella, el embudo no le afecta, pero si, en vez de una molécula de agua, es un chorro de agua, sí le afecta, como es evidente. Este fin de semana hemos podido constatar cómo el paso de cuatro a dos carriles provoca unas retenciones de tráfico extraordinariamente molestas.

Este Ministerio no cree que la solución sea dejar la Nacional III tal como está a su paso por Contreras. Sí cree que, habida cuenta de que tardaremos bastante tiempo antes de construir, sea cual sea la solución, hay que hacer lo posible para que el paso sobre Contreras sea lo más eficiente posible. La carretera pasa por Contreras sobre el pretil de dos presas y sobre dos túneles. No se puede ampliar la carretera sobre el pretil de la presa; la presa es como es y no conviene andar jugando con ella, sino que hay que mantener la dimensión que tiene el pretil. No caben cuatro carriles; pueden caber tres, sacrificando la longitud del arcén, y no se pueden ampliar los túneles y, por tanto, hay que mantener el paso por los túneles con tres carriles en el mejor de los casos. He pedido a la Dirección General de Carreteras que inicie un estudio para optimizar el uso de la Nacional III sobre Contreras, pero, francamente, yo no creo que a la sociedad española se le pueda decir que la solución adecuada es mantener un embudo de ocho kilómetros en el paso entre Motilla y Minglanilla de forma indefinida, aunque transitoriamente tendremos que mejorar esta conexión y lo tendremos que hacer dentro de las posibilidades que ofrece el sistema.

La otra solución es pasar por el arco curvado hacia el norte, por los pantanos, al norte de la presa. No sé si eso lo tienen ustedes en su documento; es el último plano, el plano general de Las Hoces del Cabriel. Se trataría de pasar no por el sur de la presa, sino por el norte, es decir, so-

bre los pantanos. En el mapa pueden ver el dibujo de los pantanos; hay una isla y habría que conectar la isla construyendo un viaducto que pasara por el norte de la presa. ¿Es eso posible? Con los estudios de los que ahora disponemos no podremos decir que no lo sea, pero no existe un conocimiento geológico del terreno en el fondo del pantano de Contreras, solamente sabemos que allí el pantano tiene una gran profundidad y habría que construir pilas de 150 metros de altura, como nunca se han construido en España. Para que se hagan una idea, les diré que las pilas que soportan el viaducto que inauguró Su Majestad el Rey en la autopista de Santander a Bilbao hace unos días, el viaducto que sale de los túneles de Hoz, que es impresionante por su altura y su dimensión, que es uno de los más altos que hemos construido, tienen 50 metros de altura; o sea que habría que construir pilas de 150 metros de altura, prácticamente el doble de la pila más alta que se ha construido en España, tendría un coste aproximado de unos 15.000 ó 20.000 millones de pesetas más que la opción denominada C modificada y tardaríamos en construirlo entre cinco y seis años. Eso es lo que es y no lo descarto como una solución; no lo puedo descartar, pero tengo la obligación de informar a SS. SS. de las alternativas existentes, con sus características. Habría que volver a iniciar todo un proceso de estudio de impacto ambiental. Recientemente ha tenido lugar un seminario en Valencia al respecto y los grupos ecologistas se han manifestado radicalmente en contra de esta solución porque dicen que la buena es mantener el trazado actual de la Nacional III. Si hubiese que acometerla, habría que iniciar un proceso de declaración de impacto ambiental, información pública, alegaciones, proyectos de trazado, etcétera, y, si comenzáramos mañana, tardaríamos entre cinco y seis años en construirlo suponiendo que no tuviésemos problemas geológicos importantes. Habría que construir, insisto, pilas de 150 metros de altura, con un coste estimado entre 14 y 20.000 millones de pesetas más, y con unas incertidumbres geológicas sobre el terreno que hoy en día no podemos detallar porque no hemos hecho los estudios geológicos en el fondo del pantano, pero no es imposible, o al menos no creemos que lo sea. Es posible que tengamos problemas geológicos, aunque no parece que los fuera a haber como los ha habido en la opción A. Pero la Dirección General de Carreteras dice, y dice con razón, que habida cuenta de que los recursos presentados contra la resolución lo son porque se dice que la opción A debió ser evaluada exhaustivamente antes de someterla a evaluación de impacto ambiental, esta vez, desde luego, no va a cometer el mismo error y va a tener que evaluarla exhaustivamente antes de someterla a la evaluación de impacto ambiental y, por tanto, toda una serie de estudios inevitablemente largos. Así es como estamos, señorías, así es como estamos.

Tenemos contratada la obra hasta Motilla, tenemos contratada la obra casi hasta Villagordo, nos queda el paso sobre el Cabriel, de unos veinte kilómetros, que tiene las alternativas que tiene; no tiene treinta y cinco mil. Sobre el Júcar estamos haciendo el proyecto; tan pronto como lo tengamos lo contrataremos y haremos la unión entre Honrubia y Minglanilla. El tramo Motilla-Minglanilla está en

obras y, por tanto, el cuello de botella de Madrid-Valencia se concentra en el paso sobre el Cabriel. Los embotellamientos de este fin de semana no son culpa del paso sobre el Cabriel, porque se han producido en Requena, donde la autovía se está construyendo, y culmina en el paso a dos carriles, pero a nadie se le escapa que cuando hayamos terminado la autovía hasta Villagordo el cuello de botella se trasladará desde Requena hasta Villagordo, y que a medida que vayamos construyendo más, va a haber más tráfico y los problemas de tránsito serán mayores. Pero esto es lo que hay.

¿Cómo vamos de Villagordo a Minglanilla? ¿Por la A? Descártenlo, no es técnicamente posible, al menos este Ministro de Obras Públicas no puede asumir la responsabilidad de construir un viaducto por una zona donde tantos y tan solventes órganos le advierten de la dificultad técnica de la obra. Ustedes dirán que imposible no hay nada, y ciertamente no lo hay, pero si para hacerlo posible hay que tapar el río Cabriel durante 500 metros de su cauce, construir una presa artificial, efectuar rellenos e inyecciones con un riesgo no precisable de destrucción de la obra, es evidente que esta opción debe descartarse. La B la hemos descartado porque decimos que es ecológicamente la peor. Luego, señores, nos queda o modificar la C un poco más y alejarla un poco más de la entrada del valle, o, si los jueces así lo deciden, o si las administraciones competentes así lo deciden, dejar la carretera como está, con algunas mejoras, o embarcarse en una solución a largo plazo muy costosa, muy difícil y en opinión de este Ministerio en absoluto justificada.

Como Ministro responsable de las infraestructuras y del medio ambiente me toca hacer el equilibrio de coste-beneficio medido en todos sus términos y variables de la preservación del espacio natural y la construcción de infraestructuras, y este equilibrio me induce a decirles, con toda honestidad, después de haber pasado mucho tiempo y de mucho trabajo estudiando las alternativas, que la solución óptima, que quiere decir la mejor teniendo en cuenta los distintos criterios en presencia, sigue siendo, en mi opinión, una opción que pase en el valle que hay entre Las Hoces y Los Cuchillos por su extremo sur, al norte de Las Hoces sin afectarlas, haciéndolo más o menos largo o más o menos corto en función de lo que nos queramos alejar de la boca de Las Hoces. Esta es mi opinión, pero esta opinión no la estoy llevando a la práctica porque estoy pendiente de las resoluciones de los jueces. Si los jueces nos dicen que la defensa del interés general aconseja parar las actuaciones, las seguiremos teniendo paradas; si los jueces nos dicen que no perciben razones que aconsejen mantener el «impasse», actuaríamos en consecuencia. Dicho esto con el mayor respeto hacia las opiniones diferentes de las que este Ministro sustenta, hacia cualquier otra opinión que considere que lo óptimo es buscar otra combinación de tiempos, de costes y de impactos ambientales. Pero la que yo defiendo, insisto, después de haber estudiado este problema como pocos he tenido que estudiar en mi vida, es que la opción C, C prima, C-2 prima, la que pasa entre Las Hoces y Los Cuchillos es la más adecuada desde el punto de vista de su impacto ambiental, su coste económico, su

efecto sobre el paisaje y el tiempo que se tarda en construirla. Mientras esto no lo hagamos, también quiero decir a los usuarios de la autopista entre Madrid y Valencia que el Ministerio va a hacer todo lo que esté en su mano para mejorar la viabilidad del paso sobre el Cabriel, haciendo las adaptaciones que sean posibles de la actual carretera, ampliándola donde sea posible ampliar, organizando el tráfico en aquello que sea posible organizar, porque en cualquiera de los casos vamos a tardar todavía un tiempo considerable en el cierre. Si mañana pudiésemos continuar los trabajos que suspendimos en agosto, tardaríamos tres años en el cierre; si mañana se volviese a dar luz verde y siguiésemos con las hipótesis de trabajo, tendríamos que contratar un proyecto constructivo, hacer el proyecto constructivo, contratar la obra y hacer la obra. Tres años a contar a partir de mañana si ustedes opinan que mañana es un buen día para comenzar otra vez, o a contar a partir del momento en que empecemos a contar. Cualquier otra solución aumenta este plazo de forma notable. No estoy en condiciones de darles plazos más detallados porque habría que efectuar estudios previos, que estamos haciendo y que nos indican que el coste, como les digo, es realmente mayor y los plazos también mayores. Créanme que todo esto lo digo, insisto, con el mayor respeto hacia quienes opinen otra cosa, pero creo que están equivocados los que opinan que es una buena solución de forma permanente y definitiva dejar la Nacional III como está a su paso por Contreras, porque eso significaría mantener un cuello de botella que no estaría justificado por razones de ninguna clase y mucho menos por razones de impacto ambiental en la comunicación entre Madrid y Valencia.

Y esto es lo que este Ministro ha tenido el honor de informar a esta Comisión, de la que espera criterios que puedan orientar los suyos.

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

A continuación, tiene la palabra el señor Ríos, en nombre del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que es el que ha solicitado la comparecencia.

El señor **RIOS MARTINEZ**: La verdad, señor Ministro, es quien después de oírle a usted tengo la impresión de que, explicado conforme lo ha explicado, ha habido más paciencia que el Santo Job, digo explicado como usted lo ha explicado, con la velocidad que usted lo ha explicado. En todo caso me gustaría hacerle tres comentarios para después pasar a formularle una serie de preguntas.

Yo creo que no sería positivo que nos planteáramos las posiciones cerradas de un lado y de otro, que no es bueno ir a la confrontación de intereses entre regiones o de intereses nacionales con regiones, porque es un concepto peligroso desde mi punto de vista, e inclusive excesivamente maniqueo, cualquiera de las soluciones tendrá que tener cesión por cualquiera de las maneras de verlo. Sobre todo quería decir que, cuando hace cuatro años, en las elecciones de 1991, se nos decía, en una campaña, que era bueno que los gobernantes de cada Comunidad o de un municipio

fueran del Partido que gobernaba la nación, porque así sería más fácil solucionar las cosas, y nosotros decíamos que no era verdad, en muchos casos se ha demostrado que no es verdad, funcionan otros parámetros distintos a los que deben funcionar.

En todo caso, yo le he oído a usted dar un argumento sobre lo que pudiéramos llamar actuaciones puntuales con reducción de velocidad. Una de las propuestas que ha salido de este seminario-encuentro entre las organizaciones ecologistas, promovido por usted, fue precisamente la de actuar —hecho por una comisión técnica de estas organizaciones— sobre la alternativa de Contreras. Ellos hablaban de que era posible desdoblarse y duplicar la calzada actual en las proximidades de Villagordo y al comienzo de la rampa de bajada a Contreras; ellos creían que era posible prolongar, por tanto, el tramo de la autovía Utiel-Caudete de las Fuentes, actualmente en construcción, hasta Villagordo; ellos creían que era posible ampliar la actual calzada a cuatro carriles, con mediana rígida que puede haber en toda la rampa de Contreras, en unos 400 metros.

A mí me gustaría saber si ustedes han estudiado esta propuesta, si han podido profundizar en los estudios que pudieran ser el soporte de las garantías de esta posible alternativa. Yo creo, según decían en esas propias jornadas, que es compatible ambientalmente, que puede ser suficiente desde el punto de vista de la capacidad, que implica menor velocidad, eso es cierto, en algunos tramos (después me referiré a esa explicación que usted ha dado de pasar de 120 a 100 kilómetros por hora en algunos sitios; es verdad que luego ha dicho que no era posible en cuatro carriles, que tendría que ser en tres, con lo cual ya es un razonamiento mayor), es más barata y parece ser que sería mucho más rápida. En cualquiera de los casos, parece ser que el horizonte del 2000 empieza a acercarse a velocidad agigantada para el final de las soluciones, pero usted ha sido más prudente y ha dicho que si mañana mismo pudiese acometerlo, a lo mejor en tres años podría estar terminado.

