



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 648

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 58

celebrada el jueves, 21 de diciembre de 1995

ORDEN DEL DÍA:

	<u>Página</u>
Comparecencia del Presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) (señor Abejón Adámez) para informar sobre el estado, calendario y presupuesto de obras de los aeropuertos de las Islas Canarias. A solicitud del Grupo de Coalición Canaria. (Número de expediente 212/001545)	19578
Comparecencia del Presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) (señor Abejón Adámez) para dar cuenta de las inversiones previstas en los aeropuertos canarios y de la ejecución de las obras que actualmente se llevan a cabo. A solicitud del Grupo Popular. (Número de expediente 212/001557)	19578
Comparecencia del Presidente de la Confederación Hidrográfica del Ebro (señor Pérez Anadón) para informar sobre la adecuación de la canalización del río Segre a su paso por la ciudad de Lleida y sobre las previsiones en relación al canal Segarra-Garrigues. A solicitud del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 212/001536)	19590

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

- **COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA) (SR. ABEJON ADAMEZ) PARA INFORMAR SOBRE EL ESTADO, CALENDARIO Y PRESUPUESTO DE OBRAS DE LOS AEROPUERTOS DE LAS ISLAS CANARIAS, A SOLICITUD DEL GRUPO DE COALICION CANARIA. (Número de expediente 212/001545.)**
- **COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA) (SR. ABEJON ADAMEZ) PARA DAR CUENTA DE LAS INVERSIONES PREVISTAS EN LOS AEROPUERTOS CANARIOS Y DE LA EJECUCION DE LAS OBRAS QUE ACTUALMENTE SE LLEVAN A CABO, A SOLICITUD DEL GRUPO POPULAR. (Número de expediente 212/001557.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías, iniciamos la sesión de trabajo de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente número 59, con la que prácticamente con toda probabilidad vamos a cerrar nuestro período legislativo que termina con un trabajo intenso de esta Comisión.

Para dar colofón al trabajo de esta Comisión, hoy contamos con la comparecencia de don Manuel Abejón Adámez, presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), ante esta Comisión para conocer el estado, calendario y presupuestos de las obras del aeropuerto de las Islas de Gran Canaria, a petición del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria. La segunda comparecencia del señor Abejón es para dar cuenta de las inversiones previstas en los aeropuertos canarios y de la ejecución de las obras que actualmente se llevan a cabo, cuyo solicitante ha sido el Grupo Parlamentario Popular. Hemos acordado por unanimidad, como casi siempre, que ambas comparecencias sean afrontadas directamente por don Manuel Abejón y, en consecuencia, luego daré la palabra a los portavoces de los grupos solicitantes y a aquellos que, aun no habiéndolo solicitado, crean oportuno intervenir para tratar de dar satisfacción, como siempre, a todas las preguntas y a todas las cuestiones que interesan a sus señorías en beneficio de los ciudadanos.

Sin más dilación, pues, doy la palabra y la bienvenida a don Manuel Abejón Adámez, presidente de AENA.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA)** (Abejón Adámez): Señor Presidente, señorías, como siempre, en primer lugar quiero manifestar mi satisfacción de poder hablar ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente del Congreso para poder informar de aquellos extremos que interesan especialmente a sus señorías.

Hace muy pocas semanas tuve la oportunidad, con motivo del debate en torno a los presupuestos, de exponer el

plan de inversiones que teníamos previsto para todos los aeropuertos españoles, haciendo especial énfasis, porque así había sido demandado en algunas preguntas durante el propio debate, a lo que afectaba a los aeropuertos canarios. A ese respecto se remitió información a la Cámara para su oportuna distribución, probablemente enmarcado en el debate general de los presupuestos, pues el tema de los aeropuertos canarios quizá quedó un poco oscurecida y la verdad es que me parece especialmente relevante —aunque puede que ni el día ni la hora sean especialmente propicios, ni para sus señorías ni para mí mismo— que dediquemos esta sesión monográfica al asunto.

De toda la intervención, aunque no es necesario que reparta documentación, sí quiero hacer un pequeño resumen para que se tengan las cifras, quede constancia en el «Diario de Sesiones» y sus señorías tengan una documentación más concreta.

Como es sabido, los aeropuertos canarios constituyen, dentro del conjunto de los aeropuertos españoles, un subsistema especialmente relevante, primero porque, dada la situación geográfica del Archipiélago, la conexión con los aeropuertos de la Península y, por supuesto, del resto del continente europeo, son especialmente relevantes, segundo, porque el tráfico interinsular es especialmente activo y, en último y principalísimo lugar, por la importancia del tráfico turístico, que es trascendental para la economía canaria y entiendo yo que para la economía española en su conjunto. Eso hace que en muchos aspectos (tráficos, ingresos, etcétera) los aeropuertos canarios supongan a veces el 20 o el veintitantos por ciento de los volúmenes que se manejan en toda la red aeroportuaria. Y, naturalmente, por condiciones geográficas, tecnológicas y de otro estilo, suscitan un volumen de inversión de ese orden o mayor por parte del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Si sus señorías me lo permiten, en el resto de la intervención, con independencia de que en la nota que he repartido haya un cuadro sintético en el que se pueden apreciar los volúmenes globales de inversiones, me voy a permitir hacer dos cosas: una, señalar cuáles han sido algunas de las inversiones históricas más importantes estos últimos años, y cuál es el avance de las que tenemos previstas para los próximos.

