



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 497

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 42

celebrada el miércoles, 17 de mayo de 1995

Página

ORDEN DEL DIA:

Preguntas:

- Del señor Ribó Massó (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre actuaciones para solucionar los problemas de mantenimiento y conservación del eje ferroviario Barcelona-La Tour de Carol, tramo Ripoll-Puigcerdá. (BOCG serie D, número 210, de 24-3-95. Número de expediente 181/001465) 15106
- De la señora Cremades Griñán (Grupo Parlamentario Popular), sobre soterramiento de las vías de ferrocarril que cruzan una extensión densamente poblada en la ciudad de Murcia. (BOCG serie D, número 201, de 10-3-95. Número de expediente 181/001397)..... 15108
- De la señora Fernández González (Grupo Parlamentario Popular), sobre previsiones acerca del trazado, características y enlace de la Ronda Sur de Gijón y comunicación por autovía entre Gijón y Villaviciosa. (BOCG serie D, número 201, de 10-3-95. Número de expediente 181/001402)..... 15112
- Del señor Alcaraz Masats (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre previsiones de financiación con fondos de la Unión Europea (UE) del proyecto de recuperación de la orilla izquierda del río Guadiana, a su paso por la ciudad de Badajoz. (BOCG serie D, número 109, de 10-6-94. Número de expediente 181/000821) 15117

	<u>Página</u>
— Del señor Andreu Andreu (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre actuaciones para abordar la sequía en Andalucía. (BOCG serie D, número 222, de 26-4-95. Número de expediente 181/001503).....	15117
— De la señora Martínez Saiz (Grupo Parlamentario Popular), sobre planes en relación con la elaboración de una normativa básica sobre protección contra el ruido. (BOCG serie D, número 222, de 26-4-95. Número de expediente 181/001505)	15123

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

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, buenos días. Iniciamos la sesión número 42 de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente. Tengo que anunciar a los miembros de esta Comisión que se ha solicitado por parte del señor Ribó el que se inicie el turno de preguntas por la número 2. El compareciente, que es don José Alfredo Zaragoza Raméau, Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, va a contestar a todas las preguntas; es decir, estaba previsto que la última, sobre el ruido, iba a contestarla doña Cristina Narbona, y en este caso me acaba de comunicar el señor Secretario de Estado que va a ser él el que va a contestar a todas.

¿Hay algún inconveniente para que se realice este cambio en el orden del día, por el cual el punto número 2 pase a ser el número 1? (**Denegaciones.**) Entonces empezamos por el punto número 2.

CONTESTACION A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS SOBRE:

— **ACTUACIONES PARA SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DEL EJE FERROVIARIO BARCELONA-LA TOUR DE CAROL, TRAMO RIPOLL-PUIGCERDA. FORMULADA POR EL SEÑOR RIBO MASSO (GIU-IC). (Número de expediente 181/001465.)**

El señor **PRESIDENTE:** El punto número 2 dice así: Actuaciones para solucionar los problemas de mantenimiento y conservación del eje ferroviario Barcelona-La Tour de Carol, tramo Ripoll-Puigcerdá. El autor es don Rafael Ribó Massó, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tiene la palabra el señor Ribó.

El señor **RIBO MASSO:** Gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Perdón, señor Ribó.

Dadas las circunstancias de las preguntas que tenemos, del compareciente y otras que todo el mundo tiene en su subconsciente, hoy rogaría esta Presidencia a los proponentes de las preguntas que fueran lo más concisos posi-

bles, así como al compareciente que fuera también muy concreto, lo cual no significa que el tiempo estatutario no haya que cumplirlo y, en consecuencia, que todo el mundo salga satisfecho de esta reunión, como es habitual.

Perdón, señor Ribó, sigue teniendo usted la palabra.

El señor **RIBO MASSO:** Gracias, señor Presidente. Gracias, señorías, por haber permitido el cambio, y le garantizo que, además, el motivo es uno de los que usted ha dejado implícitos y, por tanto, voy a ser lo más conciso posible.

Como se sabe, preguntamos sobre las actuaciones que tiene planificadas Renfe para dar una solución definitiva a todos los planes de mantenimiento y conservación del eje ferroviario Barcelona-La Tour de Carol, tramo Ripoll-Puigcerdá. Ya avanzo que es un eje que podíamos denominar Barcelona-París, porque incluso hoy se puede ir con comodidad desde La Tour de Carol hasta París, pero con bastantes dificultades desde Barcelona hasta La Tour de Carol. Es decir, éste es un eje internacional clarísimo, quizá en distancia kilométrica el más corto entre Barcelona y París, y además es un eje de carácter regional, por la posibilidad de conectar diversas comarcas y zonas que están muy necesitadas de transporte, en este caso transporte público.

El año 1984 Renfe anunció el cierre de esta línea. Hubo una movida ciudadana unitaria, como quisiera subrayar en todo lo que voy a considerar en esta pregunta. El Gobierno desmintió el cierre, y el año 1994, el mismo Ministro, en esta Cámara, de nuevo mantenía la voluntad de tener aquella línea abierta. Pero la línea abierta desasistida es, de facto, un progresivo cierre. Hoy en día en esta línea se toman lo que se llaman en términos ferroviarios precauciones, que no son más que una serie de señales de alerta para reducir la velocidad. Ante la degradación progresiva de la línea (se calcula que se va degradando un cinco por ciento anualmente), se va incrementando el tiempo de recorrido con los correspondientes peligros, incluso de lo que podría ser, repito, en la lejanía, un cierre judicial, si aquellas precauciones fuesen insuficientes para garantizar una seguridad.

En un tramo de 49 kilómetros, como es el que va entre Ripoll y Puigcerdá, se va hoy a un máximo de 40 kilómetros por hora (la velocidad más baja que se da en Renfe), y lo que antes se tardaba en recorrer 50 minutos, se ha pasado a 82 minutos. Ello motivó una serie de reuniones en el último año y medio con el Subsecretario del Ministerio,

con directores generales, conversaciones con el mismo Ministro, repito y subrayo otra vez, conversaciones de carácter unitario, porque había representación de todo el arco parlamentario que se dedica a estos trabajos; había incluso representantes de las diversas instituciones, y se manifestaba una voluntad común de abordar este problema, pero a nuestro entender puede haber un divorcio entre palabras y hechos. Los estudios de la Administración central, de la administración autonómica y de la Renfe coinciden en que son necesarios 2.000 millones de pesetas de actuación inmediata en este tramo. Se calcula que con 16.000 millones en toda la línea, implicando incluso el desdoblamiento Barcelona-Vic como un tren submetropolitano, se podría ir a una efectividad de la línea muy importante, pero como mínimo es urgente, en un plazo breve, invertir 2.000 millones en el tramo Ripoll-Puigcerdá.

Con aquel sentido unitario abordamos este tema en los prolegómenos de los presupuestos para 1995; todos manifestamos el acuerdo, y personalmente quedé encargado de redactar el estudio final y la propuesta de enmienda. Con relativa sorpresa, y al llegar el momento de la firma, los diversos grupos parlamentarios se fueron descolgando del acuerdo, 2.000 millones pasaron a ser 500 en el Senado y acabaron siendo 300 millones en el presupuesto.

En respuesta de 22 de marzo de 1995, el Ministro dice que la mejora de esta línea está contemplada en el Plan Director de Infraestructuras. A nivel de información del Ministerio no nos consta que esto esté en el PDI o, como mínimo, en los documentos parlamentarios de que disponemos, y en la respuesta se dice que tras un mes de licitación, treinta y seis días para abrir las plicas, dos meses y medio para seleccionar, tres meses para redactar el proyecto y cuatro para adjudicar la contratación, en diez meses se podrían empezar los trabajos. El señor Ministro acaba diciendo que la cifra de 300 millones no podrá ser invertida en este ejercicio. Yo creo que ninguna obra podrá ser realizada en este ejercicio porque el cálculo desde marzo de 1995 que hace el propio Ministro nos lleva a febrero de 1996. No se trata de que la cifra no puede ser invertida, sino que nada podrá ser realizado más allá de los estudios en este ejercicio, lo cual nos parece algo preocupante.

Nos gustaría saber si ello conecta con las ideas que da Renfe, dirección española, para evitar el planteamiento de inversión en la línea cuando dice que el sistema ferroviario como medio de transporte de viajeros y mercancías está siendo seriamente cuestionado en las últimas décadas, suponiendo una importante carga para los Estados correspondientes; las posibilidades de expansión del ferrocarril apuntan hacia líneas de alta velocidad para transporte de viajeros y cargas ligeras —ésta no es una línea de alta velocidad—; el ferrocarril, en su concepción tradicional, con las innovaciones inherentes a los nuevos tiempos, seguirá siendo socialmente necesario para el transporte de viajeros en los núcleos de cercanías, por tanto, descartaríamos el tramo de Vic hasta Puigcerdá, La Tour y la conexión internacional, y el ferrocarril siempre será útil para la industria cuando absorba los transportes de las grandes masas a largas distancias. Sabido es que esta línea no es una línea que pueda servir directamente a la industria. Pero esto no es

homologable a la mayoría de líneas que existen en zonas de montaña en Europa, y, por supuesto, no me refiero a ferrocarriles de grandes pendientes, me refiero a las líneas ferroviarias que hay en Francia, en Italia, no digamos ya en Suiza o en la misma Alemania atravesando zonas montañosas también de conexiones internacionales.

Por todo ello, nos gustaría saber, por parte de la Administración, de verdad, cuáles son los compromisos ante una perspectiva sobre la que de la propia información del Ministro se deduce una nula acción durante 1995.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a su pregunta, tiene la palabra el señor Zaragoza, a quien, lógicamente, y como es habitual, damos la bienvenida de nuevo a esta Comisión.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Por lo que escucho no voy a decir que usted tiene tanta información como yo, pero sí suficiente para que la que le voy a dar simplemente sirva para afianzar lo planteado por el señor Ministro, pero está en la línea de lo que usted está comentando.

Usted plantea que es una línea que puede conectar Barcelona con París. Me permitirá que le diga que eso es prácticamente anecdótico. Creo que lo importante en este tipo de líneas o en esta línea es el carácter de capacidad de movimiento en un «hinterland» amplio que coge el Sur de Francia y la zona de Cataluña, que yo creo que es donde tiene la justificación una línea de este tipo. Obviamente, dentro de una malla de red se puede llegar por ella hasta París, pero nunca sería el itinerario más corto dada la tecnología que se está implantando.

Por tanto, no encuentro su justificación en el hecho de que sea un eje que pueda conectar París con Barcelona, sino en el hecho de que, como usted mismo decía, es un tipo de ferrocarriles de zonas montañosas que permite la conexión entre vertientes próximas y conectadas cultural y económicamente y que en absoluto debe cerrarse. Es cierto que se contempla en el Plan Director de Infraestructuras, y le remitiré la información correspondiente para que usted pueda analizarlo. También es cierto que en muchos casos, como usted comprenderá, en el Plan Director de Infraestructuras aparecen grandes conceptos dentro de los cuales se engloba, pero he tomado nota de ello y le suministraré por escrito la información necesaria.

Este no es un tema de Renfe, sino que es un tema de la Dirección General de Infraestructura Ferroviaria. Renfe tiene con el Estado un contrato de mantenimiento de las líneas en general y de su conservación, pero estamos en el caso de la posible puesta en actuación de una línea ferroviaria para la que, como usted conoce perfectamente, los avatares presupuestarios han destinado 300 millones, como usted ha descrito, en el año 1995. Yo no soy tan pesimista como usted respecto a que no se puedan llegar a gastar los 300 millones; espero gastarme la totalidad del presupuesto correspondiente. Pero es cierto que en estos momentos se están determinando las actuaciones prioritarias en el tramo y seguidamente se redactarán los proyec-

tos constructivos necesarios. A partir de entonces se procederá a la licitación, contratación e inicio de las obras correspondientes. Por tanto, el proceso a seguir es licitación de la asistencia técnica para la redacción del proyecto constructivo, inicio de la redacción del proyecto una vez publicada en el BOE la licitación, redacción del proyecto en un plazo mínimo en torno a unos tres meses aproximadamente y contratación de las obras una vez finalizada la redacción del proyecto.

Puesto que no lo tengo aquí, permítame que le remita un calendario orientativo de esta enumeración de apartados que le acabo de decir. Todo esto nos va a llevar prácticamente a la última parte del año, y, como consumirá buena parte del mismo, el conjunto de recursos presupuestarios que podamos absorber en 1995 espero que esté en torno a los 300 millones, pero eso está en función de que todos estos apartados los terminemos en octubre o en septiembre. No obstante, la idea que maneja la Dirección General de Infraestructuras en este momento es llevar a cabo durante el año todos los detalles que le he dicho y consumir, repito, los 300 millones que tiene asignados en el presupuesto del año 1995.

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

El señor **RIBO MASSO**: Yo le hablaba de dos vertientes de la línea: la regional, es evidente que es la más importante en la frecuencia de trenes, y la internacional, no despreciable, porque, señor Secretario, en La Tour de Carol puede coger un tren con literas a las ocho de la tarde y a las ocho de la mañana está en Austerlitz, y La Tour de Carol está a ciento y pico kilómetros de Barcelona. Además, hay una dimensión internacional regional, que sería la conexión con Toulouse de Languedoc, que es un centro importantísimo de producción industrial y comercial, como usted sabe, con una creciente relación con España y en concreto con Cataluña.

Le agradecería la información sobre el PDI, porque, repito, en la que disponemos en esta Cámara hay grandes conceptos pero no aparece por ninguna parte esta línea. En consecuencia, insisto, le agradeceré que me envíe dicha información.

Vuelvo al tema de los 300 millones. El señor Ministro es el que dice textualmente: ello hará que la cifra presupuestada en 1995 seguramente no pueda ser invertida toda ella en este ejercicio presupuestario. Lo dice él mismo, no es que lo digamos nosotros. Yo le he añadido no sólo la cifra, sino que no se realizará ninguna obra, y es lógico, porque si tenemos un calendario de plicas, licitación y contratación nos vamos a febrero de 1996, cuando aquí hay una urgencia importantísima. Si acaso, me gustaría que precisara sobre estos dos calendarios, el que da usted, por el que parece ser que sí había trabajos concretos en 1995, y lo que dijo el Ministro, pero esto sería incluso una cuestión secundaria.