Esta es una de las propuestas que se pone sobre la mesa en ese seminario al que usted hacía referencia, el mismo en el que se rechaza la opción C —es verdad que no dispongo de ninguna de las tres alternativas—, pero con un razonamiento que usted no ha utilizado en su explicación, y no es si está dentro de Las Hoces o más abajo, sino por entender que Los Cuchillos y Las Hoces no deben ser partidos por una infraestructura, entendiendo que hay una unidad a la hora de una declaración de espacio. Es decir, no es un problema de si está dentro de Las Hoces; usted lleva razón, no lo está, está en la frontera entre Las Hoces y Los Cuchillos, pero usted ha citado que en el año 1992 las organizaciones ecologistas se inclinaron por la opción tercera, por ésta, sean cuales sean las opciones A, B o C, o cualquiera de las que pudieran darse, y ha citado usted a la CODA. Pues bien, la CODA, en este encuentro de diciembre, junto con las demás organizaciones ecologistas —Aedenat, Adena, Acción Ecologista Agro, Los Amigos de la Tierra...—, ha firmado, entre las conclusiones de ese seminario patrocinado por usted, que se debiera rechazar la opción C.

En cualquiera de los casos, lo que sí es cierto es que, cuando se hablaba de la solución —sea cuatro carriles con

unos arcenes más o menos menores...—, aunque se pueda reducir la velocidad, no es un mal insalvable. Yo le voy a poner dos ejemplos de dos autovías: una, ésta misma, antes de llegar a Arganda, en el tramo que va desde Tarancón a Arganda, en el que hay un tramo de muchas curvas en el que la velocidad máxima son 80 kilómetros por hora, y se ha desdoblado la situación; y otro tramo es el que yo más conozco, que puede ser el Puerto de la Cadena en Murcia, cuya limitación de velocidad también está, entre Cartagena y Murcia, siendo autovía, en 80. Es decir, no es un problema reducir la velocidad en la autovía de 120 a 100 o de 100 a 80 en tramos limitados. Es verdad que allí son 8 kilómetros, en otros sitios serán quizás menos, y aquí estamos hablando, a lo mejor, de un porcentaje mayor. Por tanto, me gustaría saber de qué manera se ha evolucionado desde este encuentro de diciembre hasta hoy, con las propuestas o sugerencias que allí se pusieron sobre la mesa.

Usted también decía —no sé si lo ha precisado así— que el Ministerio estaba intentando, mientras se tomaba una solución —cual fuese la definitiva—, buscar la fórmula de agilizar, favorecer o que haya menos problema de retención en la zona de Contreras, manteniendo la propia actuación. Yo no sé si he entendido bien que se pueden llevar a cabo actuaciones provisionales, o unas inversiones mínimas provisionales que eviten los cuellos de botella que se puedan producir ahí, porque, lógicamente, si la carretera va en autovía y luego se reduce a dos carriles, sea cual sea el momento, se pueden producir retenciones.

En todo momento, usted, señor Ministro, ha hecho referencia o ha dirigido su precisión hacia la toma de decisión de los jueces. La verdad es que lo ha hecho usted con mucha elegancia, pero, dicho así, como unas administraciones públicas han recurrido la legalidad de información pública producida por el Ministerio, al variar —lo que pudiéramos decir la opción C— en unos metros determinados, y por tanto no eran válidos los estudios de impacto ambiental, lo que han recurrido esas administraciones es si usted debe volver a sacar a información pública o no ese proyecto y, por tanto, suspender mientras el desarrollo que usted llevaba de convocatoria. En cualquier caso, si los jueces dicen que llevan razón los demandantes, tendrá que sacar el estudio de impacto ambiental. Lo que le quiero decir es que yo no sé cómo están hoy los juzgados de llenos de expedientes, pero la verdad es que, viendo cómo están las cosas, a lo mejor no están muy llenos. ¿No se podría ir adelantando, con los estudios que fuesen necesarios, para evitar el problema formal de una decisión política o ciudadana, como usted ha dicho? Porque, al final, cuando hay tanta controversia, es preferible que todos se impliquen en la solución definitiva —he entendido yo de su apreciación—. ¿No sería bueno andar todo lo posible para evitar que eso sea una limitación? Porque no es bueno, en una decisión administrativa, poner como límite, por así decirlo, la autoridad o no, la capacidad o no de una administración para proceder, es decir, que un juez diga si usted puede modificar un trazado sin informe de impacto ambiental o no y esté parada la solución definitiva. Yo no creo que eso sea un problema insalvable.

Otro problema es si somos capaces, en la forma de gobernar, en el talante de gobernar, en el arte de gobernar, de ponernos de acuerdo todas las administraciones y los ciudadanos en la opción, yo diría —a lo mejor estoy diciendo una barbaridad—, menos mala para el impacto ambiental y, a la vez, la mejor para agilizar al máximo lo que es la comunicación de una autovía que definitivamente debe ser. Es verdad que esto es la cuadratura del círculo y no es tan fácil, sobre todo para el que está encargado de la gestión; dicho desde la oposición puede parecer más fácil que dicho desde el propio poder.

En el Seminario que se convoca al efecto con todas las organizaciones ecologistas el día 21 hay una especie de opinión técnica —yo no sé si es verdad o no— que ponía en cuestión el soporte técnico de las limitaciones que el Cedex había puesto a la famosa opción A, a la primera opción donde se hablaba de que había problemas de desprendimiento o que había riesgos. Usted lo ha precisado después con las obras que había que hacer; prácticamente, conforme lo ha explicado usted, más vale que dejen el río como está, por aquello de «Virgencica, Virgencica, que me quede como estoy». A mí me gustaría saber si, después de ese encuentro del día 21 de diciembre, se han realizado por parte del Ministerio nuevos trabajos que reafirmen los informes del Cedex. Hay un informe que usted nos hizo llegar, fruto de nuestra pregunta en el Pleno de septiembre de 1994, donde usted nos venía a decir los riesgos que desaconsejaban la opción A. Era un resumen de todo un estudio de impacto ambiental. Hay unos técnicos que en ese seminario ponen en cuestión si es verdad o no que se pueda utilizar esa opción A. Mi pregunta sería la siguiente: después de ese seminario, ¿se han producido nuevos informes que fortalezcan o debiliten la posición, cualquiera que sea? Porque tampoco se trata de «mantenella y no enmendalla», sino de buscar la mejor de las soluciones.

La siguiente cuestión sería ver si de alguna manera no pudiera quedar encima de la mesa. Usted ha hecho poca referencia a ello, y yo tengo que reconocer que ha sido muy exhaustivo en toda la explicación. Si yo hubiese pasado por el mismo trago que usted, lógicamente, desde 1986 para acá, con todo el proceso de información y tres años de estudio, y que me dijeran que no lo he estudiado, me sentiría, de algún modo, puesto en cuestión. Lo cierto es que por su parte había puesto mucha esperanza en la pregunta del Pleno el mes de septiembre, en ese encuentro o seminario que se iba a producir como un intento de acercamiento de posiciones. Yo entendí que ése era su objetivo: acercar posiciones, tanto por parte de las organizaciones sociales como de los municipios que en su día se opusieron a la famosa opción que salió a información pública, después del verano de 1993 o de julio de 1992, no recuerdo bien la fecha en la explicación que nos ha dado.

La verdad es que de ese seminario puede quedar el sabor de boca en el sentido de decir: Nos hemos reunido, hemos llegado a unas conclusiones, pero el ministro no busca otra salida. Mi pregunta es: ¿se pueden buscar otras salidas? Si usted la pone, como ha puesto la recuperación de la opción uno o dos, no es lo mismo si se opta por la opción uno o dos antigua, porque una pasaría en un trozo por parte

del pantano de Contreras y la otra iría por la parte superior. Sería una fórmula u otra. Pero usted ha dicho: tardaríamos seis años, es una obra muy compleja en ingeniería; además, nos costaría de 15.000 a 20.000 millones más. Pone tanto peso en los razonamientos que a lo mejor ésa no sería la solución. Ya me responderá si el estudio que se presenta como alternativa es válido o no, si es un pronunciamiento común, ya que es verdad que el que está exigiendo solución prefiere instalarse ahí. La pregunta es si después de este seminario se han buscado otras soluciones. ¿Se ha indagado a nivel de encargar propuestas, nuevas alternativas, no quedarse parados? Es decir, intentar nuevas soluciones, nuevas ofertas que hacer a los ciudadanos para que ellos puedan tomar la decisión en el sentido del mejor ánimo, no en el peor de los ánimos, para darle utilidad a las conclusiones, y para darle salida a la decisión administrativa, ya que no es bueno un estancamiento, por mucho que los jueces lo dicten, suponiendo que puedan dictarlo.

Termino, señor Presidente, haciendo una última consideración, en el sentido de creer que toda esta polémica ha popularizado, desde mi punto de vista, un paraje precioso, que es el Las Hoces del Cabriel. Yo sé que usted es una persona a la que le gusta andar el territorio, por tanto, disfrutarlo. Lo cierto es que un uso excesivo de cualquier paraje de este tipo no suele ser lo mejor. En todo caso, me gustaría que el conocimiento fuese para saber que existe un espacio para proteger, que cualquier acción que se haga tenga el menor impacto posible y que la proyección que haya tenido sea para bien, no para dificultar el posicionamiento.

Señor Ministro, sería bueno que la solución que se pueda encontrar acerque los intereses de quien demanda que se ultime una infraestructura básica que comunique el centro del país con todo un eje de desarrollo y también la protección del medio ambiente. Es verdad que ese casamiento es difícil cuando hay intereses muy concretos, pero no hay intereses que no puedan superarse desde la óptica de la buena voluntad. En todo caso, espero que se produzca pronto el encuentro de voluntades y que se pueda superar. Seguramente no es el mejor clima el que viene ahora con las elecciones, ya que todos podemos tener la tentación de buscar el voto en cada sitio, y algunas veces incluso con contradicciones; el que esté en Valencia pidiendo una posición para Valencia, el que esté en Castilla, otra para Castilla, y el que esté en Madrid, lo mismo. Pero estoy convencido que no son antagónicas, por mucho que, al final, no den votos.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a sus preguntas, tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Muchas gracias, señor Diputado. Le agradezco mucho el tono constructivo de su interpelación, porque, como usted ha dicho, estamos ante un problema de elección. En una sociedad madura, como queremos que sea la sociedad española y nosotros como representantes suyos, tenemos que escoger, sabiendo que todas las opciones tienen venta-

jas e inconvenientes y eso no lo resuelve un ordenador, sino una elección política, en el sentido noble de la palabra. Es sopesar las ventajas y los inconvenientes en sus valores relativos, sabiendo que es muy difícil convertirlas todas en la misma unidad de medida, que es lo que sabe hacer una máquina. En eso estamos, señor Diputado. En este proceso como en cualquier otro (la presa Itoiz, la presa de Matallana, la de Iruña, la de Cervera-Igualada) tratamos de hacer eso. A mí me corresponde hacerlo en última instancia, cuando no existen acuerdos técnicos entre las aproximaciones que priman el menor coste y la mayor rapidez y las que priman el menor impacto. Buscar esa combinación es lo que hemos intentado hacer desde el año 1989. Me he explayado en explicarlo, porque creo que no sería justo que la sociedad creyera que estas decisiones las tomamos a salto de mata, cuando realmente hay no sé cuántas horas de estudios y de ingeniería a lo largo de seis años.

Yo creo que en la virtud corruptora de la razón. Creo que si a la gente se le sienta y se le explican las cosas, al final acaba creándose un clima de entendimiento. Procuero, como hicimos en el caso de Itoiz y en el caso del Cabriel, sentar a los agentes económicos y sociales, para que valoren los pros y los contras de las cosas. Debo reconocer que en ese seminario las posiciones fueron a la salida las mismas que a la entrada; nadie modificó un ápice su punto de vista inicial.

Hay una opinión, y usted la conoce, de grupos que dicen que la solución puede encontrarse con el mínimo coste y el mínimo tiempo, haciendo una reestructuración de la actual carretera a su paso por Contreras. Tengo aquí un documento que se lo puedo dejar, una fotografía aérea larguísima, con estudios de la viabilidad de esta solución. No es posible construir una carretera de cuatro carriles sobre los pretilos de las presas. Hay dos presas, la de Contreras y la del Collado, y no es posible ampliar los túneles. Podemos, eso sí, construir una carretera paralela a la actual, pero eso es muchísimo peor desde todo punto de vista, porque la dejamos con una geometría muy poco eficiente, con curvas de 150 metros de radio, y nos cuesta exactamente el mismo dinero que construir una autovía de nuevo trazado por las islas que ven ustedes en el mapa. Luego no es posible construir cuatro carriles sobre la actual Nacional III, aunque la dejáramos con las mismas curvas que tiene. Habría que sacrificar mucho la seguridad para hacerlo.