Empezando por orden alfabético, que no de importancia naturalmente, en el aeropuerto de Fuerteventura se han invertido en los años anteriores un total de 3.000 millones de pesetas, de los cuales la mayor cantidad fue en el año 1994, que fueron 2.484 millones. También se invirtieron 317 en 1993; 111 en 1992; 48 en 1991 y 39 en 1992, cifras todas redondeadas, que totalizan esos 3.000 millones.

En estos momentos las obras que se están realizando, por ejemplo, en cuanto al nuevo edificio terminal, y que se acabarán, espero, a mediados del año que viene, están ya muy avanzadas. Se terminaron las de calle de rodaje de nueva central eléctrica; la urbanización y el acceso al nuevo edificio terminal se acabará también hacia el verano. Y el nuevo edificio terminal, la urbanización y la ampliación de la plataforma, inclusive antes, se acabará a fin de año.

Esto no es todo, porque es un aeropuerto en el que está creciendo bastante el tráfico turístico, sobre todo estos últimos años, aunque el año en el que estamos haya un pequeño retroceso, pero las inversiones previstas cuando acabemos estas semanas que quedan de 1995, si cumplimos el programa, que está muy avanzado, habremos completado 5.084 millones; en 1996 serán 1.445 millones; en 1997, 120 millones; en 1998, 150 millones; y en 1999, 100 millones. En total 6.900 millones. Estas cifras cabe suponer que son bastante aproximadas, porque se refieren todas a planes y proyectos que están muy avanzados y que cabe pensar que, salvo variaciones de segundo orden, se van a complementar.

Las previsiones para el horizonte 2000-2004 podrían ascender a otros 4.500 ó 4.506 millones, pero entiendo que esta precisión tecnocrática no es muy realista, puesto que mientras que el nivel de incertidumbre de las inversiones de estos años hasta fin de siglo es relativamente pequeño, las de 2000-2004 se mueven más bien en previsiones a largo plazo que se encuadran en la prognosis de tráfico que tenemos y en la ejecución del Plan Director de Infraestructuras, que, como sus señorías conocen, en los quince años de ejecución del Plan, supone, en materia de infraestructura aeronáutica, exactamente un billón de pesetas. Por lo tanto, nos movemos en un marco un poco amplio.

Como ya hemos dicho, las obras que están en ejecución son el nuevo edificio terminal, que se acabará en 1995; las calles de rodaje, que se acabaron en 1995; la expropiación de terrenos para la ampliación, que son también de 1995-96; el proyecto y obra de una nueva torre de control, que llevarán este año y el que viene; los equipamientos del edificio terminal, que se están haciendo este año y el que viene; una red multiservicio, que se está completando, y un edificio de servicios, que se completará en 1997-98.

En cuanto al aeropuerto de La Gomera, sigo con el orden alfabético, no tenemos muchas inversiones desde el punto de vista histórico, puesto que, como sus señorías saben, en este aeropuerto en principio hubo un compromiso entre la Administración central del Estado y la Administración autónoma Canaria para realizar un aeropuerto en la isla de La Gomera, que aunque tiene ciertas perspectivas de tráfico turístico y de tráfico interinsular, con cierta proyección comercial, tiene una fuerte vocación de servicio público y de dotación de una infraestructura básica para la Isla. En principio, no se consideraba su relevancia desde el punto de vista de la integración en la red aeroportuaria española, y por esa razón se pactó en su momento entre las dos Administraciones la ejecución a cargo de los presupuestos del Gobierno autónomo canario y su explotación posterior por la red aeroportuaria estatal, con una pequeña contribución en su momento del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales y más tarde de AENA en cuanto a asistencias técnicas a la dirección del proyecto, etcétera. En un momento dado, la Comunidad Autónoma tiene ciertas dificultades presupuestarias y el Estado entiende, y así se lo impone políticamente a AENA, que la realización de este aeropuerto tiene una importancia política y social predominante, inclusive por encima de los intereses puramente de tráfico o económicos de la red aeroportuaria es-

pañola, y que corresponde que se traspase de la Comunidad Autónoma al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea la conclusión de las obras. Por eso en estos momentos, y tras la firma felizmente concluida y con todo tipo de colaboración por ambas partes de un convenio entre la Comunidad Autónoma y el ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, la última fase de las obras, no la más importante —la más importante, por ejemplo la pista, fue acometida por la Comunidad Autónoma en su momento—, que incluye las obras de un área terminal, es asumida por AENA.

Se da la feliz coincidencia de que el lunes de la presente semana el Consejo de Administración del ente público adjudicó ya las obras de proyecto y obra, por lo que cabe pensar que en el horizonte del año 1996 y parcialmente del año 1997, entrará en servicio el aeropuerto. Por lo tanto, la ejecución de unos 1.000 millones de pesetas se reparte, este año 75 millones y el año que viene casi 500 millones y al año siguiente unos 450 millones. Es decir, que en 1995 muy poco, unas semanas; en 1996 y 1997 se ejecutarán del orden de 1.000 millones de pesetas, un poco menos, porque el importe de licitación ha sido un poco más bajo del previsto.