Dado que la malla, como dicen los ferroviarios, entre Barcelona y Vic ya es excesiva, incluso habría una urgencia de desdoblamiento del tramo. Pero sobre todo el tiempo entre Ripoll y Puigcerdá no es competitivo, a pesar

de que se incrementa el número de viajeros, cosa sorprendente; por tanto, ahí existe una dimensión de precauciones y de seguridad que deberíamos subsanar con la máxima urgencia posible. Yo diría que quizá en esta Comisión estamos en la introducción del presupuesto para 1996, y permítame que ahora sea un poco humilde. No sé cuál será el clima político en el calendario electoral para hablar del presupuesto de 1996, ojalá con serenidad lo que hoy digamos entre usted y yo tenga reflejo en ese año, y no por los 300 millones, que incluso podían ser justificables si hablásemos sólo de la redacción del proyecto, sino porque pongamos manos a la obra y no volvamos a dar otra excusa, porque en ese caso estaríamos de pleno en la filosofía de 1984, pura y simplemente en el cierre de la línea.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Secretario de Estado tiene la palabra para contestar a esta pregunta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS** (Zaragoza Romeau): Voy a ser muy breve.

Como filosofía, siempre he mantenido el que los ferrocarriles o son competitivos con la carretera, o no tienen sentido. Desde este planteamiento, yo creo que es mejor una malla, como decía S. S., en todo caso más reducida, estratégicamente elegida y competitiva con los modos de transporte alternativos, o si no es ésa la situación, más vale no invertir a medias. Por eso, pondré todo el apoyo que desde la Secretaría de Estado y el Ministerio sea posible para que el presupuesto de 1996 nos dé la posibilidad de invertir en un ferrocarril en el que, como S. S. decía, es cierto que se puede ir en litera prácticamente en el mismo tiempo que hoy día se utiliza para ir de Madrid a Austerlitz. Yo esto lo puedo corroborar porque no cojo el avión nunca: para ir a París uso casi siempre el tren, y es la noche lo que utilizas. Pero lo cierto también es que es poco el volumen de uso que se realiza.

En este sentido, yo creo que la gran ventaja de esta línea, independientemente de que pueda suministrar ayudas a una diagonal hacia París desde Barcelona, es que veo un gran apoyo territorial y regional y, por tanto, creo que está plenamente justificada la inversión que estamos planteando. Yo no puedo, a estas alturas del año —estamos en el mes de mayo— avocar a que no gastaremos los 300 millones. A lo mejor S. S. me puede recordar perfectamente en el mes de noviembre que no me los he gastado, pero hasta el último día del mes de diciembre puede estar seguro S. S. que yo haré todo lo posible para gastármelo, y como todavía me quedan muchos meses, espero tener fe y capacidad para ello. Pero lo que necesitamos, como S. S. decía, es presupuesto en 1996.

— **SOTERRAMIENTO DE LAS VIAS DE FERROCARRIL QUE CRUZAN UNA EXTENSION DENSAMENTE POBLADA EN LA CIUDAD DE MURCIA. FORMULADA POR LA SEÑORA CREMADES GRIÑAN (GP). (Número de expediente 181/001397.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos al punto 1 del orden del día, que es la pregunta formulada por la señora Cremades Griñán, que dice así: soterramiento de las vías de ferrocarril que cruzan una extensión densamente poblada en la ciudad de Murcia.

Para formular la pregunta, tiene la palabra la señora Cremades.

La señora **CREMADES GRIÑÁN**: Quisiera saber la postura del Ministerio actualmente sobre el problema que tiene la ciudad de Murcia de las vías de ferrocarril. Hace unos años —ya podríamos decir casi tres décadas—, las vías de ferrocarril cruzaban una zona muy poco poblada, estaban en las afueras de la ciudad, pero hoy ya nos encontramos con que cruzan una serie de barrios que, lógicamente, están poblados con niños, mayores, etcétera. Entonces, hay un clamor popular, que usted conoce muy bien porque se han dirigido varias veces al Ministerio, y también debo decirle que la ciudad de Murcia está sorprendida por las últimas declaraciones del Director General. Por tanto, me gustaría, por favor, que aclarase esta situación.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Secretario de Estado para contestar a dicha pregunta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): La verdad es que el caso de los soterramientos de las líneas ferroviarias en nuestro país, concretamente en Murcia —pero me permitirá S. S. que haga una referencia al contexto nacional, porque no tengo más remedio que hacerlo—, es un problema importante, porque yo le podría suministrar a S. S., para curiosidad intelectual y política, el volumen de localidades y territorios de este país donde se solicita el soterramiento de las líneas.

Nuestro país se ha encontrado —como S. S. decía— con que la expansión de las ciudades en los últimos años ha llevado —en una explosión urbanística y en un desarrollo de las ciudades en los últimos 20 ó 25 años— a que los ferrocarriles, que muchas veces, sobre todo en las ciudades de carácter medio, no en las grandes ciudades, estaban por el contexto externo de la ciudad (históricamente el ferrocarril era un bien apreciado, pero molesto, y cuando llegaba a las ciudades se le ponía un poco fuera, tampoco las distancias eran muy grandes); todo esto ha llevado, decía, a que el ferrocarril haya ganado una de las cosas que es más importante en su competencia intermodal, que es la centralidad. Si por algo hoy día puede el ferrocarril competir con el avión, incluso con el coche en muchos casos, es porque nace de las conexiones del centro de la ciudad con el transporte urbano y termina también en el centro de la ciudad conectado al transporte urbano. Luego una de las grandes ventajas que tiene el ferrocarril en estos momentos es que está en el centro de las ciudades. Pero eso plantea un problema, y es que tiene que atravesar el acceso a la ciudad. Permítame S. S. que repita una cosa que digo muchísimas veces, todo esto sucede en Burgos, en León, en Murcia, en París y en Munich, donde para llegar a la estación de Aus-

terlitz —de la que antes hablábamos—, uno llega en tren atravesando todo París, y a nadie se le ocurre, obviamente, soterrar.

La verdad es que cada ciudad es un caso especial, y no sirven reglas generales que podamos enunciar. el Ministerio ha intentado estudiar, desde que el equipo actual está al frente del Ministerio, prácticamente caso por caso la mayoría de ellos, y encontrar soluciones que se adapten a cada situación. Y diré que en casos muy concretos y muy específicos puede plantearse o se ha planteado el soterramiento. Sin embargo, nosotros creemos que la alternativa única no es el soterramiento; la alternativa fundamental es la integración del ferrocarril en la ciudad, y esto obliga, tanto a nosotros como a las autoridades territoriales, a hacer un esfuerzo de estudio y de imaginación para permitir romper y coser la ciudad dando mayor ósmosis al territorio por donde pasa el ferrocarril, sin que la única alternativa sea el soterramiento. Esto nos ha llevado, a su vez, a realizar estudios, como le decía, en casi todas las ciudades.

Es cierto que Murcia capital es un caso al que ahora me referiré, pero Murcia comunidad autónoma tiene otros casos, que S. S. conoce, donde se plantea también el problema del ferrocarril pasando por las ciudades correspondientes. El Ministerio, a través de la Dirección General de Actuaciones Concertadas en Ciudades, lo que ha realizado es el estudio concreto del caso de Murcia, y en este sentido le puedo comunicar a S. S. —que quizá conozca— que se está desarrollando actualmente el estudio denominado programa general de actuaciones intermodales de transporte en el corredor Murcia-Cartagena, y que el estudio aborda, entre otros, el problema de la integración urbana del ferrocarril en la región de Murcia. En la actualidad, se ha finalizado ya la primera fase de ese estudio, consistente en la delimitación y caracterización del marco socioeconómico y territorial del sistema de transportes, que fue entregado a los ayuntamientos de Murcia y Cartagena y a la propia Comunidad Autónoma a primeros del mes de abril de este año, a fin de recoger sus posibles sugerencias sobre esta primera fase de estudio. Esta fase recoge un análisis diagnóstico de la situación actual y de los problemas y oportunidades detectados.

Al mismo tiempo, estamos en pleno desarrollo de la segunda fase, que tiene como objeto definir y desarrollar las posibles propuestas de actuación que se derivan de los resultados de ese diagnóstico. En el tema concreto —que supongo que S. S. estará interesada— de la estación del Carmen, se ha descartado —a nivel de estudio en el que estamos y, por tanto, no le dé S. S. más importancia— la solución extrema de sacar la actual estación del Carmen fuera del núcleo urbano, ya que ello hubiera tenido un efecto negativo sobre la centralidad a la que antes me refería. Este criterio, como S. S. conoce, es compartido por el avance del plan general de ordenación urbana de Murcia, que también aborda la integración urbana del ferrocarril.

Por tanto, todas las soluciones que se están planteando parten del mantenimiento de la actual posición de la estación y, a partir de ahí, se analiza la posibilidad de integración medioambiental y urbanística del ferrocarril en la ciudad.

Si S. S. no dispone de la primera fase del Plan, no veo en absoluto ningún inconveniente en que, disponiendo de él las autoridades territoriales, yo me encargue de hacerle llegar y, por supuesto, las sugerencias que pueda hacerme llegar S. S. serán bien consideradas.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que, independientemente de la pregunta, y ahora va a tener turno de réplica correspondiente la señora Cremades, la oferta que acaba de hacer se entiende que no solamente es para la señora Diputada, sino, por supuesto, para todos los grupos parlamentarios que están interesados en conocer dicho plan.

La señora Cremades tiene la palabra para el turno de réplica.

La señora **CREMADES GRIÑAN**: Al hilo de su intervención me llaman poderosamente la atención dos cosas. Por un lado, plasmar aquí que la red ferroviaria española es similar a la europea. Realmente, quien se haya desplazado a Alemania, a Francia o a Suecia se habrá dado cuenta de que no tiene nada que ver con nuestro planteamiento. Nosotros estamos moviéndonos en un terreno tercermundista y sobre todo la estación a la que yo me estoy refiriendo.

Es indignante —y perdone ya que me exalte un poco— que una ciudad con 400.000 habitantes como Murcia tenga una estación como la que tiene y tenga que estar soportando, a lo largo de unos 5 kilómetros, el problema actual que estamos viviendo. Es cierto que es una gran ventaja que el ferrocarril o la estación o el centro de comunicaciones se haya quedado más céntrico que anteriormente, sí que es una gran ventaja, pero también vamos a darle comodidades; comodidades que no me puede decir que se repiten a lo largo de la Comunidad Autónoma de Murcia, porque Cartagena y Lorca, que son las ciudades más significativas, tienen otras características distintas. Sin embargo, en Murcia se está planteando urgentemente una necesidad muy similar a la de Elche. Elche ha planteado su problemática y se ha resuelto. Entonces, lo que no puede tolerar ya el murciano es esa dejadez por parte del Ministerio, dejadez que, además, es comprendida —incomprendida en este caso— por el propio Ayuntamiento socialista.

El Ayuntamiento ahora mismo está elaborando un plan de viabilidad distinto al que está proponiendo el Ministerio. Por consiguiente, no hay tanta unidad entre el Gobierno central y el Gobierno territorial.

Es indignante que a estas alturas una ciudad tan poblada como Murcia, tan dinámica económicamente, aunque asfixiada actualmente, tenga que estar soportando desplazamientos de 80 kilómetros para coger un avión. No tenemos un aeropuerto ni tenemos unas infraestructuras férreas serias. Tenemos unos mínimos de ferrocarril y tenemos que aguantar una estación tercermundista. Esta estación le prometo yo que hay que irse a un pueblo recóndito de Cataluña para soportar esos cruces de vía y usted sabe que es un peligro para mayores, para niños, etcétera, cruzar dos o tres andenes saltando con maletas y que es insoportable.

Pero es que veo que avanza el tiempo y ante su programa maravilloso electoral que están vendiendo no avanzamos. Estamos engañando al pueblo, porque ahora

mismo ustedes tienen una serie de asociaciones de vecinos indignadas contra el Ministerio. Entonces, ustedes ¿quieren satisfacer? ¿Unos planes de gabinete, unos planes de despacho, o de verdad quieren responder a unas exigencias del público?

Ahora mismo, el Gobierno socialista en Murcia está siendo apoyado por el Partido Popular e Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya para defender los intereses de los murcianos, sin embargo, el Ministerio está encerrado en su gabinete. Eso no se llama cultura del pueblo, eso no se llama cultura del bienestar social, eso no se llama nada más que un *zarazú*. Eso va en contra del progreso del pueblo y eso va en contra de todas las comunicaciones actuales y eso, desde luego, no tiene nada que ver ni con la estación de Bonn, ni con la estación de Múnich, ni con la estación de Colonia, porque son muy distintas, y usted sabe muy bien que los ferrocarriles de Alemania de verdad son dignos de ejemplo, no de ahora, sino desde hace muchísimo tiempo; o sea que no lo podemos poner ahora sobre la mesa.

En este momento querría indicar una cosa. Cuando hay una exigencia del pueblo, cuando hay una voluntad para solucionar las cosas, cuando hay una sociedad que está clamando algo y a la vez necesita un soporte de apoyo, yo creo que un ministerio no debe cerrar los oídos, y en Murcia ya, por activa y por pasiva, estamos pidiendo muchas cosas necesarias. No se concede ninguna, ni nos arreglan el tema del aeropuerto, que usted lo sabe muy bien pero lo sufrimos nosotros —80 kilómetros de desplazamiento es bastante tiempo y economía—; tenemos pendiente la auto-vía Madrid-Murcia, que está incompleta porque a partir de Albacete no sabemos lo que es viajar, y tenemos el problema grave del soterramiento de las vías ferroviarias.