Para su tranquilidad, he ordenado a la Dirección General de Carreteras, después de ese seminario, que lance un estudio para determinar cómo podemos optimizar el uso de esta infraestructura, ampliándola en todo lo que sea posible, haciendo señalización variable para, de los tres carriles, usar dos en un sentido, y uno en otro, según el tráfico, y rectificar curvas, si ello es necesario. Pero debo advertirle que, si nos ponemos a modificar la traza, hay que empezar haciendo la declaración de impacto ambiental correspondiente. Por lo tanto, también invertimos un tiempo precioso en ello.

No se preocupen los que creen que con esta solución podríamos salir del paso, porque, como en cualquier caso, vamos a pasar bastante tiempo sin contar con otra cosa que

no sea esta solución, como mínimo tres años. Vamos a optimizar la actual Nacional III, ampliándola en lo que podamos y rectificando las curvas. Si alguien cree, y lo cree de buena voluntad, que es posible usar la Nacional III para convertirla en una autovía de cuatro carriles de forma permanente, debo decirle que no es posible y que, además, nos quedaríamos con curvas de 150 metros de radio y con pendientes del siete por ciento, es decir, con una característica completamente alejada de lo que es una autovía. Eso provocaría retenciones de tráfico importantes en los momentos de gran afluencia de tráfico. Podría funcionar ralentizando el tráfico en momentos normales, pero no podemos aceptar esto como una solución definitiva. Dicho lo cual, si la sociedad española creyese que ésta es la buena solución, comprenderá que el Ministerio de Obras Públicas estaría encantado de ahorrarse 20.000 millones de pesetas. No tenemos ningún interés en construir viaductos por el placer de hacerlos. Si se conforman con eso, lo dejamos así. Pero creo sinceramente que no es una solución que podamos ofrecer de forma definitiva. Le garantizo, y este documento se lo explica, que vamos a hacer todo lo que podamos para mejorar este tráfico.

Le agradezco muchísimo que tenga la honestidad de reconocer que la alternativa C no está dentro de Las Hoces. Con eso me voy profundamente satisfecho de esta reunión. Porque a veces he creído soñar, pensando: ¿estaré loco? Cuando dicen que afectamos a Las Hoces, los que lo dicen, ¿han estado en otro sitio distinto del que estoy yo? Porque, efectivamente, a mí me gusta extraordinariamente conocer nuestros paisajes y he ido muchas veces a Las Hoces del Cabriel antes de tomar la decisión, y he ido después de tomarla, no en romerías «heliportadas», sino andando con personas que puedan ver sobre el terreno dónde y cómo están las cosas. Pero he ido muchas veces antes de tomar la decisión, y no la hubiera tomado si no hubiera tenido la absoluta seguridad de que Las Hoces no se ven afectadas en absoluto. Y tiene usted razón, lo que se ve afectado es el valle que hay entre Las Hoces y Los Cuchillos, como creo que enseña muy claramente esta fotografía. **(La muestra a la Comisión.)** La pregunta es: ¿la unidad natural entre Las Hoces, Los Cuchillos y el valle intermedio, que tiene unos tres kilómetros de anchura, es un paraje de características tales que por él no pueda pasar una infraestructura como ésta? Déjeme que le diga que, si no puede pasar por allí, no puede pasar por casi ninguno de los sitios por donde pasan en la geografía española. Si ahí encontramos unos valores naturales que requieren un grado de conservación tan elevado que no puede pasar una infraestructura de este tipo, entonces estamos cometiendo atentados ambientales todos los días en todas partes. Yo, sinceramente, se lo digo como Ministro del Medio Ambiente, no creo que las características de este valle sean tales que impidan el paso de una infraestructura como ésta. Pero aceptaré encantado una opinión mayoritaria de la sociedad española, manifestada a través de sus representantes, que diga lo contrario.

Si quiere usted mi opinión, en base a la cual actúo en política, yo creo que no afecta a Las Hoces y su paso por el valle no debe causarnos la preocupación ambiental que

causa en algunos ámbitos y en algunas instituciones. Es verdad que los grupos ecologistas dicen que no debe pasar por allí. Pero, si usted me lo permite, son los mismos que dicen que basta con dejar la Nacional III como está, o arreglarla un poquillo, para que quede mejor, y también hay que contrastar esas opiniones con conocimientos o con valoraciones técnicas. Es verdad que Icona dice que tiene un impacto ambiental relevante; si no lo tuviera, no estaríamos discutiendo aquí. Pero ¿qué quiere decir relevante? Hay que compararlo con la alternativa, y no hay más que dos alternativas: o pasamos sobre Contreras o construimos una carretera nueva, en viaducto, sobre los pantanos, uniendo la isleta central con las orillas del embalse de Contreras. No hay más, y el mapa se lo demuestra claramente, porque o circunvalamos los pantanos por el norte, y nos vamos a construir 150 kilómetros de autopista nueva (que es la peor de las soluciones), o circunvalamos Las Hoces por el sur y construimos 80 kilómetros nuevos de autovía en un terreno de gran valor —ése sí— ambiental. Luego si no podemos circunvalar los pantanos por el norte, ni Las Hoces por el sur, estando el uno y el otro situados sobre el eje longitudinal del río Cabriel, no nos queda más remedio que pasar sobre el Cabriel o, en línea recta, sobre las presas, o en arco inferior por el valle que hay entre Las Hoces y Los Cuchillos, o en arco superior en viaducto sobre el pantano. Y yo no se lo quiero pintar ni negro ni blanco, pero mi obligación es explicarles a ustedes (que representan a la sociedad española y a los que pagan impuestos, y a los que preservan el medio ambiente y a todo el mundo) qué características tiene esta solución. Y les debo decir lo que les he dicho: no es imposible, no tenemos estudios geológicos del terreno. La presa de Contreras tiene 150 metros de altura, y ese terreno no ha sido explorado geológicamente nunca. No hay razones para pensar que no tenga características que permitan la cimentación de un viaducto, no las hay; seguramente será posible. Pero basta con ir y medir, y Carreteras lo está estudiando; no estamos cruzados de brazos; no estamos sin hacer nada, esperando el santo advenimiento. Estamos estudiando las posibilidades que hay, y de este estudio le puedo decir lo que ya anticipé en el seminario a los empresarios valencianos, que abogaban por esta solución: hay que construir pilas de entre 130 y 150 metros de altura, porque ésa es la altura que hay allí, y eso tiene un coste de entre 15 y 20.000 millones de pesetas más; no lo sé precisar, ni lo sabré hasta que no tenga un proyecto constructivo. Y si tengo que declarar que esta solución es la que vamos a hacer, tienen que saber ustedes que no estaría terminada antes de cinco o seis años. Y yo no puedo cambiar esta realidad; ni puede nadie cambiarla, porque hay que empezar por hacer los estudios técnicos previos, la declaración de impacto ambiental, alegaciones, proyecto y obra; y eso nadie lo hace en menos de cinco o seis años. Y soy optimista. ¡Y soy optimista! A lo mejor ésta es la única solución, y en este caso habrá que hacerla. Pero ésta es la decisión política que hay que tomar. Y, si me lo permiten, yo sigo pensando lo que pienso, no puedo contarles lo que no pienso. Sigo creyendo que la opción menos mala, como usted ha dicho, es una que pase por el valle entre Las Hoces y Los Cuchillos.

Los cuellos de botella no los podremos evitar de forma definitiva, pero haremos lo posible para minorarlos, se lo aseguro.

En cuanto a los estudios sobre la viabilidad de la A, hemos repartido muchos estudios, hemos pedido, después de este seminario, al Instituto Técnico Geológico que nos haga un nuevo informe. No lo he pedido yo directamente, lo han pedido otras instancias de la Administración, para cotejar lo que opina el Ministerio de Obras Públicas, y el informe insiste en que ésa es una zona cuyos deslizamientos obligarían a hacer una obra de tales características que, francamente, hay que descartarla.

Usted me dice: ¿es posible? Imposible técnicamente hoy en día probablemente no hay casi nada, pero cuando uno lee lo que habría que hacer para hacerla posible, francamente, yo, como Ministro de Obras Públicas, no tomaré nunca la decisión de construir la alternativa A, se lo aseguro, salvo que venga alguien, igualmente calificado, y me diga lo contrario. Y cuando digo igualmente calificado quiero decir tan calificado como está el Cedex, el Geológico, Carreteras y las consultoras que han hecho esos estudios. Frente a eso le puedo dar más información. La verdad es que no es un problema de que los técnicos sean soberbios. Quizá la soberbia provenga de los que descalifican los estudios de muchas horas, de mucha gente, sin tener nada que apoye una opinión contraria, que yo respeto, pero quizá en nuestra sociedad hemos incurrido en un error muy grave, que es que estamos dando la misma importancia a cualquier opinión, cualquiera que sea el fundamento de quien la emite. Y eso no es posible; no se puede dar la misma importancia a la opinión que tiene el Centro de Estudios y Experimentaciones de Obras Públicas que a la opinión, muy respetable, que tenga cualquier ciudadano que no tenga detrás la misma «expertise», el mismo compromiso y el mismo conocimiento y capacidad técnica para dictaminar. Luego olvidémosla. Olvidémosla; no la podemos aceptar. Quizá nuestro error fue someterla a evaluación de impacto ambiental sabiendo, como sabíamos, que posiblemente no se podía aplicar. ¿Pero qué me hubieran dicho ustedes, señorías, si no hubiese sometido a evaluación la opinión A, descartándola «a priori», con el conocimiento rudimentario que teníamos entonces de las dificultades que hoy sabemos que tiene? ¿No me habrían criticado ustedes más todavía? ¿No me habrían dicho: usted la ha descartado sin haber hecho lo que tenía que hacer para realmente ser consciente y estar seguro de si había o no había que descartarla?

Utilizar ahora el argumento jurídico de que la opción A se sometió a evaluación y después se dijo que no era posible es un cierto retorcimiento, si se me permite, de los planteamientos que deben guiar las actuaciones de las Administraciones hechas de buena fe.

Luego sí tenemos más estudios, que nos confirman en lo que decimos. No estamos parados. Estamos haciendo lo que podemos para mejorar el paso sobre Contreras. Lo vamos a hacer. Estamos evaluando la alternativa de pasar por los pantanos y yo creo francamente que la sociedad española no debería adoptar esta solución, porque es peor que otras; pero le vuelvo a insistir en que, si los jueces opinan

que la defensa del interés general aconseja parar, nos pararemos, y si las Administraciones autonómicas de Castilla-La Mancha y Valencia establecen mecanismos de protección ambiental, consecuentes y coherentes entre ellas, lo respetaremos. Yo no puedo decirle nada distinto más que mi mejor voluntad para encontrar la solución, como usted dice, menos mala.

Quiero acabar agradeciéndole muy sinceramente su tono constructivo y el esfuerzo que hace (espero que lo haga todo el mundo también) para conocer las alternativas posibles y poderlas valorar en defensa del bien general.

El señor **PRESIDENTE**: Para un turno de dúplica, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Muy brevemente, señor Presidente; de manera telegráfica.

Me gustaría estar tan seguro como usted está en algunas de las precisiones que ha hecho en cuanto a determinados estudios. Yo no lo tengo tan claro.

Le tengo que reconocer que es complicada la solución que se puede adoptar ahora; ya le he dicho que el trazado de la opción C —sea cual sea la distancia que se tome del principio de Las Hoces— se encuentra dentro, visto desde aquí, de una unidad geográfica, que es Los Cuchillos, comunicados después con Las Hoces a través de ese valle que usted ha dicho.

No sé si el corte es mejor por ahí. Desde mi punto de vista sería mejor por la parte de arriba. Esto no lo digo yo sólo, lo dicen los técnicos; cuando hicieron la contención, la presa de Contreras, la hicieron en la parte de arriba; más abajo hubiera sido complicadísimo, dado el volumen de almacenamiento; no quiero referirme a ello. Lo que sí que tendrá que reconocer es que hay una unidad geográfica entre Los Cuchillos y Las Hoces que se ve impactada, agredida, cualquiera que sea el razonamiento.

Usted ha sido muy tajante cuando ha dicho que es imposible la opción A, ha sido usted firme. Ha dicho también que es imposible la opción de Contreras para hacer auto-vía, desdoblamiento o el curso, para mejoras sí.