En el aeropuerto de Gran Canaria ha habido realizaciones históricas muy importantes estos últimos años. Aquellos de sus señorías que utilicen el aeropuerto de Gran Canaria habrán observado el gran volumen de inversión que se ha realizado y la mejora de calidad en los servicios que hay en el mismo, y eso corresponde a un volumen de inversión realizado en los años 1990-94, de prácticamente 12.000 millones de pesetas. En la nota que he repartido a sus señorías se entra en los decimales, pero podíamos hablar de una cifra del orden de los 12.000 millones de pesetas. Fueron: 339 en 1990; 2.561 en 1991; 3.960 en 1992; 2.752 en 1993 y 2.335 en 1994. Algunas de las obras, por ejemplo, cuando se inauguró en 1994 el terminal, rondaban en los 14.000 millones; algunas de las obras que se han realizado se prolongan en este período de tiempo que hemos señalado, 1990-94. Es decir, si el volumen de inversión en vez de haberlo reducido al quinquenio lo hubiéramos alargado un poco, sería superior a éste que indico de los 12.000 millones.

Las previsiones son de 6.616 millones en 1995; 3.721 en 1996; 134 en 1997; 135 en 1998 y 140 en 1999. Nos movemos en un volumen total de 10.747 millones para todo el período. Vuelvo a insistir en que el período 1995-99 tiene un nivel de certidumbre alto, pero también tenemos unas previsiones que se mueven dentro de la prognosis de tráfico realizada y dentro de los compromisos, entre comillas. No conozco todavía los resultados de las votaciones de esa mañana y no sé si alterarán en algo esos compromisos, pero entiendo que el marco cualitativo no se ve afectado. En el dibujo que diseñan nuestras previsiones de tráfico y los compromisos políticos que señala el PDI, esto supone que a estos 10.747 millones de este quinquenio habría que añadir del orden de 3.900 a 4.000 millones para los años siguientes 2000-2004.

Algunas de esas obras están ya realizadas este mismo año; otras están en vías de conclusión. Por ejemplo, este

año se ha concluido el edificio de almacenes y talleres de compañías; una nave almacén; un nuevo edificio de salvamento y extinción de incendios; se ha remodelado toda la zona sur; se ha construido un hangar para el aeropuerto; se ha construido un aparcamiento y se ha ampliado la depuradora de aguas fecales. La nueva torre de control, que es un edificio emblemático para el aeropuerto, terminará dentro de muy poco tiempo, en febrero; la ampliación de la plataforma lleva un pequeño retraso y probablemente no termine hasta junio.

El conjunto de obras a desarrollar estos próximos años incluye esa ampliación de la plataforma que acabo de señalar, toda la zona de talleres, bloque técnico, etcétera, que he dicho que se había concluido ya, y una planta de cogeneración que habíamos anunciado; el parque eólico, se ha concluido, sin embargo la planta de cogeneración terminará el año que viene, lo mismo que el hangar de uso compartido o un terminal modular de carga que se está instalando.

En el aeropuerto de El Hierro, que como saben sus señorías es el aeropuerto de menos tráfico de la Isla, con una fuerte justificación social, que no económica, y contribución de la red aeroportuaria española a la integración territorial del Archipiélago y de éste con el resto del territorio del Estado, se han realizado también importantes inversiones. Refiriéndome a los últimos cinco años, el volumen de inversión ha sido de 895 millones, que para un aeropuerto de este tráfico (el año pasado tuvo poco más de cien mil pasajeros y este año va a estar en el mismo ritmo, puede ser que inclusive con un pequeño decrecimiento), son inversiones importantes. Por ejemplo, fueron 125 millones en 1990; 236 millones en 1991; 327 millones en 1992; 117 millones en 1993, y 89 millones en 1994. En estos momentos las obras del edificio terminal y de la urbanización y ampliación de la plataforma son, probablemente, las más importantes, por valor de 710 millones de pesetas, y prevemos que hacia octubre del año que viene estarán concluidas. La nueva central eléctrica estará concluida en abril. Prologándonos más allá de este horizonte temporal del 1999, para el 2000-2004, prevemos que está suficientemente completado el desarrollo del aeropuerto y las inversiones previstas son del orden de los 70 millones de pesetas.

En el aeropuerto de Lanzarote, que se encuentra en estos momentos inmerso en un proceso de transformación muy importante, ha habido inversiones históricas muy, muy sustantivas. Es un aeropuerto que ha crecido espectacularmente en los últimos años. Es una de las áreas geográficas del país donde el número de pasajeros por habitante es más alto, puesto que es una isla eminentemente turística y el tráfico del aeropuerto es fundamentalmente charter, aunque haya una cierta componente de tráfico regular, interinsular especialmente. Por ejemplo, en el año 1992 superamos los 2.900.000 pasajeros; el año 1993, los 3.200.000; el año 1994, los 3.500.000; y a estas alturas del año, que no ha habido una situación espectacular, es decir, nos falta todavía un 9 ó 10 por ciento de tráfico, ya vamos por los 3.400.000 pasajeros. Es un aeropuerto de un crecimiento espectacular. Este año no ha subido mucho, subirá

el cuatro y medio. Los dos años anteriores ha subido más del 10 por ciento, incluido el año 1993 que fue un año no demasiado bueno para AENA y para el transporte aéreo.