Yo apoyo bastante la política de Obras Públicas, siempre he creído en la ilustración, en el gran avance de la historia con las comunicaciones, pero es que el tiempo se ha detenido en Murcia. Yo he vivido muy cerca de la estación de Murcia y le digo una cosa: daba lo mismo a mediados del siglo XIX que ahora. La estación solamente ha sido pintada, pero no reformada, y esto es urgente. Son 5 kilómetros como máximo de soterramiento de vías. Elche lo ha conseguido. ¿Por qué Murcia no lo ha podido conseguir si tiene una dinámica económica y social interesante? Al Ministerio, de verdad, ¿qué le interesa?

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para contestar a su intervención, tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Me alegro que, en lugar de hablar sobre el soterramiento, usted dirija su pregunta a un debate sobre las infraestructuras de Murcia, me alegro enormemente, porque si hay alguna comunidad autónoma en este territorio donde las infraestructuras, sobre todo las viarias, sean absolutamente un éxito es en Murcia, y se lo puedo decir a usted, aparte de la cara de sorpresa que pueda poner su señoría.

Yo tengo la suerte de poder ir a Murcia cada tres o cuatro meses y, por lo tanto, conozco perfectamente lo que le estoy diciendo. Le remitiré a S. S. para que su información sea correcta, comparado con todas las comunidades autónomas del territorio nacional, con diversos indicadores, el volumen de densidad de vías de gran capacidad que existe en la región de Murcia y en todo el territorio nacional —Castilla y León, Andalucía, etcétera— y una vez S. S. lo tenga, yo me brindo a debatirlo. Hay pocas capitales de comunidades autónomas en las que prácticamente, salvo en una dirección, a la que usted ha hecho referencia (y conoce perfectamente la situación de los planes en los que se encuentra la conexión entre Murcia y Albacete), salvo esa situación, repito, todas las demás son autopistas o autovías. La región de Murcia es una de las regiones —y me alegro que usted haya hecho referencia a eso— que tiene mayor densidad por población y por extensión de vías de gran capacidad, y hay otras muchas comunidades en este territorio que podrían, comparativamente con Murcia, plantear una situación de agravio, que de hecho plantean en el Ministerio. Pero su señoría no querría hablar, supongo, de las infraestructuras viarias, sino del ferrocarril.

Su señoría preguntaba qué es lo que quiere el Ministerio. El Ministerio, como usted comprenderá, señoría, no tiene obcecación matutina ni vespertina con ninguna comunidad autónoma, y desea que todas, absolutamente todas, dentro de las disponibilidades presupuestarias que tenemos, encuentre la máxima satisfacción. En este sentido, en las dos infraestructuras a las que nos hemos referido, en cuanto a las viarias, el desarrollo es tremendo. Ya le digo que le remitiré la información. Concretamente, por hablar de la única autovía que queda, que es la autovía Murcia-Madrid, sabe S. S. que en estos momentos se está con los proyectos correspondientes hasta el extremo de la Comunidad Autónoma, y que precisamente están los estudios informativos correspondientes al tramo entre la Comunidad Autónoma de Murcia y Albacete. Por tanto, en todas las direcciones que se salga de Murcia se sale por autovía.

Ferrocarril. Yo creo que si algo se le puede decir a este equipo es que se está preocupando por el ferrocarril en Murcia. Quizá S. S. me podrá decir: «No me han hecho un tren de alta velocidad hasta Murcia o no me han hecho otra cosa.» Usted sabe perfectamente que cualquier planteamiento de infraestructura ferroviaria de gran densidad lleva de cinco a seis, siete u ocho años.

Sabe su señoría que en el Plan Director de Infraestructuras se ha prolongado —si no tiene importancia en este momento en la Comisión de Infraestructuras, su señoría puede borrarlo— el corredor mediterráneo hasta Murcia, cosa que nunca se había planteado en la historia de los ferrocarriles, que el corredor a 220 llegara desde Valencia hasta Murcia. Y eso nos planteará un problema en Elche —lo sabe su señoría— porque tenemos un túnel nada más y tendremos que desdoblado, creándonos un problema muy importante.

Por lo tanto, hay una doble conexión, y en este momento el Ministerio, por un volumen de cerca de 25.000 millones de pesetas, está planteando los proyectos correspondientes, que consisten en prolongar el corredor medi-

terráneo hasta Murcia, desde Valencia, y, al mismo tiempo, dos grandes infraestructuras: una a muy largo plazo, obviamente, que será el tren de alta velocidad, y la otra, a menos largo plazo, que está en este momento en proyectos constructivos, que es la conexión desde Murcia-Chinchilla-Madrid con la elevación a 160/200 kilómetros por hora.

Me gustaría más que a S. S. —puede estar seguro— tener una barita mágica para poder hacer en tres o en cinco meses las obras de infraestructura que creo que son las que hay que hacer en este país, pero nos llevará años, a pesar de las críticas de S. S., el hacerlo. Es cierto que están los proyectos constructivos, que estamos en ello y que las consignaciones presupuestarias están ahí. En cualquier caso, habrá un corredor 160/220 que conectará Murcia con Madrid; habrá un corredor a 220 que conectará Murcia con Barcelona, jamás pensado en los planteamientos ferroviarios de este país, y el día que la alta velocidad se haga entre Madrid y Levante habrá una conexión desde Madrid a Valencia y hacia la zona correspondiente de Murcia y Alicante. Obviamente, nosotros íbamos a hablar del soterramiento, pero como S. S. ha sacado este tema, me he permitido hablarle de una de las cuestiones que más me apasionan y que es precisamente las infraestructuras de Murcia.

Respecto al soterramiento, repito lo que he dicho al principio. En cada una de las ciudades donde se ha planteado hemos hecho y hacemos los estudios correspondientes. Los soterramientos que se han llevado a cabo en algunas comunidades autónomas se han realizado conjuntamente financiadas por el ayuntamiento, la comunidad autónoma y el Ministerio, por ejemplo, los casos de Córdoba, Castellón, etcétera. Cuando los estudios actualmente en curso —que, como le he dicho, le brindo la posibilidad de disponer de la primera fase del que acabamos de terminar— estén realizados, será cuestión de plantearse entre las autoridades correspondientes cuáles son los mecanismos adecuados.

Permítame que le diga que no creo que el soterramiento sea la solución para Murcia. Creo que la solución para Murcia, como para otras ciudades, es una solución de integración del ferrocarril. Cuando me refería a París, no me refería a la estación de Austerlitz como una estación maravillosa —que si usted la conoce reconocerá que no es nada maravillosa, es bastante cutre y espantosa— sino al hecho —que era más importante— de llegar hasta esa estación atravesando una ciudad sin soterramiento. No se llega al centro de París bajo ningún soterramiento, y es un país que tiene una renta «per cápita», comparada con la nuestra, algo distinta. No se llega en Alemania, en ninguna gran ciudad, a través de un proceso de soterramiento de ferrocarril, también con una renta «per cápita» distinta de la nuestra. Yo lo que le digo a S. S. es que nosotros, con los recursos públicos y la renta «per cápita» que tenemos, debemos encontrar —y en eso estamos trabajando— soluciones como las que se están buscando en otros países, que no sean excepcionales en Europa, como son las del soterramiento, sino soluciones de integración urbanística y medioambiental.

— **PREVISIONES ACERCA DEL TRAZADO, CARACTERÍSTICAS Y ENLACES DE LA RONDA SUR DE GIJÓN Y COMUNICACION POR AUTOVÍA ENTRE GIJÓN Y VILLAVICIOSA. FORMULADA POR LA SEÑORA FERNANDEZ GONZALEZ (GP). (Número de expediente 181/001402.)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto tercero del orden del día, pregunta sobre previsiones acerca del trazado, características y enlaces de la Ronda Sur de Gijón y comunicación por autovía entre Gijón y Villaviciosa.

Tiene la palabra la señora Fernández González para exponer su pregunta.

La señora **FERNANDEZ GONZALEZ**: Señor Secretario de Estado, en un esfuerzo de síntesis, pero con la importancia que para nosotros en Gijón y en Asturias tiene este planteamiento, me va a permitir el señor Presidente, usted y el resto de los miembros de esta Comisión que ponga de manifiesto unos pequeños antecedentes.

Estamos hablando de una obra que para quienes no la conozcan o no estén muy familiarizados con ella parezca inexcusable, una obra de los tiempos que corren, de la modernidad, como se dice. Pues bien, la obra de circunvalación, la Ronda Sur gijonesa, aparecía recogida en el primer Plan General de Carreteras que, como usted muy bien sabe, tenía un plazo de 1984 a 1991; concretamente para esta Ronda de circunvalación exterior se establecía el período 1984/1987.

El señor Secretario de Estado conoce seguramente mejor que yo que finalizado el primer Plan General de Carreteras esta obra no estaba en la realidad en la ciudad de Gijón. El Ministerio elabora entonces el plan puente para acoger aquellas obras que estando incluidas en el primer Plan General de Carreteras no han sido acometidas en la realidad. El eje temporal del plan puente de su Ministerio, como conoce perfectamente, se fija en el año 1993 y finaliza en el año 1995. En el plan puente de carreteras de su Ministerio aparecen dos aspectos que yo quiero traer a colación en el debate de hoy. Se hace referencia, y por tanto se establece como prioridad, la autovía del Cantábrico a su paso por Asturias en cuanto al capítulo de acondicionamientos, y se establece, también como prioridad, los tramos que hacen referencia a la Ronda Sur de Gijón, el tramo denominado Piles Infanzón y el denominado Lloreda-El Musel.

Yo quiero ir más allá de todo esto, porque en Gijón hay una tremenda polémica, ya que los socialistas se empeñan en decir que está en los Presupuestos Generales del Estado lo que no está en esos Presupuestos. Yo tengo un gran interés en que usted aporte hoy claridad en este debate, datos y contundencia a través del documento que para mí es más importante a lo largo de la vida anual en esta Cámara, que son los Presupuestos Generales del Estado.

Si observamos dichos Presupuestos Generales del Estado del año 1995 —anexo presupuestario que hace referencia a Asturias— nos encontramos con lo siguiente: aparece un epígrafe que se denomina «Actuaciones en medio

urbano y accesos a puertos y aeropuertos», y a renglón seguido se lee: «Red arterial Oviedo-Gijón». Aquí aparece una previsión presupuestaria de 3.414 millones de pesetas. Como me gusta hacer la prueba del nueve, estudio un documento que los socialistas asturianos —que llaman pomposamente Plan de dinamización de Asturias— elaboran seguramente en sintonía con el Ministerio al que usted representa, porque los datos que aparecen en el apartado de actuaciones en medio urbano no sólo coincide en la cuantía global que aparece en los Presupuestos Generales del Estado —3.414 millones de pesetas—, sino que ellos, sin duda alguna con más datos que nosotros, desglosan esa cantidad global y la atribuyen a proyectos concretos. Si hacemos la suma, efectivamente, salen 3.414,4 millones de pesetas. A un tramo de la Ronda de Oviedo, denominado Cueto-Latores, le adjudican 910 millones; al tramo Piles-Infanzón y Lloreda-Piles, le atribuyen 204,4 y 2.300 millones de pesetas, sumado todo ello nos da la cifra global de 3.414,4 millones de pesetas. Aquí empiezan a no cuadrar los presupuestos y a hacer magias que a mí personalmente no me gustan. Se podrá decir que un proyecto conviene o no que figure en los Presupuestos del Estado, pero lo que no se puede es jugar al escondite con obras y cuantificaciones tan importantes. Y sobre este tema los socialistas de Gijón y de Asturias dicen que no sabemos mirar los presupuestos, cosa que me parece bastante irrespetuosa, o que está lo que no está, cosa que me parece tremendamente llamativa.

Hay un aspecto importante en Gijón, que es el puerto de El Musel. Este puerto tendría que estar presupuestado, señor Secretario de Estado, en estas actuaciones en medio urbano y accesos a puertos y aeropuertos, porque, efectivamente, El Musel es el gran puerto de Asturias. Si aparecía en el plan puente con 3.300 millones de pesetas, aquí no aparece destinada ni una sola peseta. Se está sirviendo a la ceremonia de la confusión diciendo que de hecho se está en el proyecto y en el trazado y que se va a proceder a la licitación. Yo pregunto cómo y dónde están consignados esos 3.300 millones de pesetas de accesos al puerto de El Musel, que aparecían en el plan-puente de su Ministerio, que aparecen en el plan de dinamización de Asturias por el Gobierno Socialista asturiano, pero que no aparecen en los Presupuestos Generales del Estado. Me gustaría que usted me aclarase ese extremo.

Me gustaría también que me aclarase otro extremo —yo soy una estudiosa de los sucesivos Presupuestos Generales del Estado— en el apartado que se refiere a infraestructuras y a obras en la región a la que represento, porque me encuentro con que en las previsiones presupuestarias que se establecen, en lo que llama la ley programaciones plurianuales, se hacen unos juegos peligrosos. Por ejemplo, los Presupuestos del año 1994 decían que para la red arterial de Gijón y de Oviedo en 1995 habría una dotación presupuestaria de 6.150 millones de pesetas. Esto decían ustedes en 1994 que iba a aparecer en 1995. Pues bien, me voy a los Presupuestos de 1995 y resulta que de los 6.150 millones de pesetas, que ustedes decían que iba a haber, aparecen 3.414,4, como le refería con anterioridad.

En temas de obras públicas y de infraestructuras los retrasos son dinero y, desde luego, son incomunidades. La ciudad de Gijón —yo empezaba por ahí mi intervención— está pagando demasiado caro y en demasiado tiempo una incomunidad tradicional que a nosotros —a mí, al menos— se nos hace eterna o larga.