No quiero entrar en un problema de la cualificación de las personas que hacen los informes, porque tan ingeniero es un señor que hace un proyecto, como el ingeniero que firma un informe para una organización, sea quien sea el que lo encargue. En esto hay técnicos y usted sabe que la relatividad funciona desde Einstein para acá, desde la física a la matemática e inclusive creo yo que a la ingeniería podrá llegar esa relatividad.

Estoy convencido, señor Presidente, de que la posibilidad de encuentro debe de buscarse en la mejor de las soluciones, no sé si la más barata —no me atrevo a decirlo, porque no estaría en disposición de decirlo—; los informes que tenemos aportados a ese seminario por organizaciones ecologistas, desde nuestro punto de vista muy serias o rigurosas, dicen que es posible, utilizando la zona de mayor acercamiento a la zona del pantano de Contreras.

Espero que, transitado el proceso electoral del 28 de mayo, pueda haber una posibilidad de encuentro institucional y social que facilite la superación de este problema.

Creo que no sería buena la renuncia a la autovía como respuesta a una demanda que también es legítima como proteger el medio ambiente de la forma que creemos o creen algunas personas, aunque no coincidimos con el Ministro en sus apreciaciones al ciento por ciento.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algo que añadir, señor Ministro?

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Agradecer al Diputado sus observaciones, que tomaré muy en consideración.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos al turno de los Grupos Parlamentarios que quieren formular preguntas al Ministro en su comparecencia.

¿Grupos Parlamentarios que desean fijar su posición? (Pausa.)

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

El señor **PASCUAL MONZO**: Señor Ministro, después de asistir una vez más a la parafernalia la que usted tiene acostumbrado al pueblo español ya en muchas de sus comparecencias, había que empezar diciéndole que quizás la maqueta que ha traído usted se ha quedado un poco pequeña, porque quizá lo que tenía que haber traído no es una maqueta de Las Hoces del Cabriel, sino del camino entre Madrid y Valencia. Porque, señor Ministro, quien mal empieza mal acaba y este problema se ha empezado mal y, por tanto, ahora las soluciones todas son más o menos malas.

En 1983, recién llegados ustedes al Gobierno, empezaron con el eufemismo de que las autopistas eran de derechas, que lo progresista eran las autovías. Usted ha hablado mucho de que la sociedad se tenía que pronunciar sobre este tema y yo le tengo que decir que la sociedad valenciana se pronunció de forma muy clara pidiendo una autopista Valencia-Madrid por la parte norte de los embalses, de los pantanos, porque era el trayecto más corto. Usted sabe que una línea recta define el itinerario más corto entre dos puntos; pues ése era el itinerario más corto entre Valencia y Madrid. Era la solución más sencilla, en un principio era solución menos problemática; se quedaba la nacional III como vía de servicio, como vía alternativa para casos de emergencia y, desde luego, se hacía un eje importantísimo del centro de España con Valencia, sobre todo por su movimiento económico.

En el primer plan general de carreteras, al que usted se ha referido, se aprueba, como usted ha dicho antes, la autovía de Levante, y pocas más opciones dieron ustedes en aquel momento cuando tenían una mayoría más que absoluta en el Parlamento y proponían la alternativa de ir a Valencia por medio de Albacete y Almansa, y eso supone 80 ó 90 kilómetros más que la propuesta más razonable que hubiera sido una línea más recta por el norte de los pantanos.

No voy a entrar en toda la valoración económica de lo que supone Valencia, que es el puerto del centro de España, el puerto de Madrid, el movimiento de mercancías,

el tránsito de viajeros, porque eso está muy dicho, simplemente mencionarlo, pero sí, señor Ministro, me gustaría que nos centráramos un poco más en la realidad de lo que supone la carretera actualmente.

Es un problema que está ahí desde hace tiempo, que ha sido agravado el lunes pasado, hace muy pocos días, cuando, como consecuencia del puente, volvieron muchos vehículos a sus ciudades de origen y se ha provocado el atasco récord de España, un monumental atasco, como han dicho otros medios de comunicación. Han tenido una enorme repercusión estos atascos. Le puedo señalar el «dossier» de la prensa y verá que este tema ha tenido gran trascendencia en estos días en la radio, en la televisión, porque ha habido un atasco —que usted no ha mencionado prácticamente para nada— de catorce horas, señor Ministro, 33 kilómetros de largo entre San Antonio de Requena y El Portillo de Buñol, donde para recorrer 21 kilómetros, señorías, los coches, muchísimos miles de coches, tuvieron que emplear cuatro horas, una media de cinco kilómetros por hora. Esto, señorías, a pesar de que muchos vehículos usaron la vía alternativa de ir por Almansa, aunque es más larga, la Nacional 430, y donde también hubo retenciones de media hora, casi una hora en Alcudia de Crespins, y quitó parte del atasco, que aún hubiera sido más grande en la Nacional III.

Pero, señor Ministro, aparte de Las Hoces del Cabriel, hay que hablar de la situación en la que estamos actualmente. Usted ha hablado de impuestos, usted sabe bastante de impuestos, no en balde ha sido Secretario de Estado de Hacienda. Señor Ministro, ¿usted se cree que puede ser que con los impuestos que se están pagando hoy en día en este país, con los impuestos que han recaudado ustedes en este país, tengamos todavía la situación en la que está la unión por carretera de Valencia a Madrid, la vergonzante situación en la que todavía está la Nacional III, que se ha ido retrasando y demorando constantemente?

El primer tramo del plan general de carreteras, que dio principio en el año 1984 y finalizó en 1991, el tramo Caudete-Requena, que es donde se produjo el atasco, tenía que haber estado terminado. Luego se retrasó el plan, se terminó en 1993, lo dio usted por concluido en aquel año, pero este tramo hoy en día todavía está sin incluir. Sus promesas para finalizar la Nacional III han sido constantemente incumplidas.

Por tanto, el problema que se nos presenta ahora no es nuevo y el perjuicio económico, señor Ministro, que esto está causando a la zona de Valencia es impresionante, porque, aparte de la actual crisis económica, ¿qué van a hacer los viajeros cuando se planteen ir desde el centro de España hacia las costas de Valencia? Porque usted tiene que saber, señor Ministro, supongo que lo habrá leído, que la Dirección General de Tráfico ha dicho que se esperan cuatro nuevos atascos en la misma carretera Nacional III este año en cuatro puentes conflictivos que hay previstos. ¿Vamos a seguir otra vez con los mismos atascos? ¿Vamos a seguir los contribuyentes españoles, señor Ministro, pagando muchos impuestos, de los más elevados de Europa, teniendo unos servicios, como es el de la Nacional III, totalmente deficientes? Porque si se pagan impuestos y se

tienen servicios, todavía está bien, señor Ministro, pero todos esos ciudadanos españoles estuvieron retenidos en el atasco, donde se hacen unos grandes consumos de gasolina —dos tercios de ese consumo de gasolina van para impuestos y tienen que estar pagándolos para estar ahí atascados durante cuatro horas, con todo lo que eso supone para estas personas—, y usted, señor Ministro, comparece pareciendo dar una serie de soluciones.

Yo, escuchándole, me he quedado un poco perplejo porque, desde luego, señor Ministro, con el gran ministerio que usted tiene —la gran cantidad de funcionarios, de ingenieros, gabinetes de estudio...—, todavía usted está pensando en que si a lo mejor habrá que estudiar otra serie de soluciones, si todavía habrá que demorar más tiempo el tema. Pero fíjese usted si tiene mala suerte Valencia para unirnos con el centro de España. Todas las soluciones que usted ha dado, más o menos por Las Hoces del Cabriel, a fin de cuentas, señor Ministro, es una ratonera en la que ustedes se han metido por no tomar desde el principio la solución adecuada y ahora tienen que intentar solucionar el problema, que para eso lo han creado.

Usted dice: La solución 4 por el norte de los pantanos es muy difícil porque va a 1.000 metros de altitud. La solución posible D, esa que va por el islote que está en el centro de la presa, es muy profunda, con pilotes de 150 metros de altura. Hacerlo por el actual trazado de la N-III es lenta y sería un cuello de botella. La solución A es técnicamente inviable. La solución B es antiecológica, porque vamos por el centro de Los Cuchillos, y la solución C está en el juzgado.

Señor Ministro, a lo mejor lo que está dando usted a entender es que tenemos muy mala suerte los valencianos de estar donde estamos. Quizá va a ser más barato cambiar a Valencia de sitio porque, desde luego, no hay ninguna solución que usted nos planteé que sea viable, con todo que tiene el ministerio que usted está presidiendo. Porque si por lo menos, señor Ministro, hubiera tenido el detalle de intentar compensar con vías alternativas, como, por ejemplo, dar prioridad al ferrocarril entre Valencia y Madrid, cosa que tampoco tiene usted ningún interés, sino todo lo contrario, ya que más bien lo está paralizando, y es otra gran demanda que se está pidiendo desde Valencia. Pero ni tenemos buen ferrocarril —tenemos que ir por Albacete— ni tenemos una buena comunicación por carretera, señor Ministro. Usted, una vez más, sigue dejando relegada a la economía valenciana, pero tendrá que cargar con esa mochila que a usted tanto le gusta llevar cuando va de excursión.

Porque, señor Ministro, usted también en 1992 firmó un convenio con la Generalitat, con el señor Lerma, para finalizar la autovía en 1995. ¿De qué sirve que ustedes prometan continuamente finalizar obras que luego se retrasan de forma continua? Y, efectivamente, la Orden Ministerial de 3 de agosto de 1994 supone que, en el mejor de los casos, la autovía, no habiendo ninguna traba burocrática, se podría acabar en cuatro años, con lo cual prácticamente nos vamos al año 2000. Y si, señor Ministro, tenemos en cuenta, como usted ha dicho, refiriéndose a la solución C, los recursos que hay hoy en día en marcha, pueden pasar

dos cosas: que la sentencia sea condenatoria y legalice la orden ministerial, con lo cual vamos a tener que empezar de cero y se puede retrasar «sine die».

Porque usted todavía no tiene las ideas claras de por dónde vamos a ir y si el Tribunal le rechaza o le ilegaliza su orden ministerial. Y si la orden ministerial es legal y tiene que seguir adelante, supongo que los recurrentes volverán a recurrir y podemos tardar unos tres años más, señor Ministro, con lo cual podemos irnos al año 2002 ó 2003, posiblemente, sin haber terminado todavía la obra.

Porque, señor Ministro, según dice usted, la solución C, según han estudiado, es la más viable, no es antiecológica, y yo no comprendo entonces por qué comunidades autónomas regidas por gente de su partido están en contra de esta solución. Están dando desde luego ustedes una imagen deplorable con todas estas actitudes contrarias, a no ser, señor Ministro, que lo que se pretenda hacer es, como usted acostumbra decir, repicar e ir a misa, que lo que quieren es no solucionar de momento el problema y tampoco cargar con la responsabilidad.

Porque, fíjese, usted decía en 1992, el 24 de julio, en el Pleno, a una pregunta oral del Diputado Martínez Villaseñor, que además está aquí presente, refiriéndose a nuestro grupo, que lo que pasa es que ustedes hablan en cada sitio según conviene y, naturalmente, así pueden estar todo el tiempo en misa y repicando. Y dice a continuación: Es la gran diferencia con respecto a nosotros, que asumimos solidariamente las responsabilidades de las decisiones que estimamos oportunas. ¿Qué solidaridad hay en este planteamiento, señor Ministro, si usted hace una propuesta y la gente, compañeros suyos de partido, presidentes de comunidades autónomas se la están echando totalmente a usted por el suelo, por tierra? ¿Qué solidaridad hay ahí, señor Ministro? Porque el final del problema no es éste, señor Ministro. El final del problema es que, a medida que pasa el tiempo y aumenta el censo de automóviles o de vehículos, el nivel de prestación de servicios en partes importantes de la autovía Valencia-Madrid está deteriorándose por una mayor saturación. El tramo Madrid-Honrubia, que coge a todo el tránsito de la N-III y la N-301, toda la comunidad valenciana, más Murcia, más Albacete. Tendríamos que estar empezando a hablar de ese tramo tanto como del tramo Buñol-Valencia, y resulta que todavía estamos solucionando el acabar la autovía y debíamos empezar a plantear tramos que cada vez van a ser más problemáticos.