Las inversiones históricas han supuesto los años 1990-94, 3.369 millones, de los cuales fueron 511 en 1990; 521 en 1991; 116 en 1992; 811 en 1993 y 1.407 en 1994, si acabamos el año como parece que lo vamos a acabar —tenemos un nivel de cumplimiento de inversiones muy satisfactorio—, habremos invertido este año del orden de 3.247 millones y los años que vienen invertiremos 3.616 en 1996; 146 en 1997; 1.078 en 1998, y 6.080 en 1999; un total de 14.168 millones. Fuera del período temporal, el que estamos contemplando con mayor precisión, que es el de 2000-2004, podrían ascender a otros 14.260 millones las inversiones.

Las obras que se están acometiendo dentro del plan 1995-99; son el nuevo edificio terminal con urbanización y accesos, que es de este año, está próximo a concluirlo; la nueva central eléctrica, que es del año 1995-96; el equipamiento del edificio terminal, que lo haremos ya en 1996; la ampliación del campo de vuelo, sin embargo, está prevista para 1999; la galería para acometida del edificio terminal y balizamiento, 1995-96, acaba de adjudicarse; en las actuaciones medioambientales hay previstas unas modificaciones del entorno hacia 1998-99; la depuradora de aguas residuales es del año que viene; y el proyecto y obra de nueva torre de control está contratado, pero no se concluirá hasta 1997. Lo más importante a señalar es que la ampliación del edificio terminal y accesos esperamos que esté completamente concluida en marzo de 1997. Sin embargo, la nueva central eléctrica estará en servicio en abril de 1996.

El aeropuerto de La Palma no es un aeropuerto turísticamente tan importante, ni muchísimo menos, pero el tráfico interinsular es interesante y también cumple unas funciones sociales de la máxima trascendencia. Los crecimientos de tráfico son mucho más modestos, pero estamos manteniendo estos últimos años incrementos. En el año 1992 hubo un crecimiento espectacular, de casi el 15 por ciento, pero estos últimos años nos estamos moviendo con crecimientos de tráfico del orden del 4 por ciento. Concretamente los once primeros meses de este año llevamos un 4,67 de crecimiento.

Las inversiones históricas han supuesto estos últimos años que estamos contemplando 1990-94, 956 millones, repartiendo 125 en 1990; 35 en 1991; 65 en 1992; 39 en 1993; 691 en el 1994. En el año en curso estamos ya, sin embargo, en un fuerte incremento de inversiones, 1.102 para este año y luego vuelven a descender: al año que viene, 1996, 241; en 1997, 158; en 1998, 289; y en 1999, 60. Fuera del marco temporal que estamos contemplando con mayor precisión y entrando en el siguiente, 2000-2004, podría haber otros 700 ó 725 millones de inversión.

Se ha rehabilitado la escollera; se está reparando y ampliando la plataforma de estacionamiento de aeronaves, esto no se concluirá hasta 1997-1998; se está cambiando el balizamiento de costa, este año y próximamente; y se están adecuando las zonas limítrofes, también este año y el que viene.

Como saben SS. SS., porque inclusive creo que a este respecto se han formulado preguntas parlamentarias en el Pleno, tenemos ciertas dificultades respecto a la ampliación del horario operativo, porque están los presupuestos, está la voluntad política de la ampliación, pero hemos tenido algunas dificultades en torno a la disposición de terrenos. Entiendo que en el debate parlamentario se ha producido inclusive alguna pugna en torno al tema. Yo quiero señalar que por parte de la Administración del Estado, y concretamente de AENA, ha habido la mejor de las disposiciones, pero hemos tropezado con dificultades. Probablemente ni siquiera los propietarios de los terrenos afectados por los procesos de expropiación han tenido mucho margen de maniobra, porque hay problemas de tipo registral y documental difíciles de resolver. Es decir, que las situaciones complicadas y antiguas hacen que a veces la voluntad política se estrelle con dificultades que no están movidas por la voluntad, ni mucho menos por la mala voluntad de nadie, sino por la necesidad de respetar plazos, respetar circunstancias y tropezar, a veces, con cosas tan inofensivas como el no poder disponer de un terreno porque el propietario no tiene toda la documentación y la situación registral correspondiente resuelta. Pero vuelvo a insistir a SS. SS. que la voluntad de ampliar el horario es firme. Los proyectos, los presupuestos y la definición de las soluciones técnicas a los problemas planteados también lo son, y son dificultades, más que materiales, formales las que han impedido la ejecución. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

Entramos en los aeropuertos de Tenerife, que son desde muchos puntos de vista especialmente relevantes, tanto para la integración territorial del archipiélago como para permitir la movilidad de la población canaria; es el caso del Tenerife Norte. Y como foco fundamentalísimo de nuestra industria turística en Canarias, el caso del aeropuerto de Tenerife Sur, aunque haya alguna mezcla de tráfico en ambos casos, en los que vamos a entrar ahora.