Finalmente, quiero acabar apuntando otro aspecto que es muy importante. Usted sabe y conoce perfectamente que en Asturias ha habido una amplia polémica, a nivel de grupos vecinales, de grupos políticos, de ciudadanos en general, acerca del trazado de la autovía del Cantábrico. Usted conoce también que la denominación no es casual, que la autovía del Cantábrico se denomina así porque discurre paralelamente a la costa del mar Cantábrico y de ahí toma su nombre. Y usted sabe y conoce perfectamente que políticos, que yo creo que no representan intereses generales pero que tienen, de momento, mando en plaza en Asturias, han hecho un quiebro en el trazado costero en todo su itinerario de la autovía del Cantábrico y cuando llega a Gijón se desvía hacia el interior. ¿Qué sucede? Pues sucede algo muy curioso: que los socialistas de Gijón dicen que la autovía del Cantábrico va a pasar por Gijón. Pues bien, la autovía del Cantábrico hace un quiebro hacia Lieres y se desvía aislando a Gijón y convirtiendo el aislamiento gijonés en algo muy preocupante. Llega el señor Ministro Borrell a inaugurar recientemente una playa (en la que, por cierto, no se pueden bañar los gijoneses, pero él la inauguró) y dice que en el último tramo de enlace con lo que sería un ramal que comunique a Gijón con el punto en Villaviciosa de la autovía del Cantábrico que se llama Grases, que no hay ninguna previsión en el Ministerio que sea a través de autovía, que será una simple vía rápida. A nosotros esto nos parece insólito. Es más, dice que en un futuro, si los tráficos lo aconsejan, habrá un desdoblamiento de calzada. La pregunta que yo le hago es por qué se hace una previsión tan miope, por qué no se prepara ya lo que será un ramal, por qué la aspiración que teníamos en Gijón, yo creo que legítima, de que la autovía del Cantábrico pasase por nuestra ciudad haya que hacerla en condiciones tan inadecuadas que en un futuro muy inmediato obliguen a acometer unas obras de desdoblamiento que tendremos que volver a pagar nuevamente entre todos.

Finalmente, hay dos aspectos que se denominan enlaces en la ciudad de Gijón. Concretamente, uno está en un foco determinado de la ciudad, que se llama La Guía, y otro está en otro foco de la ciudad, que se llama la avenida del Llano. Ahora mismo hay una polémica: se habla de más de mil millones de pesetas, acerca de si va a haber una financiación por parte del Ministerio, o si va a haber una financiación a través de un contrato-ciudad cofinanciado entre Ayuntamiento y Ministerio. Yo quiero, si usted puede y lo estima oportuno, que me responda, de la forma más detallada posible, porque yo quiero en temas importantes claridad, señor Secretario de Estado, datos y presupuestos, a los enunciados que yo le formulo en esta pregunta, quizá demasiado ampliamente expuesta, pero que espero que me disculpen porque es un tema de tremenda importancia para nuestra ciudad. Se lo agradecería mucho como gijonesa y como asturiana.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar, tiene la palabra el señor Zaragoza.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): La verdad, señoría, es que la pregunta es muy amplia. Yo voy a responderle con la información que dispongo delante de mí, pero cuente usted con la absoluta seguridad de que le remitiré un informe, que está obviamente a disposición de todos los grupos, porque creo que el tema lo merece. Tiene usted razón al demandar el máximo grado de claridad en este tema. Yo le daré, repito, toda la información de la que dispongo en este momento, pero, como creo que el tema requiere claridad, cuente usted de antemano con que yo le remitiré un informe detallado.

Hay un asunto que yo he tenido la posibilidad de observar varias veces en la Cámara. Es el hecho de la relación entre el programa de inversiones públicas, el presupuesto y las actuaciones del Ministerio, en este caso, o de los ministerios. Yo tengo —permítame S. S. que se lo diga— la suerte de haber sido uno de los que ha confeccionado durante muchos años el programa de inversiones públicas cuando estaba en funciones anteriores en el Ministerio de Hacienda. Por tanto, sé perfectamente que éste es un instrumento que tiene un grado de utilidad tremendo para SS. SS. y sé que, además, es un documento querido y tremendamente usado por todas SS. SS. Lo sé porque lo he vivido cuando estaba en Hacienda. Pero a este documento no hay que darle más grado de realismo que el que tiene: un intento de programación, a cuatro años, con un grado de movilidad posteriormente importante en la ejecución presupuestaria. Permítame S. S. que le clarifique por qué se produce esta situación.

Cuando se confecciona el presupuesto se establece en función de un programa, un tramo de la autovía del Cantábrico, el volumen de inversión que se tiene calculado para cuatro años en ese período, que es una estimación que el Ministerio de Obras Públicas remite al Ministerio de Economía y Hacienda a efectos de que quede ahí. Eso normalmente suele ser un superproyecto que, a su vez, se desglosa en proyectos posteriormente que, en la mayoría de los casos, no está inicialmente desglosado y es una cifra de intención de inversión en un cuatrienio correspondiente, que se reparte en anualidades. ¿Qué sucede? Que entre esa decisión y la de consignar crédito presupuestario con la Intervención General del Estado del Ministerio, en el momento presupuestario correspondiente tiene que suceder que tengamos la obra con el proyecto de trazado hecho, con el proyecto constructivo hecho, licitada, con la declaración del impacto ambiental hecha y adjudicada. En el momento en que estamos en esa etapa es cuando la Dirección General de Presupuestos y Previsión Económica del Ministerio de Obras Públicas consigna anualidad presupuestaria para ese proyecto.

Cuando hemos puesto en algunos casos una cifra gruesa de un volumen de inversión previsto, pero luego resulta que hay que hacer la autovía por encima, o al borde de la ría de Villaviciosa, y tenemos una discusión, como S. S.

conocerá perfectamente, respecto a si pasamos en rasante, más abajo, o si nos vamos fuera o dentro de Villaviciosa, eso que es lógico que se produzca, que es un debate que existe en información pública, puede durar seis, cinco, cuatro o tres meses. Eso afecta a los procesos y proyectos constructivos, lo cual desplaza las consignaciones presupuestarias. El Ministerio tiene que aplicar el hecho de consumir el presupuesto dentro del año y no tiene consignada la cantidad correspondiente hasta que no tiene el proyecto licitado y en fase de construcción. Esos son los movimientos que obviamente S. S. ve entre el programa de inversiones públicas y las consignaciones presupuestarias.

Lo que le puedo suministrar a S. S. son las estimaciones que tenemos para el presupuesto de 1995, como decía alguna de las SS. SS. anteriormente, en función de la etapa del presupuesto donde nos encontramos, de lo que vamos a poder gastar en el año, por tanto, de lo que tenemos consignado en un proyecto concreto. Por tanto, si desde enero a nosotros se nos ha alargado el proceso del proyecto y vemos que no vamos a poder gastar equis, lo que tenemos ahí consignada es la cantidad que podemos gastar en el año correspondiente. ¿Eso quiere decir que el Ministerio no piensa realizarlo en tiempo y forma? No; lo que pasa es que el Ministerio —obviamente S. S. puede interpretarlo como quiera— tiene que hacerlo en función de cómo se produce el proyecto. El Ministerio no puede congelar una cantidad presupuestaria en un sitio durante dos o tres ejercicios, o durante un ejercicio y medio, esperando que el proyecto alcance en la discusión pública el nivel que tenga que alcanzar. El Ministerio tiene que gastar el presupuesto y si un proyecto no va a requerir este año más que mil o dos mil millones y al año que viene requerirá seis mil, tiene que movilizar los fondos para gastar este año los dos mil que requería ese proyecto y prever que al año siguiente demandará los cuatro o cinco mil.

No hay ningún proyecto que yo conozca —a lo mejor SS. SS. conocen alguno— que el Ministerio haya licitado, haya adjudicado y tenga los procesos de contratación que no se haya ejecutado e incluso —permítame que haga un poco de triunfalismo—, en la mayoría de los casos, se han ejecutado en plazos inferiores a los contractuales. Eso es lo normal. El Ministerio gestiona bien su presupuesto, lleva el reparto de sus proyectos adecuadamente y lo que tiene que hacer es repartir el volumen de recursos entre los proyectos.

Esto, que es un panorama general sobre lo que planteaba, no le soluciona a S. S. algunos problemas concretos que me ha expuesto. Permítame que le enumere la información que tengo delante y tenga confianza en que, en breve, le remitiré las consignaciones presupuestarias y la situación de los proyectos de cada una de las obras que rodean Gijón.

Sí quiero hacer, antes de que se me olvide, una referencia sobre la autovía del Cantábrico, que, como S. S. decía, va por el borde del Cantábrico. El borde del Cantábrico es algo más que la playa; espero que el Cantábrico sea una zona, una región más amplia que el borde del mar, y supongo que si los gijoneses son propietarios de él, algunos de más allá también podrán ser cántabros o de la región del Cantábrico.

Sí es cierto, como decía S. S., que al llegar un momento determinado la autovía gira y se va hacia la Y asturiana. Eso nos ha llevado —y si S. S. ha seguido este debate, que supongo que sí, lo conoce perfectamente— a una demanda muy fuerte del territorio de Gijón de conectar lo que yo llamo la segunda Y, y es que hay que abrirse a Gijón, lo mismo que por debajo nos abrimos hacia la Y. ¿Qué sucede? Pues que precisamente en el PAP —plan de actuaciones prioritarias— está ese giro que a S. S. no le agrada tanto hacia la Y vasca.

Yo estaba delante cuando el Ministro se comprometió en Gijón —no me atrevería a decir si fue el año pasado o hace año y medio— a que la autovía del Cantábrico llegara hasta Gijón. El hecho de que la autovía del Cantábrico llegue a Gijón implica que tenemos que revisar una autovía. Su señoría me pedirá que hagamos una autovía de dos calzadas ya. Lo que estamos estudiando precisamente es hacer una primera calzada y, posteriormente, un desdoblamiento. Eso es lo que estamos estudiando, pero no hay ninguna decisión tomada al respecto. En cualquier caso, lo que sí que le puedo asegurar a SS. SS. es que los planes que está barajando el Ministerio en este momento son, como le decía, el hacer una segunda Y; nos abrimos hacia Gijón y nos abrimos hacia la Y vasca, aunque en este momento, por ejecución del proyecto, es más prioritaria —si usted me permite que así lo diga— el proceso de llegada hacia la Y asturiana y, posteriormente, llegaremos a Gijón. Esto lo he hecho en Gijón recientemente, donde, como usted puede imaginarse, cada vez que voy me preguntan y me piden que jure la Biblia que vamos a llegar allí. Yo le prometo a S. S. que la información que le haré llegar le dará plazos y momentos, pero, desde luego, el Ministerio está manejando el llegar allí con la autovía.

Respecto a la Ronda Sur de Gijón, la situación de los proyectos, según la información que tengo aquí, es que el tramo Lloreda-El Piles, con características de autovía, se encuentra actualmente en ejecución, como S. S. sabe, y su puesta en servicio está prevista para el primer semestre de 1996. El presupuesto de adjudicación es de 4.848 millones de pesetas. En ese tramo existen los enlaces siguientes, que quizá conozca S. S.: el enlace de Lloreda, que conecta con la Y asturiana, A-8; el nuevo acceso al puerto del Musel y con la carretera autonómica As-18; el enlace del Llano, que comunica con la As-248 y la futura Avenida del Llano, y el enlace de El Piles, que da acceso a la zona este de Gijón y conecta con la Avenida de la Guía. La conexión con esta avenida, en el Puentín, se llevará a cabo por este Ministerio, aportando el ayuntamiento los terrenos.

En el tramo El Piles-Arroes-Infanzón se va a iniciar la redacción de los proyectos de trazado y construcción, una vez contratada la asistencia técnica. El plazo de redacción es de nueve meses. El presupuesto estimado asciende a 7.000 millones de pesetas y la asistencia técnica para la construcción del proyecto está preadjudicada; le puedo comunicar a S. S. que el contrato de asistencia técnica se firma hoy mismo. Por tanto, el proceso está en marcha. El único enlace se ubica en Arroes, donde conectará con la carretera nacional 632.

La información que tengo aquí no le va a añadir más de lo que ya le he dicho anteriormente. En la conexión de Gijón con la autovía del Cantábrico, a la que S. S. hacía referencia, Gijón-Villaviciosa, se realizará mediante el tramo Arroes-Infanzón-Grases-Villaviciosa. Actualmente está en avanzado estado de redacción el proyecto de construcción y el presupuesto estimado es de 9.000 millones de pesetas.

Sí añadiré a la información que me ha solicitado, porque creo que es importante, cuáles son las consignaciones presupuestarias estimadas, en función de cómo se encuentra cada uno de estos proyectos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para un turno de réplica, tiene la palabra la señora Fernández González.

La señora **FERNANDEZ GONZALEZ**: Muchas gracias, señor Secretario de Estado, por la información que me ha facilitado en este momento y por la que se me ofrece para un momento posterior. No quiero prejuzgar su conducta, porque no sería justo —usted nunca se comprometió con quien le habla a envió alguno posterior de documentación—, pero tengo la experiencia en este sentido de que éstas son promesas que luego no se cumplen; problema que tampoco es imputable al Secretario de Estado, pero usted comprenderá que, como los trámites son tremendamente largos —esta pregunta la formulé ya hace meses—, si a ello añadimos más meses, resulta que, al final, la información que nosotros demandamos porque es necesaria y actual, acaba deviniendo en menos actual y más accesorio en algunos casos.

No obstante, usted me ha dado una explicación preliminar referida a la movilidad presupuestaria, que yo comprendo. Cuando se hace una previsión plurianual nadie tiene exactitud, y cuando hablamos de grandes proyectos seguramente es imposible realizar una cuantificación al céntimo. Pero, si me permite, en cuanto a este capítulo de movilidades, le diré que en el seguimiento que yo hago de las obras públicas asturianas financiadas por su Ministerio, las movilidades que se experimentan son siempre a la baja; nunca nos ha sucedido lo contrario, que haya ese dinero en ciertos congeladores, que usted decía que no se podía mantener porque habría que trasvasarlo a otras obras en marcha o a otras comunidades. Nunca ha sucedido el fenómeno a la inversa en la Comunidad Autónoma asturiana. Me da una cierta envidia, envidia de las sanas, que otros se beneficien de sus trasvases, a fuerza de retrasar nuestros proyectos. Le invito a que esas movilidades presupuestarias nos den alguna vez la alegría en Asturias de que van para arriba y al alza y no siempre a la baja. Es una comunidad autónoma, como sin duda usted conoce perfectamente, que tiene un grave problema de comunicaciones y que choca con otras comunidades autónomas en este sentido, quizá por su orografía, por su planteamiento espacial o geográfico. Tenemos un problema en carreteras, en ferrocarril y en puertos que es necesario solventar para acabar con esa eterna incomunicación asturiana.