Por lo tanto, señor Ministro —y acabo con esto—, desde luego tengo que decirle que usted ha dicho estos días que la N-III es la asignatura pendiente. Yo más bien pienso, señor Ministro, que no es una asignatura suya pendiente, es más bien un fracaso espectacular, un fracaso escolar estrepitoso del Partido Socialista, porque ustedes, gente que tiene una responsabilidad, que gobierna en comunidades autónomas —ya no sólo en la de Valencia y en la de Castilla-La Mancha, sino inclusive en la de Madrid, presididas todas por compañeros suyos— no han conseguido ponerse de acuerdo para solucionar este problema, y usted, como Ministro, tiene la obligación de coordinar a las comunidades autónomas, tiene la obligación de arreglar o solucionar el problema. (Rumores.) Y le recuerdo

que ustedes dijeron no hace mucho que el único partido capaz de vertebrar España era el Partido Socialista y, desde luego, con actitudes como ésta, la relativa a la N-III —y no quiero entrar en otros temas—, señor Ministro, así poco van a vertebrar usted o su partido España.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el señor Ministro tiene la palabra para matizar o contestar las preguntas que haya propiciado el Diputado señor Pascual.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Señoría, reconocerá usted que hoy lo tenía fácil, que hoy tenía fácil la crítica, y yo debo reconocer que a alguna de sus críticas no tengo respuesta; a algunas de ellas, lo siento, no le puedo replicar porque no sabría construir ninguna explicación intelectualmente válida para hacer frente a alguna de las críticas que usted ha hecho. A otras sí.

Eso de que la línea recta es la distancia más corta entre dos puntos le aseguro que haciendo carreteras no es verdad. En la geometría euclidiana, en el papel blanco que usted y yo aprendimos en la escuela es cierto, pero sobre un relieve como el de la geografía española no lo es. Nadie hace carreteras en línea recta, vamos buscando trazas que minimicen el coste y el impacto ambiental y en función de los obstáculos naturales con los que uno se encuentra.

Segundo. El primer Plan General de Carreteras no incluía el cierre Honrubia-Caudete, no lo incluía, y ahora todos estamos de acuerdo en que fue un error, pero deberíamos estarlo en que fue de todos, porque si usted repasa las actas del momento en que se aprobó —si estoy equivocado, las actas lo dirán—, no hubo ningún grupo parlamentario que se opusiera al diseño de ese plan en el enlace en «Y» desde Almansa hacia Valencia y hacia Alicante, porque se entendió que ése, que era un trazo que iba por las llanuras de Castilla-La Mancha, era más fácil, más rápido, servía a la vez a Alicante y a Valencia y evitaba las dificultades del paso en que ahora nos encontramos por una zona terriblemente complicada, como es la zona de los pantanos.

Es verdad que ha habido atrasos en la ejecución del Plan de Carreteras, es verdad. Es verdad que a los ministros de Obras Públicas que lo fueron cuando yo era Secretario de Estado de Hacienda no les faltaron los recursos como me ha ocurrido a mí cuando he sido Ministro de Obras Públicas, porque yo me estrené con un gran recorte presupuestario en el año 1991 que paralizó ejecuciones que estaban en marcha. En los años 1992, 1993, 1994 y 1995 ha habido también ajustes. Todo ello con el objetivo que ustedes comparten de controlar el déficit público.

Es verdad que al llegar al Ministerio impulsé al máximo el cierre entre Madrid y Valencia porque el Presidente Lerma tuvo la capacidad para demostrarnos que, aun no estando en el Primer Plan de Carreteras, había que acelerar los estudios para poderla construir, y estuve dispuesto a firmar un convenio de colaboración por el cual la Comunidad Autónoma de Valencia se hizo cargo de la variante de Castellón, que no podíamos acometer porque no tenía-

mos recursos después de los brutales ajustes presupuestarios de la primavera de 1991, a cambio de que el Ministerio acelerase el ritmo de la Nacional III, es verdad. Pero también es verdad, señoría, y usted lo sabe y debería en todo caso ponerlo de manifiesto para equilibrar sus críticas, que, no habiendo sido posible cumplir los términos de este convenio con Valencia, hemos reembolsado esos siete mil millones de pesetas que costó la variante de Castellón, para no hacer gravitar sobre la hacienda autonómica valenciana una colaboración que nosotros no hemos podido convertir en realizaciones materiales como ellos —muy eficazmente, por cierto— lo han hecho. Por tanto, no ha habido ningún perjuicio para la hacienda valenciana, en la medida en que lo que anticiparon se les ha devuelto, puesto que no hemos podido cumplir nuestra parte.

Ha habido otras cosas en el Plan. Déjeme que le diga que los recortes presupuestarios han sido importantes para justificar estos retrasos, pero ya que usted me atribuye ser el Ministro de un Ministerio poderosísimo que tiene muchos funcionarios, etcétera, voy a aprovechar esta ocasión para advertir a la Comisión de Obras Públicas que si este Ministerio no está dotado este año y el que viene con los recursos humanos en la Dirección General de Carreteras, con los ingenieros capacitados y con los medios necesarios de los Capítulos I y II para ejecutar el Capítulo VI que tenemos dotado, va a haber más retrasos todavía, independientemente de los ajustes presupuestarios. Porque la visión que usted da de la capacidad técnica del Ministerio —lo vengo diciendo desde hace mucho tiempo— no se corresponde, desgraciadamente, con la realidad. Es necesario que tome conciencia esta Comisión de la necesidad de dotar al Ministerio de Obras Públicas de una capacidad humana y material acorde con los recursos financieros de los que le dota el Presupuesto. Y lo vengo advirtiendo desde hace mucho tiempo, con un éxito más bien escaso.

Dice usted que tampoco hacemos ferrocarriles. Señoría, lo únicos ferrocarriles en los que se está invirtiendo ahora en España es Madrid-Valencia y Valencia-Barcelona. No estamos haciendo inversiones ferroviarias en ningún sitio que no sea la conexión Madrid-Valencia y Valencia-Barcelona. Queremos construir entre Fuente la Higuera, La Encina y Valencia una línea a 200 kilómetros por hora. Luego su preocupación no está justificada. No estamos construyendo un tren de alta velocidad, sin duda, pero estamos adaptando la línea existente a 220 kilómetros por hora con los escasos recursos de los que disponemos. Esto creo que debería poner un cierto matiz en sus críticas.

En este momento debe también saber la opinión pública valenciana que todos los tramos pendientes están o en obras —como es Motilla-Minglanilla, que ya debe estar en obras— o en elaboración de proyecto, habiendo resuelto el problema del trazado Honrubia-Motilla y con dinero garantizado, sin ninguna clase de duda, no hay ningún problema en ese tramo. La única dificultad que hay es el trazo que tengamos que escoger para cruzar el Cabriel. Lo demás está resuelto y tardaremos lo que tengamos que tardar, pero ya hemos pasado por las fases difíciles de escoger proyecto, trazado, etcétera, y garantizada la financiación.

Es verdad, el tramo de Requena tenía que haber estado terminado. No lo ha estado porque, como S. S. sabe, hemos tenido que cambiar los proyectos del Portillo de Buñol y, en lugar de hacer una autovía serpenteante por las laderas, hemos hecho un gran viaducto y creo que ha merecido la pena el cambio de proyecto —yo soy responsable de este cambio y también del retraso—, ha merecido la pena, señoría, porque será una obra que durará decenas y decenas de años y haber retrasado un año su ejecución para disponer de una infraestructura de características ultramodernas como es el viaducto de Buñol, en vez de tener una duplicación, que no hubiera cumplido características dentro de nada, por lo tanto, me pueden echar la culpa del retraso, pero también hay que apreciar la mejora en las características del trazado. Y quiero llevar un mensaje de optimismo en la medida en la que todos los tramos —salvo el tramo central— están perfectamente encarrilados.

Es verdad lo que se dice respecto al atasco de este fin de semana, al que he hecho referencia, creo; no sé si lo he soñado. Le puedo decir que a las seis de la tarde las retenciones exactamente eran de 32 kilómetros en la provincia de Valencia, entre los kilómetros 270 y 302, a las once de la mañana eran de 7 kilómetros y a las seis de la tarde eran de 32 kilómetros, lo cual demuestra que la tesis que algunos defienden con mucho ardor en el sentido de que se puede pasar de cuatro carriles a dos sin que ello afecte sensiblemente al tráfico, no soporta la constatación empírica de lo que pasa, cuando pasa lo que pasa, pero debo decirle que todo va en unos plazos razonables hacia el futuro, menos este tramo, y por eso no he explicado nada de lo demás, porque lo demás está resuelto o lo va a estar en plazos muy razonables. Esto es lo que tenemos que resolver.

En este tema, señoría, habrá que optar entre una solución o la otra y no hay que echarle la culpa a nadie de nada. Simplemente digo que desde agosto hasta ahora han pasado nueve meses, más o menos, y éste es el retraso que hemos acumulado como consecuencia de los problemas a los que usted ha hecho referencia. El otro retraso no es imputable a este proceso. Estos nueve meses sí lo son. ¿Cuánto tiempo más vamos a estar aquí? Vamos a esperar a lo que decidan los tribunales. ¿O cree usted que el Ministerio puede hacer cosas que mañana un tribunal puede recriminar haber hecho por haber actuado sin esperar a resoluciones judiciales? ¿Lo haría usted en mi piel? Estoy seguro que no. Estoy seguro que, lamentándolo mucho, haría lo que hacemos nosotros: estudiar alternativas para el caso en el que fuera necesarias y esperar las decisiones de las autoridades competentes. Tiene usted razón cuando dice que hay un problema político de coordinación entre comunidades autónomas, pero yo no tengo el encargo como Ministro de resolverlo. Usted me dice que mi obligación es coordinar a las comunidades autónomas. He de decirle que no conoce usted la estructura política del Estado autonómico. Esa no es mi obligación, ésa no es la obligación del Ministro de Obras Públicas. Lo intento porque sé que es necesario, pero no siempre lo consigo. En este caso concreto debo reconocer que no lo he conseguido. Me duele mucho más que no lo haya conseguido en el caso de dos comunidades que están gobernadas por el

Partido Socialista, pero eso me ocurre con otros gobiernos autonómicos que están gobernados por el Partido Popular y que también tienen sus puntos de vista discrepantes con la comunidad vecina. Esta es la única parte de su crítica a la que no soy capaz de contestar.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna precisión adicional? **(Pausa.)**

Tiene un minuto, señor Pascual.

El señor **PASCUAL MONZO**: Hay que reconocer, señor Ministro, que ha sido de las pocas veces que ha venido usted y ha replicado con un talante bastante humilde. En cualquier caso, señor Ministro, yo no le he dicho que usted no tenga que cumplir la orden del tribunal, sino simplemente que han creado allí un problema y ahora dicen que hay que esperar a que los tribunales sean los que solucionen el problema, cosa a la que ustedes nos tienen hoy en día bastante habituados y no solamente en temas relativos a la infraestructura, sino también en otros temas.

Simplemente le he recordado las acusaciones que usted gratuitamente hace muchas veces al Partido Popular y ahora esa solidaridad de la que ustedes presumían tanto en este caso no se está dando, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Desea intervenir, señor Ministro? **(Denegaciones.)**

En nombre del Grupo Socialista tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia y por la información que nos ha suministrado.

Había que aclarar algunas cuestiones previas antes de entrar en el fondo de la cuestión. La primera parece obvia: los socialistas creemos que Valencia está perfectamente situada donde está, lo cual no es ningún mérito nuestro ni de ninguno de los componentes de esta Cámara, y si tiene mala suerte, caso de que la tenga, yo creo que las raíces son distintas; algunas de las raíces de esa mala suerte —insisto, si es que existe— las hemos podido ver aquí esta tarde.

Yo, que estuve en la discusión del Plan General de Carreteras, ni he dicho ni he escuchado a nadie que dijese que las autopistas son de derechas. Dijimos y mantenemos que la manera de construir las autopistas en España antes de 1982 sí era de derechas, porque se financiaron con un seguro de cambio que nos costó a todos los que estamos aquí más de 400.000 millones de pesetas. Hasta el año 1992 no tuvo la Dirección General de Carreteras un presupuesto de esa dimensión. Eso fue lo que dijimos y eso fue lo que me parece una obviedad histórica fácilmente constatable. Y no me sorprende, por coherente, la afirmación que he escuchado de que la línea recta es la distancia más corta entre dos puntos. No me sorprende porque la he escuchado incluso predicada de la autovía Huelva-Cádiz, aunque pasase por el Coto de Doñana, por tanto, no me sorprende, insisto, por coherente —aunque estas cosas no las escucho—, que todavía haya quien defienda la tesis de que la distancia más corta entre dos puntos es la línea recta.

La cuestión que nos ha traído aquí hoy era conocer si se ha estudiado suficientemente la opción elegida en la Orden Ministerial que establece el trazado del trozo que falta de autovía, y lo que hay que decir es que, sinceramente, el primer mapa que nos han enseñado es un mapa que nos hiere a todos, es un mapa en el que hay una discontinuidad de infraestructuras importante para España en su conjunto porque comunica dos de las regiones económicamente más dinámicas del país. Eso que acaban de descubrir algunos hoy, ya hemos escuchado al señor Ministro que lo descubrieron en el Ministerio en el año 1989, y llevan precisamente seis años intentando resolver esa solución de continuidad con una solución que sea compatible con el respeto al medio ambiente.