Las inversiones históricas en Tenerife Norte son un poco difíciles de dilucidar con claridad, porque ha habido un par de presupuestos en los que hemos actuado conjuntamente en los dos aeropuertos. Pero las inversiones previstas históricamente suponen del orden de 11.136 millones, de los cuales 1.132 millones se han presupuestado para 1995; 3.563, en 1996; 4.680, en 1997; 1.680, en 1998, y 80 millones en 1999. Más allá de este horizonte temporal no se contemplan inversiones importantes (en el quinquenio siguiente se contempla una inversión de 139 millones) porque entendemos que con estas nuevas inversiones, que incluyen nueva central eléctrica, nuevos accesos al aeropuerto con las correspondientes expropiaciones, nuevo edificio terminal —la realización más importante— y la ampliación de la plataforma del estacionamiento de aeronaves, habremos convertido al aeropuerto de Tenerife Norte en uno de los grandes aeropuertos, llamémosle intermedios, de la red española. Es decir, aeropuertos destinados fundamentalmente al tráfico regular, en el caso de Tenerife Norte al tráfico regular e interinsular y de conexiones con la península, y le habremos constituido en un elemento fundamental del sistema de transportes canario.

Como SS. SS. saben, la isla de Tenerife dispone de dos aeropuertos. Ha habido una cierta polémica a veces sobre la conveniencia del sistema. Nosotros hemos llegado al pleno convencimiento de las ventajas que supone, con independencia de que pueda haber alguna deseconomía de escala, pero, desde el punto de vista del sistema de transporte y de las ventajas del usuario, nos parece de una alta utilidad tener un gran aeropuerto turístico en la isla, que es el caso de Tenerife Sur, y tener un aeropuerto de tráfico regular importante en el norte, justo en las proximidades de los núcleos de población más importantes, pensando en la comodidad del usuario insular. Creemos que esta red que, por otro lado, ha sido consensuada suficientemente con las autoridades del archipiélago y especialmente con la autoridad insular, sirve con gran utilidad y con gran eficacia al sistema. En estos momentos estamos en la fase inicial de algunas de las obras que acabo de señalar.

Llegamos así a la segunda pieza del sistema aeroportuario de Tenerife que, si se desarrolla en los planes que tenemos previstos, se convierte en una de las grandes infraestructuras aeronáuticas no canarias, sino españolas. Por la tecnología que se va a poner en práctica, por la calidad de los proyectos de ingeniería que hemos desarrollado hasta ahora, por el volumen y la calidad de los proyectos arquitectónicos que se contratarán los próximos meses y por el volumen final de obra que se va a desarrollar, se va a convertir en uno de los grandes aeropuertos situados a este lado del Atlántico y va a ser una pieza muy importante del sistema aeroportuario canario y una de las tres o cuatro grandes piezas del sistema aeroportuario español que, como SS. SS. conocen, es una de las grandes redes aeroportuarias del mundo.

Las inversiones históricas no han sido demasiado importantes en comparación con las previstas, pero sí en comparación con otros aeropuertos, sólo el de Gran Canaria es comparable desde el punto de vista histórico. En los años 1990-1994 se han invertido 6.440 millones. Puede haber un pequeño desfase porque parte de las inversiones ha correspondido a Tenerife Norte y tenemos un pequeño problema estadístico contable para calcular en qué proporción ha ido a Tenerife Sur. Pero el mayor volumen se ha invertido en Tenerife Sur.

Fueron 267 millones en 1990; 409, en 1991; 1.413, en 1992, y en 1993 y 1994, posiblemente con una pequeña parte dedicada al Norte, 1.150 millones en 1993 y 3.199 millones en 1994. Estas fueron las inversiones históricas. Las previstas son: 6.204 millones en 1995, 2.105 en 1996, 2.674 en 1997, 11.180 en 1998 y 15.820 millones en 1999; 47.858 millones en total. Sólo los casos de Madrid, Palma y Barcelona, con tráfico en los tres casos muy superiores, son más importantes y suponen un volumen de inversión tremendamente importante y tremendamente atrevido.

Pensamos que el desarrollo del aeropuerto —si la prognosis, si las previsiones son correctas, y vuelvo a insistir en el marco del PDI— conducirán a la necesidad de seguir invirtiendo los años siguientes del orden de unos 4.000 ó 42.000 millones más en el horizonte 2000-2004. Vuelvo a insistir, para configurarlo como la gran plataforma aeronáutica de las Islas Canarias.

Esas obras a las que me he referido de estos próximos años suponen la ampliación del edificio terminal de pasajeros, que es la obra emblemática de ese aeropuerto; una terminal de carga y accesos; la adaptación de la central eléctrica y red de distribución —eso es del año en curso y está muy avanzado—; la ampliación del campo de vuelos; el nuevo edificio terminal —ya como obra, porque antes me refería al proyecto— la primera fase de la plataforma y, por supuesto, actuaciones de tipo medioambiental.