Usted me decía también que la autovía del Cantábrico tiene previsto elaborar una segunda Y. Lógicamente, la

prioridad va por la autovía y posteriormente hablaremos de lo que se denomina el ramal. Sinceramente, le puedo decir que no es mi malestar el que pongo aquí de manifiesto. Modestamente, creo que en este momento, si hablo de un gran malestar en Gijón porto la voz de muchos en la ciudad. Ha sido un proyecto incomprendido e incomprensible. Después de años hablando del tramo Torrelavega-Gijón, alguien —que no voy a nombrar, porque no merece la pena ni que se le nombre— consigue que el tramo se efectúe con trazado interior y que Gijón empiece una segunda batalla hablando de una ulterior conexión a través de un ramal, en una autovía de la que queda desgajada.

Efectivamente, estamos hablando de una previsión presupuestaria —yo al menos conocía ese dato— de unos 9.000 millones de pesetas. He de decirle —no recuerdo exactamente cuándo ha realizado usted la última visita a mi ciudad, a Gijón— que el pasado 4 de mayo, el señor Borrell, el Ministro de Obras Públicas, en una visita maratónica que hizo a Gijón, con claros tintes electorales, dijo algo que nos dejó sin aliento. Dijo el Ministro que no tenía idea de cuándo será necesario desdoblarse el tramo Gijón-Villaviciosa. Eso ha sido recogido en titulares importantes en una buena parte de la prensa asturiana. A renglón seguido, precisó que no podemos hacer todas las carreteras con cuatro carriles, que algún día, si es necesario, estaremos dispuestos a hablar de un futuro desdoblamiento, con lo cual la afirmación más esperanzadora que hoy me hace usted aquí —debo reconocerlo— choca con las afirmaciones del titular del Ministerio, que realiza el 4 de mayo en la ciudad de Gijón. Usted me ha dicho hoy —me gusta más creer esa tesis, aunque no sé si por razón de rango haya que dar más autoridad política a lo dicho por el Ministro que a lo manifestado por el Secretario de Estado— que la decisión en firme no estaba tomada definitivamente y que se estaban elaborando estudios. Ya me gustaría que así fuese, ya me gustaría avanzar la conclusión de que los estudios fuesen a través de autovía y no a través de vía rápida, con una sola calzada.

Usted hablaba también de los enlaces. Y sobre esto quisiera una precisión. En la ronda Sur gijonesa le citaba nombres que usted, por cierto, ha dicho perfectamente: dos puntos de Gijón. Yo evitaba ser muy minuciosa, porque comprendo que quizás no sea éste el foro adecuado para entrar en localismos tan acentuados, pero, efectivamente, hay dos puntos: el Puente del Piles, a través de la Guía, y el enlace de la Avenida del Llano. Usted me decía que en el de la Guía, concretamente, la aportación en dinero la haría el Ministerio y el Ayuntamiento de Gijón haría la aportación en terrenos. Respecto al enlace del Llano yo no lo escuché o tal vez usted no me precisó cómo se va a hacer presupuestariamente. A mí me interesa mucho, porque insisto en que me gusta hacer las pruebas del 9, ver si en todos los sitios se dice lo mismo y si resulta que en un sitio se dice que lo paga uno y en el contrario se dice que lo paga el otro. Si usted me pudiese aportar esas precisiones se lo agradecería.

También quisiera decirle, señor Secretario de Estado, que me preocupa el tema de los accesos al puerto de El Musel. En una concepción, tal vez no muy técnica y muy

elaborada, pero con la que en Gijón trabajamos, lo llamamos primera fase o fase cero de la ronda Sur gijonesa, El Musel al nudo de Lloreda, autovía del Musel, que tiene mucho retraso. Insisto en que había una dotación presupuetaria del plan-puente de 3.300 millones y no aparece reflejado en los Presupuestos Generales del Estado para 1995. Me gustaría que me hiciera alguna precisión.

Para finalizar, tengo que decirle que en lo que se llama segunda fase de la ronda Sur, lo que son vías rápidas y no autovías, hay ciertos retrasos e incumplimientos que no sé si tendrán explicación en los contratos, en las asistencias técnicas, en los proyectos de construcción y de trazado en las ulteriores edificaciones, pero lo cierto es que retrasos se han acumulado y en abundancia.

Muchas gracias y espero con anhelo que me remita lo antes posible esos documentos tan precisos, que, sin duda alguna, para realizar mi labor como Diputada por Asturias, serán de tremenda utilidad, porque —insisto— quiero aportar claridad y nunca confusión.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al Secretario de Estado tengo que decir que, si le sirven mis palabras como Presidente de esta Comisión, es habitual que en esta Comisión, ante la demanda de cualquier Diputado o grupo, hasta ahora tengo que decir que ha habido respuestas rápidas, concretas y precisas. Eso es lo mismo que le está pidiendo al Secretario de Estado y estoy convencido de que lo va a hacer, porque así se ha comprometido públicamente. Esté tranquila S. S. porque lo va a tener en un tiempo prudente. ¿O no es así? (**Asentimiento.**)

Tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Si alguna vez se ha producido el hecho de que no hayamos sido todo lo rápidos que nos hubiera gustado no es porque tengamos esa vocación, sino porque muchas veces, cuando uno sale de esta Casa y entra en el Ministerio, lo hace en una especie de marabunta que le devora y vuelve a olvidar los compromisos que ha contraído días antes. Por supuesto, puede contar S. S. con toda la detallada información que pueda suministrarle, que le será remitida en breve.

Obviamente —no tiene que disculparse— los Ministros siempre tienen razón (**La señora Fernández González: Yo discrepo.**) cuando lo dicen directamente, pero cuando se leen declaraciones de prensa, entonces puede haber diferencias entre lo que dice un Secretario de Estado y lo que dice un Ministro. Yo le estaba haciendo aclaraciones no en el buen entendimiento de precisar al Ministro, sino porque normalmente muchas veces la información —no hay otro mecanismo— se obtiene a través de la prensa y ésta, con la mejor voluntad simplifica muchas veces las declaraciones.

Como Secretario de Estado que me competen las infraestructuras y del que depende la Dirección General de Carreteras, le transmito la información que obra en mi poder. Es lógico que la autovía del Cantábrico llegue, como le decía, a Gijón. Yo no estaba en el Ministerio cuando se plantearon estos temas, por lo que no puedo decir cuál fue la

discusión interna entre Gijón y Oviedo. En cualquier caso, lo que no se nos podrá decir es que hemos dado prioridad a un ayuntamiento socialista sobre un ayuntamiento de otros partidos, a la hora de trazar la autovía del Cantábrico por un sitio o por otro.

De la pequeña información histórica que yo pueda tener, creo que se pensó que la Y entre los dos pasaba por el Sur mucho mejor que por el Norte. Realizar una autovía pegada al Cantábrico, como la que estamos haciendo, es —lo he dicho recientemente en Galicia y en Asturias— una de las más importantes obras de infraestructura que este país está realizando. Decía S. S. —y tiene razón— que el Principado de Asturias tiene una necesidad de infraestructuras, por su orografía, absolutamente prioritaria. También tendrá que reconocer S. S. que el panorama del Principado ha cambiado en cuanto a infraestructuras se refiere en los últimos años. Espero que, en muy breve plazo, se vea avanzar rápidamente determinadas obras.

No tengo más remedio —eso conecta con una afirmación que hacía S. S., que no es por mi parte una disculpa sino simplemente un razonamiento— que decir que muchas veces los procesos avanzan más lentamente de lo que quisiéramos por las muchas reservas que la sociedad y la legislación han puesto en el procedimiento de avance de los proyectos de infraestructuras. La verdad es que una autovía como la del Cantábrico o un caso parecido de obra de infraestructura de gran envergadura, como son las autovías de Galicia, exigen, no ya por parte de los altos cargos del Ministerio sino de las organizaciones residentes en las demarcaciones, unos esfuerzos absolutamente ingentes de recursos, con los que no siempre se cuenta y, además, unas necesidades de informaciones públicas, declaraciones de impacto ambiental, etcétera, que no se deben controlar desde el Ministerio; dan de sí lo que lógicamente dan de sí. Quizás —ése puede ser nuestro pecado—, cuando nos enfrentamos a los proyectos lo hacemos con la voluntad de ir más rápidamente de lo que la realidad de la vida social del país permite luego. Cuando uno piensa en los trayectos dice que se hará este proyecto constructivo en tantos meses, la información pública en tantos otros, la declaración de impacto ambiental en tantos otros, pero esas cuentas, que muchas veces hacemos llevados desde el entusiasmo de hacerlo lo mejor y lo antes que podamos, luego no se corresponden con la realidad. El ciudadano pone muchas reservas, con razón muchas veces, y analiza con detalle planteamientos que exigen un debate social en torno a las infraestructuras, lo que nos lleva a retrasos que no son los que hubiéramos deseado, pero sí los que la sociedad demanda. Usted conoce perfectamente algunos de los que ha habido en la autovía del Cantábrico.

Por la experiencia que tengo, puedo decir que hay una especie de recta final en la cual uno tiene la sensación de que los proyectos en un momento determinado se empiezan a ordenar como una carretera y empiezan a salir muy rápidamente, es cuando se ha pasado la declaración de impacto ambiental y tenemos el proyecto constructivo. A partir de que tenemos el proyecto constructivo —me permitirá que diga que es lo que realmente depende de los ingenieros del Ministerio y de las empresas que realizan el

proceso—, el proceso de producción de una carretera es muy ordenado. Por eso le decía antes, sin ánimo triunfalista sino simplemente porque es así, que no suele haber grandes retrasos en el proceso constructivo. Sí puede haber —es quizá a lo que S. S. se refería— retrasos entre la idea inicial y el proceso constructivo, porque ahí controlamos muy mal el tiempo. No depende del Ministerio, depende mucho del debate de la sociedad sobre determinados temas y eso es difícilmente controlable. Una vez que el Ministerio tiene el proyecto constructivo y lo licita, el procedimiento de producción de una carretera es muy industrializado y casi siempre puede cumplirse con plazo inferior al de los contratos, pero hay que llegar a la licitación y al contrato, lo que normalmente requiere un tiempo más largo de lo que a nosotros nos gustaría.

— **PREVISIONES DE FINANCIACION CON FONDOS DE LA UNION EUROPEA (UE) DEL PROYECTO DE RECUPERACION DE LA ORILLA IZQUIERDA DEL RIO GUADIANA, A SU PASO POR LA CIUDAD DE BADAJOZ. FORMULADA POR EL SEÑOR ALCARAZ MASATS (GIU-IC). (Número de expediente 181/000821.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto cuarto del orden del día, pregunta formulada por el señor Alcaraz, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. No estando presente, va a ser formulada por el señor Andreu.

La pregunta se refiere a previsiones de la financiación con fondos de la Unión Europea del proyecto de recuperación de la orilla izquierda del río Guadiana a su paso por la ciudad de Badajoz.

Para formular la pregunta, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Los términos de la pregunta son los que ya ha relatado el señor Presidente, si realmente se van a destinar fondos de la Unión Europea a financiar este proyecto de recuperación de la orilla izquierda del río Guadiana a su paso por la ciudad de Badajoz.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS** (Zaragoza Rameau): La respuesta es muy escueta.

El proyecto de recuperación de la orilla izquierda del río Guadiana a su paso por la ciudad de Badajoz está siendo llevado a cabo por el Ayuntamiento de dicha ciudad.

Su señoría menciona los fondos de la Unión Europea, pero no sé a cuál se referirá pues hay dos tipos de fondos: proyectos del fondo de cohesión o proyectos del FEDER. En cualquiera de los dos casos, al ser el ayuntamiento el que está realizando el proyecto, según información que obra en mi poder, en el caso del fondo de cohesión, no hay ningún tramo para los ayuntamientos, pero sí hay un tramo

para las comunidades autónomas. En el caso del FEDER, los ayuntamientos tienen unos tramos que pueden utilizar en proyectos de su competencia. Es responsabilidad de los ayuntamientos solicitarlo en todo caso, en su tramo correspondiente a FEDER.

Al ser un proyecto que está realizando el ayuntamiento, a mí no me consta que, en los tramos que correspondieran al Ministerio, el Ministerio tenga pensado usar fondos de cohesión en un proyecto que corresponde a un ayuntamiento. Si fuese un proyecto que estuviera realizando el Ministerio, éste podría utilizar fondos de cohesión, pero al ser un proyecto de un ayuntamiento corresponderá, si es FEDER, al tramo del ayuntamiento; si es fondo de cohesión, no está prevista ninguna utilización del citado fondo por los ayuntamientos, pero sí por las comunidades autónomas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Andreu para turno de réplica.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, le rogaría al señor Zaragoza que nos especificara con mayor claridad cuál sería el papel que la correspondiente Confederación Hidrográfica, que sí depende de su Ministerio, está desarrollando en este proyecto y qué grado de control está teniendo sobre su ejecución. Por lo menos, la Confederación debería tener conocimiento del futuro de este proyecto.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS** (Zaragoza Rameau): Me pondré en contacto directamente con la Confederación para ver el papel que está jugando, que intuyo —permítame un margen de error— que, como controladora del dominio hidráulico correspondiente, habrá supervisado el proyecto que esté realizando el ayuntamiento. Le remitiré la información que me transmita la confederación Hidrográfica.

— **ACTUACIONES PARA ABORDAR LA SEQUIA EN ANDALUCIA. FORMULADA POR EL SEÑOR ANDREU ANDREU (GIU-IU). (Número de expediente 181/001503.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto número 5 del orden del día, pregunta formulada por el señor Andreu, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre actuaciones para abordar la sequía en Andalucía.

Para formular la pregunta, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Todas las informaciones existentes dicen que el problema del agua es el que preocupa en mayor medida en Andalucía, después del del paro.