No es misión de esta Cámara —lo han dicho otros intervinientes— entrar a valorar opiniones distintas absolutamente respetables, ni mucho menos entrar en una polémica que se pueda haber originado por la actuación legítima de otras administraciones públicas, ni siquiera presuponer cuál va a ser el fallo de los tribunales en la opción que se encuentra recurrida ante ellos.

Nosotros hemos escuchado hoy también un minucioso relato de un proceso de descartes científico-técnicos extraordinariamente complejo, que ha ocupado seis años de la Administración del Estado, que ha ocupado seis años de voluntad, que todavía sigue viva por lo que hemos escuchado al señor Ministro, para seguir estudiando, investigando, avanzando, intentando conseguir, si es posible, el óptimo paretiano en el que todos estén conformes porque todos ganan, si eso es posible. Pero la verdad es que ese proceso de descartes nos ha dejado aquí ante la única carta que con criterios de racionalidad económica y política es posible jugar, como digo, salvando la solución final que den nuestros tribunales de Justicia a la cuestión que se les ha planteado, aunque a mí me hubiera gustado escuchar la definición de otros grupos.

Hay otra opción, que es no jugar esa carta, que es no jugar la partida, que parece ser la opción que se apoya como consecuencia del último seminario que se ha realizado al efecto, y es decir: vamos a dejar las cosas como están, vamos a dejar que este mapa siga hiriendo el sentido común y político de los españoles y vamos a mirar hacia otro lado, porque no es posible atravesar un territorio extensísimo, que ha sido barrido hasta la saciedad durante seis años, no es posible atravesar este territorio sin que se produzca un impacto ambiental. Impacto ambiental se tiene que producir forzosamente. Cualquier infraestructura lineal asentada sobre el territorio produce un impacto ambiental. Lo que tenemos que decidir los políticos es si ese impacto ambiental es asumible por la naturaleza y es beneficioso en su balance coste-beneficio.

¿Se ha hecho esto? Parece que sí. Hay cinco alternativas, y se elige finalmente una, que es la alternativa tres; dentro de la alternativa tres se plantean tres opciones, A, B, C, se decide por la opción C; dentro de la opción C hay una subfamilia de soluciones C-1, C-2 y C-3, dos de las cuales se descartan, se llega al final a una y sobre ésta, además, se estudian dos variantes. Esto a lo largo de seis años de trabajo científico y técnico de instituciones como el Feder, las

empresas consultoras, Dirección General de Carreteras, Instituto Geológico y Minero, es decir, una una serie de personas de cuyo buen criterio técnico y científico no parece que sea posible dudar, al menos en su conjunto. Se podría dudar de uno de ellos, pero no de todos.

Ha habido un seminario en el cual hemos escuchado a un portavoz decir que un determinado grupo de organizaciones ecológicas creen exactamente lo contrario de lo que creían un año antes, cuando dieron su apoyo a la opción tres, a la alternativa tres. Nos encontramos, como siempre que se plantea un problema de impacto ambiental, en un conflicto que algunos pretenden irresoluble entre los que creen una cosa y los que conocen esa cosa. A mí me parece que ese conflicto no es un conflicto irresoluble y que se puede solucionar en términos de compatibilidad entre los técnicos, que son los que saben hacer carreteras, los que saben los radios de curvatura, las pendientes, la altura de las pilas, en fin, todas las cuestiones técnicas que definen una carretera, y aquellos que asumen un papel importantísimo aportando una continua exigencia del mínimo impacto ambiental Pero —insisto— de mínimo impacto ambiental, no de carencia de impacto ambiental, porque eso es una cuestión de imposible solución.

La solución que se nos plantea como alternativa a una opción tan detallada y escrupulosamente estudiada durante seis años parece ser que consiste en dejar las cosas como están. ¿Hasta cuándo y por qué? ¿Hasta que todos estén de acuerdo en la solución adoptada? Es un empeño absolutamente imposible. Habrá que balancear las oportunidades y las debilidades de cada una de las soluciones que se proponen y encontrar aquellas que se ajusten al sistema común y a la responsabilidad política.

Lo cierto es que, hoy día, veinte kilómetros de autovía están paralizados, constituyen una grieta que es preciso soldar, y que es de interés para todos soldar, no para Valencia ni para la Comunidad castellana ni para Madrid, sino para el conjunto de los españoles, que, además, dotamos al Ministerio de los créditos necesarios para soldar esa grieta que divide el territorio español.

No podemos solucionar eso como Diputados. No estamos ante un proyecto de ley en el que es posible establecer enmiendas sobre un texto, es responsabilidad del Gobierno, del Gobierno y de todos los grupos políticos presentes en esta Cámara, y buena ocasión hubiera sido esto para que nos pudiéramos haber definido todos los grupos sobre lo que pensamos respecto a este problema en concreto.

Nosotros creemos que la solución que nos ha sido explicada se aleja del fundamentalismo ciego de quienes tienen una valiosísima visión de la realidad, pero unidireccional, no balancean las cosas, tienen un único criterio y un único objetivo en cuyo nombre se han efectuado muy interesantes aportaciones a la política de este país, y hemos escuchado, cualquiera de los que llevamos años en política, cosas sorprendentes, por no decir descabelladas en muchos supuestos. Se aleja de ese fundamentalismo ciego, repito, que cree posible la Arcadia ideal de configurar, de ordenar un territorio sin incidir sobre el mismo; se aleja también de las soluciones de despilfarro.

Yo no sé qué haría si un día el señor Ministro de Obras Públicas al que le toque la responsabilidad viene a esta Cámara a decir que se necesitan 20.000 millones de pesetas más para construir ocho kilómetros de autovía; no sé qué es lo que haría. Pero, desde luego, la solución propuesta se aleja, por descabellada, y se aleja también de un mecanicismo ciego que le hubiese permitido tomar una opción sin tener en cuenta los costes ecológicos, los daños medioambientales que se producirían. Yo creo que ésa es la solución que está tomada en la Orden Ministerial de 3 de agosto del pasado año.

Aun así, supuesta la decisión favorable de los jueces, tardaríamos tres años en disponer de esa infraestructura. No es posible reducirlo, pero es malo para la economía de este país ese retraso inevitable.

No podemos imaginarnos un escenario distinto, en el cual la judicatura impusiese algunas de las soluciones que, tras estudiarse exhaustivamente, han sido rechazadas. En todo caso, si se produce esa solución judicial, es obvio que no habría más remedio que aceptarla, y tendríamos que plantearnos, de entre las soluciones descartadas ahora, cuál es la que ofrece un balance de beneficio-coste, de eficiencia, de racionalidad y de respeto al medio ambiente más compatible con la urgente necesidad de esta infraestructura —insisto— no sólo para el País Valenciano, sino para el conjunto de los españoles, cualquiera que sea la región de España en la que estemos.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Señor Presidente, quiero agradecer, como es lógico, a mi compañero de Partido y de Grupo Parlamentario sus palabras, la comprensión que ha demostrado sobre las dificultades inherentes a un proceso de decisión de estas características. Después de oírle sigo creyendo que, a pesar de las críticas del Partido Popular, el Partido Socialista sigue siendo la fuerza política con mayor capacidad para vertebrar este país. (**Rumores.—Un señor Diputado del Grupo Socialista: ¡Muy bien!**)

Tendremos nuestros problemas (**Un señor Diputado del Grupo Popular: ¡Qué moral!**), que los tenemos y son inevitables en sociedades complejas, pero, francamente, este Partido, no digo que tenga una capacidad absoluta y por encima de cualquier dificultad, pero es el que la tiene todavía mayor, y a eso nos vamos a seguir aplicando cada uno en nuestro puesto. (**Rumores.**)

Comprendo que ustedes quieran competir con nosotros en conseguir este calificativo, están en su derecho y casi diría que en su obligación.

Nosotros trataremos de seguir haciendo compatibles los puntos de vista de las distintas comunidades; intentaremos construir consenso en el interior de nuestra organización política y en las administraciones donde la fuerza de los votos nos confieran la responsabilidad de gobernar, aunque no siempre lo conseguimos, porque —insisto— éste es un país complejo, lleno de dificultades de entendimiento

territorial, y aquí hemos tropezado con un problema especialmente difícil, pero estoy seguro de que, al final, acabaremos encontrando una solución, y las palabras de mi compañero me llenan de optimismo en esta materia. Ha sintetizado las dificultades con las que nos encontramos. Lo ha dicho muy bien. No sé qué pensaría la Comisión de Obras Públicas si, al final, llega el Ministro y dice: Miren, vamos a pasar por los pantanos. No sé si me aplaudirían o me reprocharían haber optado por una decisión que es criticable desde un cierto punto de vista, aunque tiene ventajas desde otro diferente.

Quizá los Diputados de esta Comisión, después de haber escuchado las explicaciones que he tenido el honor de darles y después de ofrecerles toda la información que deseen, puedan ayudar a tomar una decisión; quizá la Comisión pueda analizar el problema y emitir un dictamen al respecto. Para eso están las comisiones parlamentarias. Cuando se encuentra uno con un problema difícil, se nombra una comisión parlamentaria y ésta emite un dictamen. (**Rumores.**)

Los dictámenes técnicos ya los tenemos; no tendremos de mejores, no tendremos más ni mejores dictámenes técnicos, pero como hay discrepancia de opiniones, ¿qué les parece a ustedes si la Comisión toma una iniciativa, no en forma de ley, sino de dictamen razonado y, después de analizar y escuchar los puntos de vista de unos y de otros, aconseja al Ministerio que opte por una solución o por la otra? (**Un señor Diputado del Grupo Socialista: Muy bien.—Rumores.**) Yo me sentiría francamente interesado, porque creo que los representantes de los contribuyentes que van a pagar la solución, cualquiera que sea, contribuirían a disipar las preocupaciones de todos los españoles, y me ayudarían o ayudarían a los jueces a tomar la decisión.

Separemos, de todas maneras, señorías —y con esto acabo—, la vertiente jurídica de la vertiente política del problema. Hoy hay una serie de demandas presentadas ante los tribunales argumentando que hay vicios de forma en el proceso seguido de declaración de impacto ambiental. Hay que esperar a que los tribunales decidan si lo hemos hecho mal o no. Porque, si lo hemos hecho mal, tendremos que hacerlo mejor y repetir el proceso.

Sin embargo, quiero recordarles que ya ha habido una queja presentada ante instancias comunitarias relativa a la presa de Itoiz, donde todo el mundo, Icona incluido, argumentaba que lo habíamos hecho muy mal, que habíamos vulnerado el Derecho comunitario y que por la declaración de impacto ambiental la obra debía ser anulada. Y después de haber estudiado el caso, la Unión Europea ha dicho que no, que no había ningún problema; que habíamos respetado el Derecho comunitario, que la declaración estaba bien hecha, que el impacto ambiental era asumible y que podíamos hacer la obra. Por tanto, hay que tener mucho cuidado con las descalificaciones y con las críticas que dicen que están mal hechas las cosas. Yo no digo que no hayamos podido cometer un error de procedimiento, pero hay quien lo debe y lo puede decir, que son los tribunales. Esperemos a escucharles. Si los tribunales dictaminasen en un sentido o en otro y siguiera subsistiendo un problema

político, entiendo que éste es un foro en el que se podría intentar buscar una solución.

En todo caso, muchas gracias a todos ustedes, a todos, de verdad, por el tono constructivo con el que se ha desarrollado esta comparecencia, por las ideas y las sugerencias que se me han formulado, por las críticas, por la ayuda que he recibido y por la oportunidad que me han dado de explicarles los puntos de vista del Ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero dar las gracias al señor Ministro por su comparecencia y, puesto que ha aludido al funcionamiento de esta Comisión en el sentido de que nos ha dado la oportunidad de tomar iniciativas, crea, señor Ministro, que estamos en perfecta consonancia, pero que esta Comisión, y los miembros de los grupos parlamentarios que la constituyen, saben que son soberanos para tomar las iniciativas parlamentarias, vía dictámenes o por la vía que crean oportuno, para tratar de ayudar y cooperar en la resolución de los problemas que tenemos planteados.

Anuncio a todos los miembros de la Comisión que no se levanta la sesión, porque, a continuación, va a comparecer don Miguel Angel Fernández Ordóñez, en su calidad de Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia.

Interrumpimos la sesión durante dos minutos para reanudarla seguidamente.