Naturalmente, he omitido, según he ido hablando de los aeropuertos, algunas de las actuaciones que no son propiamente aeroportuarias, que, en nuestra jerga, son de navegación aérea, porque corresponden, por ejemplo, a instalación de la torre de control. Por ejemplo, cuando he dicho torre de control en algún aeropuerto me estaba refiriendo al proyecto o a la construcción física, de ingeniería civil, de la torre, no incluía equipamiento electrónico, etcétera. En ese sentido, en Fuerteventura, en los años 1995-1999, se emplearán unos 13 millones. En La Gomera, prácticamente nada. En Gran Canaria nos moveremos en unos 504 millones, más, en el centro de control, unos 786. En el aeropuerto de Hierro se hará poca cosa, del orden de 8 millones. En el aeropuerto de Lanzarote nos moveremos en los 317 millones. En el aeropuerto de La Palma, del orden de 17 millones. En Tenerife Norte las inversiones en navegación aérea serán también escasas, del orden de 10 millones. Y en Tenerife Sur, el equipamiento del centro de control, etcétera, supondrá unos 125 millones. Aparte de esto, otras actuaciones de navegación aérea en la región canaria pueden suponer del orden de 590 ó 600 millones.

He distribuido a SS. SS. una nota en la que totalizando las inversiones previstas en todos los aeropuertos, incluidas las actuaciones en navegación aérea, nos moveremos en el 1995-1999 en unos 96.000 millones y, vuelvo a insistir, con un nivel de certidumbre alto, pues se pueden ver incrementados según se mueva el IPC y si las previsiones de tráfico aconsejan introducir algunos cambios, y pueden variar a la baja si las previsiones de tráfico así lo aconsejaran o si los propios procesos de licitación de los concursos hicieran que hubiera rebajas. Sin embargo, prevemos para los años siguientes un nivel más atemperado de inversiones, *probablemente entre los 60.000 y 70.000 millones*, difícil de precisar.

Dado que el sistema de infraestructuras aeronáuticas canarias es una pieza fundamental de la economía española que permite la integración del territorio nacional, me imagino que a todas SS. SS. les resultará especialmente satisfactorio este volumen de inversión, pero muy especialmente a los diputados procedentes de las Islas Canarias. Yo entiendo que por el modo de trabajo del ente, que es fundamentalmente técnico, empresarial, que está fundado en las previsiones de tráfico, en pronósticos de evolución tecnológica y en la disposición de sus propios recursos económicos procedentes del tráfico, entiendo que hay un compromiso del ente para que este plan se desarrolle sean cuales sean los acontecimientos de orden político nacional. Creo que las inversiones históricas a las que he hecho alusión, la buena salud económica y la capacidad tecnológica del ente son, en la medida en que las cosas son contingen-

tes y a veces difíciles de prever en sus últimos rasgos, una tranquilidad para la industria turística canaria, para los habitantes de las islas necesitados de comunicación entre ellos y con el continente y, por qué no decirlo, para todos los españoles que, como usuarios de los servicios aeronáuticos o como contribuyentes necesitados del desarrollo de las Islas Canarias, pueden sentirse interesados en el desarrollo de las islas.

En la nota que he repartido a SS. SS. se incluyen unas cláusulas que acostumbramos en AENA a poner en todos los documentos que enviamos, tanto al Ministerio del que nos honramos en depender, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, como a las Cámaras, en cuanto que, evidentemente, las cifras que manejamos no tienen la componente de compromiso político o la certeza de partida presupuestaria de los Presupuestos Generales del Estado que SS. SS. están acostumbrados a manejar en otros contextos, sino que dependen *naturalmente*, hasta cierto punto, de un nivel contingencial; es decir, que la evolución de los acontecimientos, la evolución del tráfico, las responsabilidades político-administrativas, la propia estructura del ente como una organización que abarca a todo el Estado, etcétera, se mantengan. Evidentemente, bastarían variaciones de tráfico o de ingresos muy importantes para que hubiera que revisar estas cifras. Por lo tanto, vuelvo a insistir que SS. SS. deben entenderlo más bien como planes de empresa —que, por supuesto, en su momento el Gobierno y las Cámaras, al ver los PAIF de cada año, elevarán a definitivas— que como un plan o como una promesa política a la que la coyuntura electoral a la que nos vamos a ver abocados en las próximas semanas pudieran conducir.

No sé si será ésta mi última comparecencia ante las Cámaras; desde luego, en esta legislatura, para SS. SS. y para mí seguramente es la última, pero, trascendiendo un poco de esta perspectiva, quería —como opinión puramente personal y que no me atrevo a elevar a categoría política, ni mucho menos— que el debate en torno a política aeroportuaria, política de infraestructuras, quedara en la menor medida posible afectado por el debate político o por las posiciones enfrentadas de administraciones de distinto nivel o distintos grupos políticos. Pido a SS. SS. humildemente, casi en mi calidad de ciudadano de a pie, el que me permitan esta consideración, puesto que no estoy legitimado en absoluto para hacerla formalmente. Pero creo que es verdaderamente importante que seamos capaces de mantener un sistema aeroportuario y de navegación aérea con la potencialidad que hemos conseguido. Es el sistema de infraestructuras aeronáuticas que traslada a los usuarios el menor coste posible en Europa y en los destinos turísticos que pueden ser competitivos con los nuestros en el Mediterráneo o en el Caribe. Al margen de críticas absolutamente razonables sobre la labor que se ha desarrollado desde su creación y, por supuesto, sobre la figura de su presidente, porque reconozco que cuando he comparecido, por ejemplo, ante esta Comisión he sido probablemente más polémico de lo que debiera ser razonable, al margen de esos puntos criticables, yo creo que se ha hecho un trabajo aceptable, se ha hecho un trabajo positivo que trasciende

de lo meramente técnico-aeronáutico para incidir en la bondad del método de integración territorial o en la competitividad de nuestro sistema turístico.