Llama la atención que este problema del agua aún no haya sido resuelto ni encauzado de una forma creíble después de llevar el Gobierno socialista catorce años al frente del Gobierno y de este Ministerio.

En nuestra opinión, no cabe hablar de que la situación que actualmente vive Andalucía sea excepcional o que se trate de una sequía de mayor calado que la que ha tenido en otras épocas. En nuestra opinión, la pluviometría que existe en Andalucía es, de alguna manera, previsible y, aun sabiendo que hay una sequía importante, no es de extrañar que se produzcan períodos de sequía como los que se están dando en España y, concretamente, en Andalucía.

Ante esta situación, nosotros afirmamos que el Gobierno, y concretamente este Ministerio, durante todos estos años ha tenido muy poca previsión, una previsión francamente escasa. Nosotros afirmamos que no se ha tenido ni la correspondiente política de ahorro ni la correspondiente política de suministros que hubieran podido paliar la situación en la que actualmente se encuentra. Y digo que no hay la política de ahorro que hubiera sido precisa en Andalucía porque precisamente en los lugares en los que el consumo de agua es mayor, es decir, en los regadíos y en la captación de recursos, fundamentalmente subterráneos, la actuación de las confederaciones hidrográficas ha dejado muchísimo que desear. Nosotros echamos en falta un plan de modernización de los regadíos en Andalucía y desconocemos qué previsiones de futuro tiene el Ministerio y, más concretamente, las confederaciones hidrográficas a este respecto.

Nosotros afirmamos que hoy en día se despilfarran importantes cantidades de agua en los diferentes sistemas de canalización de los regadíos en Andalucía. Afirmamos también que la forma de presupuestar las obras que tienen las confederaciones hidrográficas, año tras año, en los Presupuestos Generales del Estado, es extraordinariamente opaca, incluso por la propia enunciación de las partidas presupuestarias, y no llegamos a poder controlar adónde se destina el dinero de estas confederaciones hidrográficas. Por lo tanto, es difícil evaluar si realmente se produce una correcta gestión de todos estos sistemas de regadío. También afirmamos que nos parece muy mejorable la actuación de las confederaciones hidrográficas sobre el consumo de las aguas subterráneas. Nosotros consideramos que se producen numerosísimas irregularidades en la captación de aguas subterráneas en Andalucía y que la actuación de la confederación hidrográfica, tanto del Sur como del Guadalquivir, deja muchísimo que desear. Por supuesto, se producen numerosísimas captaciones de pequeños usuarios, pero también las hay de no tan pequeños usuarios.

Quiero aprovechar esta ocasión para manifestarle al señor Secretario que hay actuaciones irregulares de una envergadura extraordinaria, y me referiré a una simplemente a título de ejemplo. Hay una denuncia antigua, que mi Grupo Parlamentario y el conjunto de mi organización política ha venido realizando, sobre una captación nada más y nada menos que para un «aquapark» que se encuentra en la provincia de Cádiz, que se llama «Aquasherry».

Se viene realizando una captación irregular, una captación ilegal, para suministrar agua a un «aquapark», y esa

denuncia de mi grupo político se ha ido perdiendo en no sé qué despacho de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir durante años. Yo, para no hacer acusaciones llamativas e irresponsables, me comprometo a facilitarle al señor Zaragoza un informe extenso y documentado sobre este asunto, para que estas denuncias tengan un futuro mejor que el que han tenido hasta ahora. Nosotros, que pensamos que las confederaciones hidrográficas están todavía pendientes de la transición democrática en nuestro país, creemos que ahí hay un filón extraordinariamente importante y que el Ministerio no ha actuado con la contundencia que hubiera sido precisa.

Respecto al suministro, nosotros pensamos que hay muchísimas operaciones que están pendientes de realizar. Decía el señor Zaragoza, respondiendo a alguna otra cuestión, que en el Ministerio es difícil actuar hasta que los debates sociales terminan, pero creo que los debates sociales se pueden impulsar y que el Ministerio podría haber impulsado el debate social del agua. Desde luego, los debates sociales no se impulsan si no se ven perspectivas de que realmente se solucionen los problemas. Por ejemplo, los debates sociales que se han producido sobre las autopistas y sobre las autovías fueron coetáneos a los planes de autovías y de autopistas que se produjeron en este país. Si el debate social del agua no ha finalizado es, en gran medida, porque en el Ministerio las ideas no están lo suficientemente claras y no se ha podido plantear con nitidez, ante la sociedad, cuáles son las propuestas del Gobierno sobre este tema. En este sentido, las ideas del Ministerio sobre los aprovisionamientos de agua a las diferentes comunidades, y fundamentalmente a los núcleos urbanos, no están demasiado claras, señor Secretario. Se han manifestado algunas ideas sobre trasvases, pero respecto a las desaladoras, por ejemplo, las ideas del Ministerio no terminan de estar claras. El propio señor Secretario, en alguna otra comparecencia, acordó mandarme algunas informaciones, pero no recuerdo haberlas recibido. A lo mejor mi memoria flaquea y no quisiera realizar acusaciones que fueran injustas. Ultimamente han aparecido informaciones sobre los precios de agua de desaladoras que ofrecen algunas empresas, y llamo la atención de SS. SS. porque son muy inferiores a los que el señor Secretario me había anunciado en alguna otra comparecencia parlamentaria. Nosotros insistimos en que sería necesario retomar este tema.

Hay otros aspectos sociales con relación a la sequía que no se resuelven solamente con infraestructuras y con la buena gestión, como los que mi Grupo ha demandado y que últimamente los consejos de ministros han tenido a bien abordar. Nosotros nos alegramos de que se hayan resuelto los que afectan a la población trabajadora del campo. Lo único que lamentamos es que el Gobierno haya tardado tanto en convencerse de las cosas que propone mi Grupo Parlamentario, como era el que se suprimiera la necesidad de jornadas para el PER, etcétera. Sé que no es exactamente del negociado del señor Zaragoza, pero son aspectos que competen al Gobierno y sobre los que también incide tremendamente la sequía. Aunque el Gobierno haya tardado tanto tiempo en convencerse, nos congratulamos de que esto haya sido así.

En definitiva, señor Zaragoza, para no hacer más prolija y extensa mi intervención, lo que nosotros queremos poner de manifiesto es que las ideas del Ministerio sobre el abastecimiento de agua en Andalucía y la forma de enfrentarse con el problema de la sequía todavía no están claras. Nos llama poderosamente la atención que no estén claras después de catorce años de gobierno y después de pensar que el problema del agua, aun reconociendo que ahora hay una importantísima sequía, que hace la situación más extrema, no es un problema que pueda coger por sorpresa a ninguna administración, sino que el problema del agua y la situación de sequía de Andalucía, y saber que las concentraciones humanas que hay son las que hay, es algo que se ha venido consolidando durante muchísimo tiempo.

Nosotros insistimos en que, a nuestro juicio, ha habido una mala gestión del Ministerio. Aunque reconocemos que éste es un juicio de valor por nuestra parte, queremos saber si, por fin, tienen ustedes las ideas claras y si piensan abordar de una forma concreta la política de agua en Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: En este caso concreto, tengo que clarificar para todos los miembros de la Comisión, en particular para el compareciente, que esta pregunta se publicó en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» el día 26 de abril de este mismo año.

Tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Gracias, señor Presidente.

La pregunta de su S. S. entró en un momento en el que todavía el Gobierno no había aprobado el Decreto.

Su señoría ha abordado un tema tan absolutamente extenso que me permitirá que lo acote por diversos sitios. Pero, en realidad —si yo resumo bien—, lo que viene a plantear es su aseveración de que el Ministerio, o el Gobierno socialista, a lo largo de 14 años no ha encontrado una solución a los problemas del agua.

Me permitirá S. S. que discrepe frontalmente de su juicio de valor, por dos razones. Una —esto es muy importante—, porque no hay que confundir política hidráulica con planificación hidrológica. Para bien o para mal —y esto es aplicable a todas las áreas de la vida—, la política se hace todos los días, con planificación y sin ella. Su señoría podrá estar de acuerdo o no con la política hidráulica que ha realizado el Gobierno socialista en estos últimos 14 años, pero ha habido una política hidráulica reflejada en los Presupuestos Generales del Estado, en los presupuestos del Ministerio y de las direcciones generales correspondientes a lo largo de los 14 años, que se resume en infinidad de datos y en infinidad de planteamientos que S. S. conoce y en los que no voy a entrar. Esa es una política hidráulica que el Gobierno socialista ha hecho durante 14 años.

Además, hay otro tema: qué sucede con la planificación hidrológica, con la planificación hidráulica y con el plan hidrológico. En este sentido, tengo que manifestar que el Gobierno socialista cambió la legislación de aguas en este país por primera vez en cien años. La Ley de Aguas que es-

taba vigente, anterior a 1985, era de mil ochocientos noventa y tantos. En 1985 se aprobó una nueva Ley de Aguas que puso en funcionamiento toda una formalización complicada, detallada, de planificación hidrológica y que da origen, a partir del año 1986-1987 a la confección de los estudios preliminares del Plan Hidrológico. Pero hasta el año 1986 no había una Ley de Aguas que ordenara la planificación hidrológica. En el año 1992 —estoy hablando de memoria y, por tanto, me puedo equivocar en alguna fecha—, el Congreso solicitó al Ministerio que, en el más breve plazo posible, fuese remitido un proyecto de plan hidrológico. En la primavera del año 1993 el Ministerio presentó un anteproyecto de plan hidrológico; podría ser mejor o peor, podrá tener mayor o menor aquiescencia entre los grupos políticos, pero ahí está la idea correspondiente.

Entre la primavera de 1993, la finalización de la legislación y los procedimientos correspondientes, entre ellos, la discusión en el Consejo Nacional del Agua, que se produjo entre septiembre de 1993 y prácticamente julio de 1994, ha estado en debate el borrador de anteproyecto que propuso el Ministerio en el Consejo Nacional del Agua; ahí la sociedad española, representada en el Consejo Nacional del Agua, ha emitido ingente cantidad de información que S. S. conoce o de la que tendrá referencia. ¿Que ha obligado a qué al Ministerio? Ha obligado al Ministerio, no simplemente a tomar nota de lo que se había dicho durante casi nueve meses en el Consejo Nacional del Agua, sino a replantearse ingentes cantidades de cosas que están dentro del Plan Hidrológico. Pero es que al mismo tiempo que se producía eso, y quizá como consecuencia de una sensibilidad que la sociedad española tiene respecto al tema del agua en una sequía tan larga como la que estamos viviendo, las propias Cortes, tanto en el Congreso como en el Senado, han aprobado tres o cuatro proposiciones no de ley, solicitando documentación que es necesario adjuntar el Plan Hidrológico.

Quiere decir que el tema no está dormido. Un anteproyecto que pone el Ministerio encima de la mesa ha sido y está siendo debatido en la sociedad y está planteando requerimientos específicos por parte del propio Congreso. Espero —y nada estaría más acorde con mis deseos— que en breve tengamos la capacidad de poder adjuntar toda la documentación que nos ha sido requerida y presentar, en muy breve plazo, al Congreso un borrador de plan hidrológico.

De lo único que estoy seguro es de que el Ministerio, que es un grupúsculo dentro de la sociedad española, tiene las ideas claras. No sé si el resto de la sociedad ha debatido suficientemente los temas como para saber qué es lo que desea. No sé si hemos debatido suficientemente lo que opinamos sobre el precio del agua; no sé si hemos debatido suficientemente las repercusiones sectoriales que tiene el precio del agua. Es claro que no todas las comunidades autónomas ni todos los ciudadanos españoles, del color político que sean, opinan exactamente igual cuando hablamos de interconexión entre cuencas hidrográficas. Obviamente, estos temas no son para debatir dentro del Ministerio, no en el interior de los despachos, porque en el interior de los despachos podemos hacer propuestas, que podrán ser mo-

dificadas en función de lo que la sociedad quiera; pero nosotros no podemos sustituir el debate de la sociedad. Cuando yo antes me refería al debate, del que S. S. ha cogido —permítame— el rábano por las hojas, hablaba del hecho de que hay un conjunto de información pública que es necesario que la sociedad debata y no podemos dar ciertos pasos mientras no cumplimos con determinados requisitos legales.

Creo que la sociedad está debatiendo todos los días sobre el agua. En los medios de información se observa todos los días, o con una asiduidad bastante grande, un cierto debate sobre el agua, con artículos y opiniones de los grupos políticos en una dirección o en otra. Por tanto, el debate está en vigor, como es lógico en una sociedad que vive, quizá, uno de los problemas más graves, que es precisamente el del uso racional de un recurso escaso como es el agua, en un momento de sequía excepcionalmente intenso.

El Ministerio ha expresado su opinión, cuantas veces se le ha preguntado, sobre los diversos temas. Su señoría, o alguien de su Grupo —no recuerdo con exactitud—, me hicieron una pregunta no hace mucho respecto a desalación en Cádiz. Yo di toda la información que el Ministerio tenía, la que yo tenía en mi poder y la que tenía el Ministerio escondida en los profundos cajones de la Administración, y se la remití a su señoría. Si no ha sido recibida me brindo de nuevo a remitírsela, pero, desde luego, de mi departamento ha salido esa información. Es una información que le puedo remitir de nuevo, por supuesto al Presidente, o si me lo permite S. S. le ruego que acepte que se la remita personalmente. Es un estudio bastante objetivo realizado por el Cedex en el que se recogen las diversas alternativas de métodos de desalación que hay. Se produce un problema entre la ósmosis inversa y la cogeneración.