Se reanuda la sesión.

— COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA (FERNANDEZ ORDOÑEZ), PARA INFORMAR, DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA COMPETENCIA, SOBRE EL PROYECTO DE LEY DE TELECOMUNICACIONES POR CABLE, ANTES DE QUE CULMINE EL PLAZO PARA PRESENTACION DE ENMIENDAS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001412.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión con la comparecencia ante esta Comisión de don Miguel Angel Fernández Ordóñez, Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia, para informar, desde el punto de vista de la competencia, sobre el proyecto de ley de las telecomunicaciones por cable antes de que culmine el plazo para presentación de enmiendas.

La autoría de la petición de dicha comparecencia la ha realizado el Grupo Popular y, en consecuencia, tiene la palabra don Jesús Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Desde el Grupo Popular damos la bienvenida al Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia, y yo querría, muy brevemente y con claridad, establecer un poco lo que nosotros pensamos que son las ideas base de esta comparecencia.

Es obvio y conocido de todos que hay un proyecto de ley de televisión por cable que está ya en esta Cámara enviado por el Gobierno. Ciertamente, y por noticias que han aparecido en la prensa, los diversos grupos políticos tienen posiciones diferentes y están preparando enmiendas a ese proyecto, bien de totalidad o bien parciales. En estas circunstancias, nosotros, como Grupo Popular, consideramos que es interesante para toda la Comisión el conocer la posición del Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia sobre este tema.

Yo no pretendo —no me parecería lógico— que el Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia analizara un proyecto enviado por el Gobierno que vamos a examinar los Diputados. No se trata exactamente, por tanto, de hacer un estudio concreto de ese proyecto, sino sobre todo de plantear, por el propio Presidente, cuáles son sus ideas ante situaciones en que la competencia va a verse afectada.

En primer lugar, yo me referiría a un hecho clave en todo este proyecto de ley, que es la posición de Telefónica como monopolio histórico, como compañía, más que pública yo me atrevería a decir, y lo he dicho muchas veces, compañía nacional, donde hay intereses privados en el capital (aunque lógicamente esté dirigida por el Gobierno), donde hay un monopolio, pero que tiene que pasar a una situación nueva. Esto hace que en el proyecto de ley se considere una determinada situación, digamos un título habilitante, y la opinión que querríamos conocer del Presidente del Tribunal es si esa situación que se plantea para Telefónica en el proyecto de ley es adecuada a la competencia o es excesiva, partiendo de la base de que yo quiero insistir aquí en que al Grupo Popular le preocupa, y mucho, el porvenir de Telefónica. En modo alguno consideramos que Telefónica deba ser apartada de la fibra óptica del desarrollo futuro. Eso sería mortal para Telefónica. Se trata de ver hasta qué punto se le va a dar una posición preeminente.

Otro segundo planteamiento sería cómo se hacen esas demarcaciones. En el proyecto se habla de 20.000 habitantes, creo recordar. De lo que se trata es de saber si esas demarcaciones parecen lógicas desde un punto de vista de la competencia. ¿Debía dejarse que hubiera cualquier tipo de demarcaciones o bien es conveniente establecer esos límites? Una vez establecidas, la pregunta sería ¿deben darse a uno solo las concesiones? ¿Es lógico que haya, aparte del título habilitante de Telefónica, un solo operador en cada demarcación? ¿Podría haber algún otro? ¿Podrían ser dos? ¿Se podría considerar más lógico, desde el punto de vista de la competencia, empezar con uno y que, al cabo del tiempo, pudiera haber otro? ¿Se satisface suficientemente nuestra visión de lo que debe ser la competencia, aunque haya sólo un operador por demarcación?

Las disposiciones transitorias hablan de las redes de cable existentes. Ahora mismo existen redes de cable en muchas ciudades españolas. ¿Es lógico el tratamiento que se les da? Claramente parece que se le reconoce una situación no de privilegio, pero sí de preeminencia. Desde el punto de vista de la competencia, ¿no sería más lógico empezar todos desde cero? También hay que considerar que existen

unas inversiones hechas por una serie de personas o de sociedades que han corrido un riesgo.

Estas son unas ideas generales. Si el Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia ha reflexionado sobre este tema más en profundidad, a lo mejor puede tener otras ideas sobre otros asuntos que yo ni siquiera planteo para ser breve. La última sería. Dado que a partir del 1 de enero de 1998 se suprime el monopolio de la telefonía, si Telefónica, como parece, va a competir con estos nuevos operadores en el mercado de lo audiovisual, y desde un punto de vista de la competencia, ¿deberían estos operadores desde el primer momento tener ese título habilitante? Aunque se diga que hay que habilitarlos, sería un mero trámite, porque el que tenga esta concesión tiene que contar con que a partir del 1 de enero de 1998 debe tener la posibilidad de transmitir telefonía móvil.

Esta sería la idea de la telefonía no móvil —quizá hemos hablado tanto de la telefonía móvil que unimos las palabras—, de la telefonía normal, no básica.

Desearía conocer la opinión del Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia sobre todo esto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Fernández Ordóñez para contestar a sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA** (Fernández Ordóñez): Muchísimas gracias al señor Posada y al Grupo Popular por haber invitado a venir a esta Comisión.

No me preocuparía, conociendo lo que hacen mis colegas en Estados Unidos, venir a hablar de proyectos de ley. Eso es lo que hacen ellos todos los días. Mi colega la señora Anne Bingaman, porque allí hay más cargos en manos de mujeres, está hablando todos los días de telecomunicaciones, especialmente en el Congreso y en el Senado, porque es un tema en el que los órganos de competencia han tenido un protagonismo inmenso. La liberalización de las telecomunicaciones de larga distancia en Estados Unidos se hace por una decisión del juez Green, a instancias del departamento antitrust. Me parece normal y estoy encantado de poder hacer lo que otros colegas.

No hemos reflexionado sobre dos de los temas que ha expuesto: el de las demarcaciones y el de la disposición transitoria. Por tanto, si le parece los aparco. Prefería hablar sobre lo que hemos reflexionado en el Tribunal y transmitirle otras cosas sobre las que hemos tratado. Desde mi punto de vista, la más importante de las que ha mencionado quizá sea la posición de Telefónica.

En el informe que remitimos en su día al Congreso, optamos por lo contrario de lo que era normal en los países que habían liberalizado, en el sentido de que a los antiguos monopolios no les dejaban entrar —singularmente en cable y otros negocios, como larga distancia— a las locales, etc. Ha habido en todos los procesos de liberalización un miedo enorme a los antiguos monopolistas y, por tanto, se han establecido prohibiciones.

En nuestro informe de 1993 dijimos que a Telefónica había que dejarle hacer todo, por muchas razones. Este es un país pequeño y el problema, tal como lo veíamos noso-

tros, no era prohibir hacer cosas a Telefónica, sino a otras empresas. Felizmente, esto es algo que ha cambiado en el mundo, y no es que fuéramos nosotros unos pioneros. Hoy en todo el mundo se está reconociendo que hay que dejar también a otros operar en otros mercados; se está discutiendo en Estados Unidos y en otros países. La línea es no prohibir a Telefónica operar en el mercado. Lo que sí es verdad es que nosotros decíamos y mantenemos que esto se hace en base a una igualdad en los operadores. Aquí ligo con la última parte de su intervención, cuando se ha referido al 1 de enero de 1998. No voy a hablar, por no cansarles, de la cantidad de aspectos positivos que tiene el proyecto de ley, a juicio del Tribunal. Luego los podemos ver. Uno de ellos es que algo que para nosotros fue una batalla decisiva —no ir al 2003, sino a 1998— está incluido en una ley, no en un acuerdo del Consejo de Ministros. Por tanto, la liberalización me parece algo extraordinario.

Debo decirles que cuando hace un año el señor Camisón me invitó a venir, yo estaba en una situación embarazosa porque el Tribunal tenía unas posiciones distintas a las del Ministerio. Hoy, felizmente, el acuerdo del Gobierno de 1993 sigue estrictamente las recomendaciones del Tribunal, por lo que me encuentro en una situación muy cómoda.

El proyecto está lleno de cosas positivas a favor de la competencia. Una de ellas es ésta. No sabemos qué va a pasar con los operadores, puesto que no van a poder operar en el mercado hasta 1998, mientras que Telefónica sí lo va a poder hacer en el mercado de cables. Con la lentitud que se están produciendo los procesos legislativos, a lo mejor estamos hablando de meses porque esto acaba, pero simbólicamente me parece importante. Aunque sean ocho meses los que se va a operar, creo que es importante defender que en ese tiempo haya reglas de competencia. Ahí sí que haría una sugerencia y es decir que Telefónica sí puede entrar en el mercado del cable desde el primer momento y dar todos los servicios, menos televisión por cable —sería una de las soluciones—, hasta que se les deje dar telefonía básica a los otros operadores. Es una sugerencia que les hago. Desde nuestro punto de vista, aceleraría la liberalización, incluso de 1998, porque estoy convencido de que Telefónica estaría interesada en que los demás pudieran dar servicios telefónicos y ella televisión por cable.

Como lo que nos interesa es promover cuanto antes la liberalización, ésa sería una sugerencia que dejo encima de la mesa, en el sentido de decir: si hoy pudieran todos dar telefonía básica no tendría sentido poner a Telefónica ninguna limitación. En todo caso, Telefónica no debería tener limitación de tender sus cables y de dar los mismos servicios que los demás. Como el resto de los servicios los demás pueden darlos, Telefónica también los podría dar por cable. Esa me parece una idea elemental en la línea de no prohibir a Telefónica aquello que no está prohibido a otros. Es una sugerencia que yo hago. Esa es una sugerencia, pero el criterio es la igualdad, como usted señalaba, cosa que no se está dando en este momento.

Hay otro tema delicado, que es el de la concesión a un solo operador —decía usted—, pero entiendo que es a dos. En realidad es a Telefónica. Es un tema complicado, por

dos razones. En primer lugar, la mayoría de los países se lo han dado a uno. Aunque se ha hecho por concurso, etcétera, se ha dado a uno. ¿Por qué? Porque se pensaba que era muy difícil rentabilizar económicamente el negocio si había más de uno operando. Lo raro ha sido darlo a dos. Mientras no haya liberalización de las infraestructuras, es probable que este modelo de dos que hay aquí produzca en determinadas áreas suficiente negocio como para que haya dos operadores, pero me preocuparía —usted dirá que es raro en una persona que preside el Tribunal de la Competencia— que no hubiera demasiada competencia en determinadas áreas, por lo que habría que pensar que en ellas sólo hubiera uno. Hemos estado pensando en el Tribunal —aunque evidentemente lo del decreto es positivo, es más competencia dos que uno, qué duda cabe— en dejar la posibilidad —y luego hablaría de algo que no ha mencionado usted— de que, pasado un cierto tiempo, en aquellos sitios donde no ha aparecido negocio suficiente pueda hacerse la concesión a uno, en exclusiva.

Dicho esto, la verdad es que, si se piensa que la liberalización de las infraestructuras va a llegar, lo de uno o lo de dos es una broma, aquí va a haber tres, cinco, siete o nueve. El problema es que estamos regulando el cable en un momento tan próximo a la liberalización de las infraestructuras que el «third wire», como decía «The Economist», el tercer hilo puede aparecer mañana. Por tanto, si se liberalizan las infraestructuras, ni uno ni dos ni tres, habrá los que se quiera.

En ese sentido, señalaría que cuanto antes salga esta ley —yo diría que como sea— será mejor, porque, en definitiva, esta ley va a estar en vigor, desde el punto de vista de posibilidades técnicas, desde el momento que salga hasta que estén liberalizadas las infraestructuras; va a ser cuando va a operar esta ley. Por tanto, cuanto antes tengamos la ley antes podrá nacer un cierto número de operadores. Esto es lo que se me ocurre, a bote pronto.

Debo señalar, respecto a lo que usted decía de otros asuntos, que hay dos temas de los que sí nos interesa hablar. Uno es el del ente regulador. Si fuera posible crear cuanto antes el ente regulador de las telecomunicaciones —y por supuesto se podía pensar ahora en él— se resolvería una gran cantidad de temas de competencia. Nosotros estamos felices y encantados de que en el artículo 9.º se mencione al Tribunal de Defensa de la Competencia, porque creemos que es fundamental que alguien evite abusos de posición de dominio. Por tanto, reiteramos todo nuestro reconocimiento al Gobierno en la medida en que lo ha introducido en el proyecto de ley, porque hay que señalar que no figuraba en otros anteproyectos. Nos parece positivo.