Sin más, pidiendo disculpas como siempre, porque me alargo demasiado en mis intervenciones, especialmente agradeciendo la benevolencia de la Presidencia, quedo a disposición de SS. SS. para cuanto tengan a bien cuestionar, criticar o, por supuesto, preguntar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo de Coalición Canaria y por el Grupo Popular. Dado que ha sido Coalición Canaria el primer grupo en demandarla, tiene la palabra el señor Martín Menis para plantear los temas que estime oportunos.

El señor **MARTÍN MENIS**: En primer lugar, quiero dar las gracias al presidente de AENA por su comparecencia ante esta Comisión, felicitarlo en estas fechas de Navidad y agradecerle la precisión de los datos e incluso la aportación del cuadro, que me gustaría que constara en el acta de esta comparecencia.

Yo voy a intentar no alargar esta sesión por las fechas en que estamos, por lo que sólo haré algunas precisiones y varias preguntas.

El presidente de AENA ha hablado de las prognosis de crecimiento realizadas por AENA. En Canarias, por ser nuestro principal medio de vida, nos preocupamos de la industria del turismo desde todas las instituciones, desde la propia Comunidad y desde los entes locales. Es muy importante que las prognosis de AENA se hagan junto con las previsiones de crecimiento de la Comunidad, lo digo porque normalmente son mayores, y, por la cuenta que nos trae, intentamos ajustar las cifras realmente a lo que se conoce. Hay métodos para detectar el crecimiento del turismo que no son las tendencias del crecimiento mundial de la navegación aérea, sino que están relacionadas con tendencias exclusivamente turísticas y de vuelos charter, en las cuales yo creo que en Canarias tenemos una experiencia. Puedo decir que en muchos casos hemos acertado más que las prognosis de crecimiento hechas desde otro lado. Simplemente lo dejo ahí.

Otra cuestión es nuestra preocupación porque los proyectos estén en su momento. Me preocupa, por ejemplo, si el proyecto del Hierro va a estar listo para realizar esa inversión el año que viene. Sé que el proyecto de Tenerife Norte tiene un ligero retraso, pero el proyecto de Tenerife Sur, bajo mi punto de vista, está muy retrasado porque no se ha producido todavía el concurso de anteproyectos. Nos preocupan los retrasos que han surgido hasta ahora, reconociendo la inversión y los cambios importantes que ha realizado AENA en Canarias. Gran parte de los retrasos se han producido por no tener los proyectos a tiempo. O se busca un mecanismo por parte de AENA para tener los proyectos a tiempo, dedicando personas en exclusiva a esta labor, como el *project manager* sajón, personas exclusivamente dedicadas al seguimiento de los proyectos para cumplir las fechas, o todos estos planes se nos van abajo, y lo que se nos va abajo es el crecimiento del mercado, cuya consecuencia son

los desajustes importantes que hemos sufrido en los últimos años. Por tanto, mostramos nuestra preocupación porque se cumplan los plazos, para que se puedan ejecutar las previsiones que ha hecho el presidente de AENA.

En segundo lugar, nos preocupa el seguimiento de las expropiaciones. Yo creo que el de La Palma es un caso claro de voluntad de llegar a un acuerdo, cuando había muchos que indicaban que era necesario realizar un expediente de expropiación y en paralelo intentar la negociación. El proyecto de La Palma para poner el balizaje debe tener ya dos años y ha sido adjudicado hace un año. Hace un año indicaban algunos que era bueno que se iniciara la expropiación. Aunque llevábamos un retraso de un año, la buena voluntad de llegar a un acuerdo ha provocado que todavía no hayamos podido resolver esta cuestión. Por tanto, conociendo los problemas de propiedad que existen en Canarias, que en unas islas son diferentes que cuando se habla de terrenos continentales, con la gente mucho más apegada a su trozo de terreno, conociendo incluso los problemas registrales por causas históricas, es importante que se ponga en marcha el mecanismo de expropiación que permita la toma de posesión de los terrenos, y después resolver los problemas registrales. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

En el caso de La Palma yo creo que todavía hay que intentarlo, porque no sabemos el tiempo que tardarán en producirse los expedientes de dominio. Y el expediente de expropiación, con acuerdo de Consejo de Ministros y depósito en Caja, significa el poder resolver el problema a corto plazo. Esa experiencia la tenemos en Canarias en todas las instituciones: todos los ayuntamientos utilizan hoy el camino de la expropiación y el camino de la negociación en paralelo. Es, por ejemplo, preocupante que no se haya comenzado a delimitar el expediente de expropiación de los terrenos de la segunda pista del aeropuerto del Sur, que necesita nuevos terrenos. Nos podemos encontrar con los proyectos de ejecución disponibles pero no con los terrenos. Dejo este problema encima de la mesa para que AENA lo considere.