El Ministerio de Industria en este momento está estudiando un tema que es absolutamente crucial, y es que en un momento de sequía como el que vivimos, en poblaciones andaluzas como las de Cádiz o en zonas como las de Málaga, que alguien diga que se puede producir agua a 20 o a 25 pesetas, incluso que se puede producir agua gratis, es tremendamente peligroso, porque la sociedad está demandando en este momento que alguien le diga eso. Es una verdad a medias, porque es cierto que se puede producir agua a 25 pesetas, pero si enchufamos las subvenciones a la producción eléctrica cruzadas a la producción de agua. Este país está subvencionando la producción de energía eléctrica y tiene, en un momento determinado, que usa y desvía esa subvención y hay empresas que pueden dedicarse a producir energía eléctrica, con la finalidad no de producir energía eléctrica, sino de vender, como residuo, precisamente un subproducto que sale de esa producción de energía eléctrica, que es la producción de agua. En este caso, mi opinión personal, que he contrastado y estamos trabajando conjuntamente con el Ministerio de Industria, es que creo que es un mal uso de los recursos públicos el hecho de que asignemos las subvenciones de producción de energía eléctrica a la producción de agua. Si hay que producir agua por desalación, y hay que producirla en determinadas partes del territorio nacional, habrá que producirla con los costes que la sociedad quiera realizar. Y si es

necesario subvencionarlo, habrá que subvencionarlo directamente, pero no de forma cruzada a través de la producción de energía eléctrica, porque en todo caso tendremos un exceso de energía eléctrica que no exigiría una subvención.

Por tanto, es tremendamente peligroso que en una sociedad muy sensibilizada se esté diciendo que se puede producir agua a 25 pesetas. Los costes de producción de agua por ósmosis inversa pueden oscilar entre las 120 y las 140 pesetas. Eso plantea para determinadas partes del territorio un incremento del coste de la factura de agua muy importante. En el caso de Andalucía es necesario analizar la situación de cada una de las zonas donde se podría producir y las alternativas que tienen a medio plazo. No es el mismo caso el de Cádiz, que tiene aprobado y está en construcción un trasvase y que en dos o tres años como muy lejos tendrá solucionado su problema fundamental de abastecimiento; no podemos enfocar la desalación del agua, ni el ciudadano lo verá de la misma forma, que en el caso de Almería, donde obviamente la desalación de agua es un punto crucial. Por tanto, en Andalucía hay que mirar los puntos uno a uno.

Es este sentido, yo creo que el Ministerio no sólo ha elaborado los estudios y ha planteado la información pertinente sino que tiene los planes correspondientes de desalación que se requieren.

Su señoría se ha referido al mal uso del agua para regadíos en Andalucía y en otras partes que no son sólo Andalucía, pero usted sabe perfectamente que el Ministerio tiene competencias exclusivamente en el suministro de alta. En este sentido, el Ministerio está redactando los proyectos para la modernización de un millón y medio de hectáreas de regadío, de las cuales en torno a 200.000 (estoy hablando de memoria y me puedo equivocar en alguna cifra) ya están en ejecución en este momento.

Usted sabe perfectamente, porque lo habrá comentado quizá el propio Ministro o las autoridades pertinentes, que el Ministerio de Agricultura está redactando, en colaboración con el nuestro, un plan de modernización de regadíos en el que se plantee la actuación del Ministerio en alta y de qué manera se actúa en baja al lado del ciudadano, porque muchas veces el problema del regadío no está sólo, o además, en la alta, sino que está en cómo el ciudadano administra. En tal sentido tengo que decir que el ciudadano español ha cambiado sus hábitos de riego. De alguna forma, el agricultor español hace años, quizá cuando la vida era más dura o más complicada, regaba cuando el agua le pasaba, pero hoy día, en muchas zonas del territorio nacional, el agricultor tiene horarios de conformación, que me parece una adquisición social muy importante, y duerme, come y se plantea su actuación como un profesional concreto.

Así, pues, tenemos que hacer obras para embalsar el agua en medio y que el agricultor pueda regar dentro de los márgenes que él tiene, puesto que muchos trabajan a tiempo parcial y no están todo el tiempo en la zona correspondiente.

Por tanto, después de este vuelo rápido sobre muchos temas que ha planteado S. S., hay una preocupación seria

por parte del Ministerio. Creemos que tenemos las ideas claras —quizá algunas de ellas equivocadas— y puede que los momentos por los que pasamos, y esto ya es una aseveración personal, no sean los mejores para hacer en la sociedad española un debate en torno al agua, pero yo creo que es absolutamente necesario que se produzca un debate sereno de las fuerzas políticas y de la sociedad española respecto al tema del agua, porque lo que sí es cierto es que el mayor reto que tiene la sociedad española para los próximos años es precisamente el tema del agua. Yo creo que ése será precisamente uno de los grandes retos a los que nos tendremos que enfrentar todos en los próximos años. Mientras tanto, y en línea a la sequía, el Gobierno va a hacer lo que está haciendo en medidas de emergencia y que usted conoce. Ha venido dictando un decreto de ayudas a los agricultores prácticamente en todas las primaveras, en los años 1992, 1993 y 1994, y en la primavera de 1995 acaba de dictar otro. Ha dado los decretos de sequía correspondientes y todos los años ha aprobado un volumen de obras de emergencia que si no fuera por la sequía no tendrían justificación en el corto plazo y que alcanzan ya los 60.000 millones de pesetas. En el paquete que aprobó el Consejo de Ministros en el mes de marzo está casi el 50 por ciento de las obras, que están finalizadas, y el otro 50 por ciento se terminará en torno a junio o julio.

Al mismo tiempo, habrán leído que el Ministerio sigue pensando en medidas y en posibilidades con una visión puesta nada más que en el corto plazo. No son soluciones en el medio y largo plazo, frente a una situación que esperamos que no se produzca, para el caso de que la sequía se prolongara a lo largo del otoño, lo cual nos llevaría a una primavera en el año 1996 de enorme dificultad.

Por comunidades autónomas, casi todo el Levante, Andalucía, una parte de Aragón y una parte de Castilla-La Mancha y Extremadura, son las cuencas hidrográficas que se encuentran más afectadas, con una problemática social y ciudadana que S. S. conoce, importante y difícil de mantener en el largo-medio plazo.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Nosotros queremos ese debate sereno sobre el agua, debate sereno a pesar de la situación tan dramática, me atrevería a decir incluso, que se vive en Andalucía, en la que muchísimas ciudades tienen restricciones desde hace ya más de tres años y en la que el campo andaluz se encuentra en una situación de pérdidas tremendas.

También estoy de acuerdo con usted en algo que ha manifestado: que no es lo mismo política hidráulica que planificación hidrológica. Por supuesto, estoy de acuerdo con ello, pero lo cierto es que la política hidráulica que se ha venido realizando durante los últimos años ha sido una política llena de inercias del pasado, y lo que de alguna manera yo echo en cara a la Administración —en este caso a la Administración central— es que no haya variado los hábitos de la política hidráulica que ha venido realizando y que por parte de las Confederaciones Hidrográficas la Ley

de Aguas esté prácticamente inédita en muchísimos aspectos. Creemos que eso es constatable de alguna manera y nos parece que los efectos de esta situación han sido graves. Desde luego que todo el debate y todas las actuaciones que sobre la gestión del agua se puedan realizar no hay que aplazarlos hasta la realización de un plan hidrológico. Independientemente de que este plan hidrológico tarde más o tarde menos y que el suministro a las áreas necesitadas se produzca de una forma u otra, ya sea por medio de trasvases, ya sea por desaladoras, ya sea por una mejor gestión de las aguas residuales, etcétera, o por todas ellas a la vez, independientemente de esto, todas las medidas de ahorro y de mejor gestión de los recursos existentes se podrían haber mejorado de forma sustancial. Creemos que en esto ha habido una falta de previsión muy importante por parte de la Administración, falta de previsión que se ha constatado por la forma en que se han gestionado los diferentes recursos económicos que ha previsto el Ministerio.

En ese sentido, creemos que, sin dramatizar más allá el asunto de lo que cabe, sí ha habido unas responsabilidades políticas importantes. No le voy a reiterar ahora los aspectos que le he planteado en la exposición de mi pregunta sobre los diferentes regadíos, sobre los abastecimientos urbanos, sobre la demasiado tardía actuación en las aguas residuales, etcétera.

Entonces, señor Zaragoza, no nos debe extrañar que en situaciones como ésta el debate que se puede plantear, por ejemplo, sobre las desaladoras no se plantee de una forma absolutamente correcta porque se entrecruzan, como usted bien ha manifestado, subvenciones al sector energético con el tema del agua, ni que tal debate se produzca o se puede producir con una gran crudeza. Si poblaciones enormes se encuentran con problemas de carencia de agua durante años, la verdad es que va a ser muy difícil razonarles que no se pueden hacer desaladoras porque se están utilizando incorrectamente unos recursos, que deberían ir destinados a la subvención de energía eléctrica, para abaratar de forma poco clara el precio del agua. Va a ser difícil que ustedes lo expliquen en determinadas poblaciones y se va a terminar pagando un precio político por haber tardado tantísimo tiempo en solventar este problema.

Señor Zaragoza, creo que no está de más urgir al Ministerio, independientemente de que el Plan Hidrológico se lleve con la mayor celeridad, a que la aplicación de la Ley de Aguas se haga con el máximo rigor, y creo que tanto en los temas de control como en los temas presupuestarios de gestión de recursos existentes es muy mejorable la actuación que lleva el Ministerio del que es usted Secretario de Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra para el turno de réplica al Secretario de Estado, esta Presidencia quiere aportar una clarificación respecto a la documentación que se ha mencionado. Tengo que manifestar que, consultados los servicios administrativos de esta Comisión, esta Presidencia recibió, en vísperas de la visita que tuvimos ocasión de realizar al CEDEX, un documento que era un estudio técnico sobre técnicas desaladoras y costos de la desalación. Repito, un estudio técnico y no político.

Me queda solamente la duda, que estamos intentando despejar, de si fue remitido por el CEDEX espontáneamente o por el Ministerio, o por la Secretaría de Estado correspondiente. Ese documento existe, yo lo tengo, pero estamos intentando confirmar si fue enviado por el CEDEX de «motu proprio», como un estudio técnico o de costos, o si corresponde a la documentación que se envió con motivo de la pregunta que usted o su Grupo hizo en su día al Ministerio. En cuanto lo sepamos, se lo diremos.

Repito: el estudio que se nos mandó no es político, es técnico y de costos, realizado por el organismo CEDEX. Si eso no es suficiente, existe la oferta del Secretario de Estado de transmitirle a esta Comisión y, por lo tanto, al señor Diputado, las respuestas correspondientes con motivo de su última comparecencia a este respecto. Le ruego, señor Secretario de Estado, que la vuelva a mandar, pero como Ministerio, como Secretaría de Estado y no como un estudio serio y válido que nos ha enviado el organismo CEDEX.

A continuación tiene la palabra el señor Zaragoza.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): No existe nada más que este estudio, no existe ningún otro. En primer lugar, no existe ningún estudio que no sea técnico; no hay ningún estudio político sobre la desalación del agua. Solamente existe un estudio técnico. El CEDEX, como ustedes saben, es un organismo dependiente del Ministerio. La Secretaría de Estado no ha estudiado directamente los temas de desalación sino que ha encargado al CEDEX que hiciera el estudio. Este estudio es un documento donde se recoge, en 20 ó 30 páginas, no recuerdo bien, los resúmenes de los análisis de los ingenieros durante un conjunto de experimentaciones.

Cuando el Grupo de Izquierda Unida me planteó, creo recordar, una pregunta sobre la desalación en Cádiz hace unos meses, le remití todo lo que tenemos en el Ministerio, que no es más que el estudio del CEDEX. Ya no puedo decirles si fue directamente mi Secretaría o fue el CEDEX el que lo remitió, pero es el único estudio que existe en el Ministerio. De cualquier forma, le vuelvo a remitir el estudio al Presidente, pero es toda la información que existe en el Ministerio. Creo que es muy exhaustiva y muy completa y, por lo tanto, es lo máximo que hasta este momento se conoce en temas de desalación. Analiza los diversos métodos y plantea los análisis de costes y tecnologías por parte del CEDEX.

Respecto a lo que decía S. S. en cuanto a que creía que había habido una falta de previsión en la política hidráulica del Ministerio a lo largo de estos años, creo que precisamente si no se hubiera hecho la política hidráulica que se hizo en los últimos años no estaríamos en la situación en la que estamos —entiéndame usted bien—, en el buen sentido de que la sequía, que ha sido extensa y profunda, ha empezado a tomar, como decía S. S., tintes más o menos dramáticos a finales de 1994, pero la sequía comenzó a manifestarse a partir de 1992. Estamos en 1995, luego es el cuarto año de sequía. Realmente, cuando el país ha empezado a sentir la profundidad de la sequía ha

sido en el otoño de 1994. No habría llegado la situación al otoño de 1994 si no se hubiera realizado el volumen de inversiones que ha realizado el Ministerio durante los últimos años.

Tenga en cuenta que si analiza (le puedo mandar un estudio, pero simplemente con describirlo S. S. lo verá con facilidad) los crecimientos de la demanda en abastecimiento en los últimos cuatro años y tiene en cuenta las cifras que tantas veces hemos dicho como que en este momento los ríos están aportando un 28 por ciento en una situación normal y los embalses se encuentran en una situación, según la cuenca, de alrededor del 10 por ciento de su capacidad, verá que no sería posible que ciudades como Sevilla, por poner un ejemplo, que usted sabe que ha tenido restricciones, no estuviera con restricciones; no sería posible que una ingente cantidad de ciudades importantes y de pueblos de este país no tuvieran desde hace más tiempo un problema de restricción. Creo que precisamente porque se ha realizado una política muy intensa y se ha pasado de los presupuestos de los años 1982 y 1983, que S. S. puede conocer perfectamente, a los presupuestos actuales en obras hidráulicas, con cuantías tan importantes y porque la sociedad española está dedicando ingentes cantidades de recursos, a través del presupuesto de Obras Hidráulicas, a la confección y a la construcción de grandes obras, es por lo que podemos enfrentarnos a sequías de cuatro años como esta a que nos estamos enfrentando. Si no, no hubiera sido factible enfrentarnos a ellas.