Sin embargo, es evidente la complejidad tecnológica —creo que del artículo 9.º, al final—, la dificultad de estos temas. Nosotros hemos tenido ocasión de verlo, porque hemos tenido un caso, en Telefónica, de negación de líneas a uno de los pocos sectores liberalizados, que era el de los teléfonos en los aeropuertos para transmisión de datos, etcétera, en el que al final hemos tenido que sancionar a Telefónica. Es un sector difícil y, por tanto, es bueno tener un ente regulador, al margen de tener el Tribunal de Defensa de la Competencia, para que no haya abuso de posición de

dominio y otras tácticas. Y eso está en el acuerdo del Gobierno, no estoy diciendo algo nuevo y que no esté aprobado por el Gobierno. Pero, de alguna forma hay que introducirlo, porque creemos —quizá porque somos autoridad independiente— que esto funciona y que es un ente que vendría muy bien para que todos los cabos sueltos que deje la ley el ente regulador independiente pueda resolverlos sobre la marcha, pues es muy difícil predecir muchas de estas cosas en una tecnología que está cambiando radicalmente.

El otro tema que sí hemos examinado —que no ha tocado usted pero del que me gustaría hablar— es el del capital extranjero. Creemos que reducirlo a la Comunidad no es bueno. Es la idea de Europa fortaleza, porque no van a poder invertir otras nacionalidades. Es evidente que la reciprocidad es importante, por lo que hay que tenerlo en cuenta. Sin embargo, una idea que estudiamos en el Tribunal es que quede esto como está, es decir en la Unión Europea, pero quizá dejando en manos del Gobierno, si hay negociaciones en las que obtiene reciprocidad, que pueda perfecta e inmediatamente elevar estas cantidades. Eso es bueno, en definitiva, porque si no, ¿qué es lo que estamos haciendo? Estamos excluyendo la entrada de los mejores en el negocio. Y realmente cuando el capital extranjero interesa en un sector es porque es el mejor, porque trae tecnología, porque sabe manejar las cosas y, por tanto, es el que va a difundir toda esa tecnología. Desde luego creo que el principio de reciprocidad se debe mantener, me parece absurdo que nuestro país se abra si los otros no se abren. Esto es algo elemental y que debería cuidarse. En cambio, veo que la ley es excesivamente rígida, porque si el Gobierno consiguiera reciprocidad en otros países tendría que presentar un proyecto de ley, etcétera; creo que se puede dejar en manos del Gobierno esa decisión, porque ya pensará suficientemente en el interés público, pero que quede fijado dentro de la ley un esquema de reciprocidad. Es todo lo que se me ocurre en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Posada, ¿quiere usted responder?

Lo digo porque he invertido el turno en el uso de la palabra. Lo que normalmente hacemos es que el compareciente exponga sus puntos de vista y a continuación los demandantes, en nombre de sus grupos parlamentarios, intervienen. Si no le importa, señor Presidente, el señor Posada le formulará sus preguntas y usted, a continuación, antes de la segunda intervención, expresará los aspectos que no hayan sido motivo de preguntas por parte del ponente, en este caso del Grupo Popular, completando su exposición. Con posterioridad, intervendrá el portavoz del Grupo Socialista.

Tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Creo que en una interpelación es bueno que, en primer lugar, el interpelante diga lo que pretende para que pueda contestar el interpelado. Yo voy a matizar brevísimamente.

Me parece muy interesante la posición que plantea el Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia so-

bre Telefónica e, incluso, sobre esta nueva idea de televisión por cable, hasta que los demás tengan telefonía básica. No sé si los grupos haremos caso de ella, pero me parece una posición inteligente.

Comprendo un poco lo que dice de uno o varios concesionarios a la hora de dar las concesiones, porque habrá algunas demarcaciones en donde será difícil que incluso para uno haya suficiente mercado.

Sí quiero centrarme en el tema del ente regulador, que no lo he tocado porque es algo que hemos reiterado muchas veces, y no sólo para televisión por cable. Nuestra idea es que el ente regulador debe regular todas las telecomunicaciones, y ahí sí que insistimos —y yo personalmente lo he defendido siempre— en que es fundamental que ese ente independiente cree esa cultura en la que los que vayan entrando en el mercado no pueden considerar a Telefónica como un elemento que les aniquila, pero tampoco puede Telefónica considerar que los nuevos elementos que entran le están robando el mercado. Mientras no cambiemos esa cultura ese ente regulador es fundamental.

En cuanto al capital extranjero, sí coincido con lo que dice el Presidente del Tribunal. Manteniendo el aspecto de la reciprocidad, creo que esto es algo que también deberíamos incorporar los grupos, porque da al Gobierno posibilidades de negociación —¿por qué no decirlo?—, con Estados Unidos, por ejemplo; indudablemente capacitan a todos para poder jugar algún papel.

Por eso y terminando, señalaría que coincido plenamente en que, en la situación en que nos hallamos, al borde de la liberalización de las infraestructuras, lo más urgente, lo verdaderamente importante es que la ley salga y que salga más o menos como hemos dicho. Sí debo decir que si no sale no es por ninguno de los motivos de los que estamos hablando, en cuanto a competencias, sino por temas de carácter administrativo que tendrían otro tratamiento. Repito que la urgencia es fundamental en esta ley.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia tiene la palabra para contestar o matizar las manifestaciones del señor Posada y añadir lo que crea oportuno.

El señor **PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA** (Fernández Ordóñez): No tengo nada que decir, porque he utilizado mi intervención anterior para hablar de dos o tres cosas de las que no había hablado, por lo que estoy absolutamente de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Me disculpo, porque ha sido culpa mía no haberle dado la oportunidad inicial de expresar sus criterios con respecto al motivo de la comparecencia.

A continuación, tiene la palabra el señor García-Arrecciado, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **GARCIA-ARRECCIADO BATANERO**: Intervendré de manera muy breve, señor Presidente.

Muchas gracias, señor Fernández Ordóñez, en esta bienvenida, que es casi una despedida, porque precisa-

mente tendrá que asumir las responsabilidades de introducir la competencia, aunque sólo sea en la generación y en la distribución en baja, en un sector hasta ahora absolutamente hermético a la competencia. Le deseamos en ese trabajo un sincero éxito. El sector energético es un sector fundamental en el país e introducir la competencia en sociedades con tan hondo pedigrí en la competencia va a ser realmente un esfuerzo en el cual le deseamos el mejor de los éxitos.

También le agradecemos...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor García-Arrecciado. Esta Mesa y esta Presidencia quieren dejar constancia de que el señor Fernández Ordóñez está compareciendo como Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia. Creo que no procede que otros aspectos posteriores que puedan afectar a su persona o a la Administración pública sean puestos de manifiesto en esta reunión.

El señor **GARCIA-ARRECCIADO BATANERO**: Señor Presidente, el contenido de mis intervenciones lo decido yo. Y dentro del contenido de mis intervenciones estoy en mi pleno derecho de desear al señor Fernández Ordóñez éxito en su futuro trabajo. Por tanto, discúlpeme, señor Presidente, por segunda vez, que tenga que decir que su intervención es absolutamente impertinente, en el sentido de no pertinente.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia solamente ha querido dejar constancia de que no conocemos en absoluto ningún tipo de cambio de responsabilidades del señor Fernández Ordóñez oficialmente en estos momentos. Comparece de una forma muy importante y muy significativa, como Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia.

El señor **GARCIA-ARRECCIADO BATANERO**: Señor Presidente, la realidad trasciende del BOE. Es bastante más compleja y más rica en sus contenidos que el BOE. La no existencia de algo en el BOE no implica su no existencia en la realidad política que tenemos que abordar en esta Cámara. Pero no es ése el objeto de la comparecencia.

Nosotros le deseamos, señor Fernández Ordóñez, lo que le hemos dicho ya. Al mismo tiempo, le felicitamos sinceramente por el esfuerzo importante que ha tenido que hacer a lo largo de estos años para remover de la conciencia de los españoles la cultura del monopolio y del intervencionismo que tan hondas raíces históricas tiene no sólo en la sociedad, sino en los gobiernos de este país.

No tengo empacho alguno en decirle que muchos de sus dictámenes han sido fuente de reflexión permanente para mi Grupo parlamentario y que muchas de las soluciones que usted ha aportado a los problemas que han estudiado en sus dictámenes forman ya parte del bagaje ideológico y político no sólo de este Grupo, sino de la realidad política del país, porque han sido recogidos —algunos, otros no, como bien sabemos— en la legislación que hemos ido produciendo.

Nosotros compartimos con usted su visión del papel de la Telefónica para que opere en términos de igualdad con los segundos operadores que pueda haber en el cable. Creemos que eso está fundamentalmente bien dibujado en la ley, pero a lo largo del «íter» parlamentario estaríamos dispuestos, junto con otros grupos, a perfeccionarlo aún más. Valoramos y coincidimos plenamente en el papel que Telefónica debe jugar en términos de absoluta igualdad con los competidores a los que habrá de enfrentarse.

También nos parece que no debe haber más de dos concesiones. Pero el problema que le quiero exponer en nombre de mi Grupo es quién las da. El problema de esta ley no es de competencia en términos de mercado, sino de competencia en términos constitucionales. El artículo 149.1.21 indica que las telecomunicaciones en su conjunto son competencia plena del Estado —eso nadie lo discute— y el 149.1.27 indica que en lo referido a medios de comunicación social, en cuanto que pueden afectar al derecho de la libertad de expresión de los españoles, sólo corresponde al Estado la legislación básica y a las comunidades autónomas el desarrollo, siendo doctrina acreditada del Tribunal Constitucional que en el desarrollo se incluye el acto administrativo de otorgar la concesión.

Ese es el problema importante de esta ley: el de competencia en términos constitucionales; también va a influir después la competencia en términos de mercado. Porque de que la ley recoja una o dos de estas dos contradicciones que enfrentan a la Constitución con la realidad que el mercado y la técnica nos imponen va a depender un hecho tan importante como que en España haya un único mercado de telecomunicaciones si es la autoridad de la Administración central la que da las concesiones, pudiendo así tener una visión global del conjunto de las telecomunicaciones por cable en el país y aplicar una determinada política. Pero si se impone la tesis de que los medios de comunicación social, que van también por el mismo cable, son los que se arrogan la facultad de dar la concesión, ésta la tendrían que dar las comunidades autónomas. Eso introduciría el riesgo de fragmentar un mercado incipiente en 17 mercados distintos con 17 centros de decisión diferentes.

Sobre esto quisiera que tuviera la generosidad en esta última comparecencia ante nosotros de darnos su criterio, por si puede introducir alguna luz en lo que hoy es el gran obstáculo con el que se enfrenta esta ley en el Congreso de los Diputados.

El señor **PRESIDENTE**: Con la pertinencia que me atribuyo como Presidente de la Comisión, tiene la palabra el señor Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia.

El señor **PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA** (Fernández Ordóñez): Si me lo permite el Presidente, como el sentimiento de agradecimiento supera protocolos, quiero agradecer sus palabras al señor García-Arreciado, independientemente de las normas, que desconozco. Espero que el Presidente entienda que, habiendo estado en el puesto que he ocupado, recibir esas palabras agradables no suscita en mí más que un agradecimiento que quiero expresar.

En cuanto al fondo, a lo que usted ha preguntado, desgraciadamente no voy a contestar. Lo hemos estudiado en el Tribunal y hemos considerado que es un tema que no afecta a la competencia. Es un tema importantísimo, clave, todo lo que usted quiera, pero nuestra preocupación como Tribunal es garantizar que las decisiones se tomen con transparencia, con arreglo a reglas y no a discrecionalidad. Nos importa menos quién decide que cómo se decide, desde el punto de vista de la competencia. No digo que no sea relevante; desde luego, creo que es enormemente relevante y que tiene aspectos políticos y jurídicos que deben ustedes considerar.

Desde el punto de vista de la competencia, lo que nos importa es que determinados aspectos de las decisiones —y yo creo que en el proyecto de ley hay varios pasos de los que no he hablado antes, concurso público, etcétera— estén garantizados. Por decirlo de alguna forma, nos importa más que el poder político esté limitado en esas cosas que quién tiene el poder político de dar estas autorizaciones o estas concesiones.

Como hemos decidido en el seno del Tribunal no entrar en ello, porque entendemos que no tiene que ver con la competencia —lo cual no quiere decir que no sea importantísimo y que no sea clave y que, evidentemente, cualquiera de nosotros reconozcamos que es un asunto que esperamos que ustedes decidirán, y seguramente decidirán muy bien—, lo siento mucho, pero no contesto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, ¿desea hacer alguna precisión o matización?

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Tan sólo manifestar que entiendo perfectamente que el Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia no haya respondido. Quizá sea que no ha podido responder, ciertamente. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fernández Ordóñez.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y treinta 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