Por tanto, creo que es precisamente la política hidráulica que hemos realizado, que es la lógica y la que cualquiera hubiera realizado, la que ha permitido hacer frente a una sequía tan larga. Diré más: si en este momento usted coge el Presupuesto de 1995, aprobado por esta Cámara, salvo un 11 por ciento —estoy hablando de memoria— que se dedica a nuevos regadíos el resto del presupuesto de obras hidráulicas está destinado a abastecimiento o a modernización de regadíos o a prevención de avenidas y laminación de avenidas. Ninguno de esos tres objetivos pueden ser discutidos dentro de la política hidráulica. Creo que son objetivos fundamentales de un presupuesto. Solamente en torno al 11 por ciento del presupuesto está destinado a la realización de obras que tienen como finalidad la creación de nuevos regadíos, y lo planteo no como una crítica a la creación de nuevos regadíos sino como el hecho de que hay un carácter expansivo de la agricultura en proyectos que están presentes y, por tanto, algunos de ellos se están realizando. Prácticamente más del 85 por ciento del presupuesto está destinado a planteamientos que permiten solucionar los problemas de la sequía.

Hay una cosa que tengo anotada y que se me ha olvidado decirle en mis dos intervenciones. Por supuesto, le ruego que me haga saber personalmente, como se puede imaginar, cualquier anomalía. Yo discrepo de que las Confederaciones Hidrográficas sean lugares téticos y oscuros, aunque sus oficinas puedan ser más o menos lujosas, pero desde luego de lo que sí puede estar seguro S. S. es de que la más mínima información que pueda tener —que yo le ruego nos la remita— obviamente será contrastada.

— **PLANES EN RELACION CON LA ELABORACION DE UNA NORMATIVA BASICA SOBRE PROTECCION CONTRA EL RUIDO. FORMULADA POR LA SEÑORA MARTINEZ SAIZ (GP). (Número de expediente 181/001505.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, pasamos al punto 6 del orden del día, que es la pregunta formulada por la señora Martínez Saiz, del Grupo Popular, que va a ser efectuada por el señor Gortázar Echeverría.

Para formular dicha pregunta tiene la palabra el señor Gortázar.

El señor **GORTAZAR ECHEVERRIA**: Señor Presidente, señorías, es evidente que no soy la señora Martínez Saiz ni el Secretario de Estado es la señora Secretaria de Estado, así que estamos empatados, señor Secretario de Estado.

La pregunta es muy concreta: ¿Qué planes tiene el Ministerio en relación con la elaboración de una normativa básica sobre protección contra el ruido?

El señor **PRESIDENTE**: El señor Secretario de Estado tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS** (Zaragoza Rameau): Espero que los dos seamos capaces de hacerlo lo mejor posible en la representación de nuestros papeles.

Yo le leo información que obra en mi poder. En cualquier caso, si ésta no es suficiente, bien en este momento o en cualquier otro puede dirigirse a nosotros para que le sea ampliada:

«La Dirección General de Política Ambiental abordó el programa del ruido ambiental mediante la realización de un estudio de definición de las bases técnicas y administrativas para la regulación normativa del ruido ambiental y análisis de la situación. Como resultado de este estudio, que puso de manifiesto la necesidad de elaborar una norma básica estatal que regulara el ruido ambiental, se ha estado trabajando en la preparación de esta norma, tomando como referencia legal, con el fin de acelerar el proceso, la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico.

El objeto de la norma será fijar, con carácter básico, valores límites de inmisión de ruido, con el fin de asegurar la debida protección a la población y al medio ambiente contra la exposición al ruido ambiental.

Los niveles de inmisión se deberán respetar tanto por los focos emisores de ruido como por las áreas de recepción acústica (edificaciones, zonas urbanizadas y urbanizables). Los niveles de inmisión se establecerán atendiendo a la tipología de las zonas receptoras de ruidos y en las diferentes situaciones que puedan producirse desde la actual o futura.

El desarrollo de esta norma, que trata el problema del ruido ambiental de forma integral, puso de manifiesto que algunos aspectos del control del ruido ambiental, tales

como los que se refieren a los condicionamientos exigibles, a la construcción de edificios o a los planes urbanísticos, no tenían base legal suficiente en la Ley 38/1972, de Protección del Ambiente Atmosférico.

Por ello, y dado que en la actualidad se está procediendo a la elaboración de un proyecto de modificación de la citada Ley 38/1972, se ha considerado como más adecuado, desde el punto de vista de técnica legislativa, incluir en la modificación de dicha Ley aquellos aspectos que permitan desarrollar plenamente una norma sobre el ruido que contemple el control del mismo de forma integral.

Por tanto, los planes del Gobierno en relación con la elaboración de una normativa básica sobre protección contra el ruido se pueden resumir en la modificación de la Ley de Protección del Ambiente Atmosférico, de manera que contemple de forma explícita el control del ruido ambiental y el posterior desarrollo reglamentario de la misma.»

Yo le puedo transmitir a S. S. el mismo documento que tengo, que quizá le servirá, en todo caso, para tener la misma información que yo poseo.

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

El señor **GORTAZAR ECHEVERRIA**: Realmente, sobre la contestación que usted ha dado, muy correcta y muy coherente con otras explicaciones previas, le informo que se dio ya en el año 1992 y estamos en el año 1995. Tiene usted la mala suerte de venir a una sesión de control sobre una asignatura suspendida y que quizá no es la de su especialidad.

Señor Secretario de Estado, España tiene, según la OCDE, los niveles de inmisión de ruido ambiental más altos del mundo después de Japón. Es el primer país en ruidos de toda Europa, ya digo, el segundo después de Japón. Concretamente, más del 23 por ciento de la población española, sobre todo en las grandes ciudades, soportan niveles superiores a los 65 decibelios, que son los niveles considerados máximos soportables a los efectos de no tener trastornos, no sólo los seres humanos sino también el patrimonio histórico-artístico.

El problema es de tal importancia, que de las 34 protestas medioambientales del año 1993 ante el Defensor del Pueblo 18 fueron de problemas de ruidos por parte de ciudadanos españoles. De tal manera que es un problema evidente, sobre el que venimos hablando años y años. Llevan ustedes 13 ó 14 años de Administración socialista y estamos con respuestas similares a los años 1990-1992.

No diré que el ruido es un problema socialista, porque España es un país ruidoso, pero lo que sí se puede decir es que el Gobierno socialista, y algunos Diputados especialmente ruidosos, que se cubren de ceniza de vez en cuando, no han mejorado este problema. Estamos en temas medioambientales con una realidad sistemática que consiste en no abordar en profundidad y con rigor los problemas que realmente tiene España y abordar otros que tenemos. Le voy a poner un ejemplo. España es el país de la Comunidad Económica Europea que tiene más espacios naturales

protegidos: concretamente un 4 por ciento de nuestro territorio nacional está protegido, cuando la media recomendada o recomendable por la Unión Europea es el 2 ó 2,5.

Vemos un Gobierno desatado en operaciones de propaganda de protección de áreas suficientemente protegidas, como lo demuestra el hecho de su estado actual, como por ejemplo puede ser Picos de Europa, y, sin embargo, con una incapacidad absoluta para abordar unos temas serios de residuos, de ruidos, de tratamiento de los residuos tóxicos y peligrosos, hospitalarios, etcétera.

Este es un ejemplo más de ese tipo de incumplimientos y de ineficacia administrativa.

Señor Secretario de Estado, la legislación vigente es en su totalidad (el Real Decreto de 1986, de 1987, de 1989 y otro de 1989 que transpone las directivas comunitarias) fundamentalmente una legislación importada. Es decir, la legislación que se ha hecho durante la administración socialista es importada, es una preocupación legislativa resultado de la transposición de las directivas comunitarias, y lo que está vigente es el famoso RAMI del año 1961.

Con lo que nos encontramos en la práctica es con un Reglamento que tiene treinta y tantos años y con unas ordenanzas municipales en el 33 por ciento de los municipios españoles. Pero ¿cuál es la historia de ese proceso, señor Secretario de Estado? Nos ha dado usted una explicación que yo acepto, que tomo nota —me gustaría que pusiera usted plazos a esa nota que usted me ha leído—, pero le voy a hacer, con el permiso del señor Presidente, un pequeño repaso de cuál es el capítulo de promesas incumplidas en esta dirección.

En septiembre de 1990 el Gobierno anunció que estaba preparando medidas legislativas sobre niveles de inmisión de ruidos. En marzo de 1992 el Ministro de Obras Públicas anunció que había en su Departamento algo parecido a lo que usted ha leído ahora: un anteproyecto de modificación de la vigente Ley de Protección del Medio Ambiente Atmosférico. Por si fuera poco, en agosto de 1993 el Director General de Medio Ambiente afirmó, en el mes de septiembre, que este anteproyecto saldría inmediatamente, en el año 1993, y le cito textualmente lo que dijo en aquella ocasión: «... porque el problema del ruido es el más grave que tiene este país desde el punto de vista medioambiental.» Por lo que se ve, el más grave es hacer Parque Nacional la totalidad del territorio y no el medio ambiente.

Ha habido hasta una proposición no de ley del Grupo Popular en el Pleno, que se votó mayoritariamente, para urgir esta modificación y este planteamiento de leyes básicas.

Realmente la situación es la que es. Nos viene usted con una nueva promesa de modificación y quiero decirle que desde el año 1990 estamos con lo mismo y que aquí no se ve que se avance en aspectos, no ya operativos, sino ni siquiera legislativos.

La pregunta es por qué no tenemos una regulación básica, como la tienen Francia, Alemania, Holanda, Suiza, Dinamarca e Italia, que tampoco es tan difícil; basta con acudir al Derecho comparado, basta con tomar una ley que está vigente y modificarla en unos cuantos artículos, pero dejar pasar cinco años para presentar un proyecto de este tipo realmente no está justificado. Y no solamente no es

que esté justificado sino que la explicación sobre la situación de los ruidos nos la viene a dar precisamente el Ministerio más ruidoso que existe en el mundo, que es el Ministerio de Obras Públicas. Es el Ministerio de los ruidos por excelencia el que nos promete una ley sobre regulación de ruidos que nos sitúa en la confusión, a la que nos tiene acostumbrados el Gobierno socialista, al unir el zorro con la gallina, es decir, el Ministerio de los ruidos nos promete una ley de regulación de ruidos que, cuando menos, desde hace cinco años no cumple.

La situación no es como para sentirse orgulloso de la gestión realizada. En mi opinión, el Ministerio de Obras Públicas parece cada vez más un Ministerio de propaganda, de frases incomprensibles y de promesas incumplidas que un Ministerio de realizaciones. En lo que respecta al ruido se lo acabo de demostrar, al igual que en el medio ambiente.

Nuestro Grupo siente una seria preocupación por este tema y nos gustaría, en primer lugar, que usted pusiera fecha a esa nota que ha elaborado y, en segundo lugar, que tomaran nota de esta situación de falta de regulación básica y de cumplimiento de la misma, a la que ruego den salida por la demanda evidente de la opinión pública en este sentido y de la que se hace eco esta oposición.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de dúplica tiene la palabra el señor Zaragoza. (**Rumores.**)

Por favor, no convirtamos esta Comisión en algo ruidoso.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Romeau): La verdad es que me ha dejado dubitativo S. S. cuando ha dicho que el Ministerio de Obras Públicas es un Ministerio ruidoso. No sé... Yo creo que somos realmente cautos. Quizá, como decía S. S., las máquinas que se utilizan son ruidosas, pero en ese caso el Ministerio de Industria, que utiliza grandes procesos industriales, también sería ruidoso.

Es cierto que nuestro país, como decía S. S., es un país culturalmente ruidoso. Esto lo conocemos todos, y muchas veces las normas no son capaces de articular lo que la cultura ciudadana moviliza. Dicho esto, lo que yo le transmitía en mi respuesta anterior es que realmente lo que plantea el Ministerio con la legislación actualmente en vigor es una legislación de protección del ambiente atmosférico, estableciendo en su artículo 1.2 que por contaminación se entiende la presencia en el aire de formas de energía, entre las que, obviamente, se encuentra el ruido, y que implican riesgo, daño y molestia grave para las personas y bienes de cualquier naturaleza. Ello ha posibilitado hasta la fecha, aunque S. S. no quiera reconocerlo, la cobertura legal al dictado de cantidad de ordenanzas municipales sobre el ruido, si es que el ruido se puede regular desde el punto de vista del Estado, desde el punto de vista cultural o desde el punto de vista de los que tienen competencia sobre el ruido.

Hay países ruidosos, hay comunidades autónomas ruidosas y, si me permite S. S., hay ciudades más o menos rui-

dosas; muchas veces no tiene nada que ver con el color político pero, en cualquier caso, hay unas ciudades más ruidosas que otras.

En ese sentido, lo que sí le quiero decir a S. S. es que la legislación actualmente en vigor ha dado pie a que aquellos ayuntamientos que lo han considerado oportuno hayan planteado las ordenanzas correspondientes para la anulación del ruido. Es cierto —y es lo que le exponía en mi respuesta— que existen diferentes tipos de ruido, aunque quizá al que más veces nos referimos es al que se puede regular desde el punto de vista de las ordenanzas municipales. Sin embargo, existen otros que corresponden a los grandes procesos de producción, de infraestructuras, viviendas, etcétera, que requieren una legislación específica.

Precisamente al echar en falta que la legislación actualmente vigente dejaba determinados apartados sin cubrir, en lugar de plantear una legislación específica sobre el ruido, lo que vamos a hacer es modificar la actualmente en vigor para completar el vacío que pudiera existir. Por tanto, no es que exista un vacío legal, como S. S. decía, que

no ha sido cubierto desde 1992 hasta hoy, sino que lo que se plantea precisamente es la cobertura de algunos aspectos que no han sido resueltos por los organismos competentes. Precisamente de lo que se trata es de modificar la legislación actual, legislación que seguirá en vigor, con capacidad suficiente para regular nuestra problemática actual.

No obra en mi poder en estos momentos un calendario exacto de las previsiones de la Secretaría de Medio Ambiente respecto a la presentación de las modificaciones al Decreto actual, pero me comprometo a remitírselo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Secretario de Estado.

A pesar de que el último tema ha sido ruidoso, esta Presidencia tiene que agradecer el tono y la serenidad con la que se ha llevado a cabo esta sesión.

Se levanta la sesión.

Era la una y cinco minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961