En tercer lugar, yo creo que ha habido un cambio enorme de AENA respecto a los aeropuertos canarios. Los retrasos que hoy tenemos en Tenerife Norte se notan mucho más en estas épocas de Navidad porque la terminal de Tenerife Norte no reúne condiciones, sobre todo la de llegada. Ha habido, como digo, un cambio importante en el modo de actuar y se están alcanzando acuerdos con las instituciones. Pero me consta, por ejemplo, que hay discrepancias en este momento entre el Cabildo de Lanzarote y AENA respecto al proyecto de Lanzarote que está en ejecución. Ellos tuvieron la experiencia de la primera terminal, hecha con la ayuda del hoy extinto César Manrique, fue una gran experiencia, e indudablemente por eso el Cabildo quiere participar, y sé que hay problemas a pesar de que hay un convenio firmado. Por ello, pido que se busque una solución para que la construcción de la nueva terminal que está en construcción se adecue lo más posible al estilo que caracteriza a Lanzarote.

Por otro lado, si no puede contestarme en este momento, le agradecería que me enviara por escrito varios da-

tos referidos, sobre todo, a ciertas fechas para poder seguir el cumplimiento de las mismas. Son los siguientes: la fecha que en este momento tienen previsto recibir el proyecto de Tenerife Norte, la fecha en que pueden salir a suabasta esas obras y la fecha prevista de adjudicación. Esto en lo que se refiere a la edificación del lado de tierra. Además, me gustaría saber cómo van a compatibilizar en ese aeropuerto unas obras nuevas que en muchos casos coinciden en el mismo espacio y que van a producir una situación francamente difícil. Yo creo que son conscientes de ello, pero me gustaría conocer la opinión del presidente.

En el caso de Tenerife Sur, nos gustaría conocer la fecha de finalización de las obras que están adjudicadas; el proyecto futuro en el lado de tierra; fecha para sacar a concurso el nuevo proyecto; si se sigue con la idea de invitar a profesionales de alto prestigio internacional; el tiempo que pretenden darle a ese concurso; el tiempo para realizar después el proyecto; el proyecto de ejecución material y la fecha de adjudicación y terminación. Estoy pidiendo datos que entiendo que puede que el presidente no tenga aquí, pero que podría suministrarme por escrito.

En lo que respecta al lado de aire del aeropuerto de Tenerife Sur, me preocupa el proyecto de expropiación, fecha en que estaría ese proyecto y si ése es el sistema que van a utilizar, que me parece que no les va a quedar otro remedio; fecha prevista en que estará disponible el proyecto de la segunda pista 9; y fecha prevista para la adjudicación y la terminación.

En cuanto al lado de aire de Tenerife Norte, qué instalaciones de ayuda a la navegación tienen previstas para mejorar la instalación de este aeropuerto que, como ha dicho el propio presidente, ha experimentado un crecimiento importante de tráfico y donde probablemente un radar permitiría mejorar el funcionamiento de esa pista. Queremos saber si está prevista cualquier otra ayuda a la navegación, teniendo en cuenta además las características especiales, orográficas y de climatología, de ese aeropuerto.

En lo que respecta al aeropuerto de La Palma, me gustaría saber si ya tienen previsto un plazo para poder disponer de los terrenos que permitan realizar el balizamiento y la apertura hasta las 10 de la noche. Y en cuanto al aeropuerto de La Gomera, el plazo de las obras que acaban de adjudicar. Con el aeropuerto de Gran Canaria creo que en este momento está todo el mundo feliz. Las obras del aeropuerto de Fuerteventura están caminando. En cuanto al aeropuerto del Hierro, quiero saber si está terminado el proyecto y si está en trámite de adjudicación el proyecto de la nueva ampliación, cuya inversión está previsto que se realice, según el propio cuadro que nos ha entregado el presidente, en el año 1996.

Como he pedido bastantes datos, me bastaría con que me envíe por escrito los que en este momento no tenga. En cualquier caso, agradezco el esfuerzo hecho por el presidente para darnos todos estos datos. Deseo constatar que indudablemente la previsión de inversiones, si se cumplen estos cuadros, puede ayudar a resolver un problema que hoy los canarios no entienden, porque todavía tienen algunos aeropuertos en situación auténticamente caótica. Sin embargo, desde la responsabilidad que tenemos como

diputados en este Congreso, esperamos que queden resueltos definitivamente y que por primera vez vayamos por delante de los acontecimientos y no por detrás.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del grupo solicitante de la segunda comparecencia objeto de la presencia aquí de don Manuel Abejón, el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Alfonso Soriano.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: En primer lugar, quiero agradecer la presencia en esta Comisión del presidente del ente público Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea (AENA) para aclararnos las inversiones a realizar en los aeropuertos canarios.

Tengo que decir, como ya ha puesto de relieve el señor Martín, que muy pocos datos concretos nos ha dado el señor presidente de AENA. Ha hecho una declaración de intenciones cuyo nivel de cumplimiento, si lo ponemos en relación con la declaración de intenciones del plan de inversiones previsto por AENA para el cuatrienio 1992-1996, realmente deja mucho que desear. No me ha dado tiempo a tomar todos los datos que ha suministrado el señor presidente, pero sin duda alguna en las previsiones de AENA se hacían unas cuantificaciones: en Fuerteventura se preveía una inversión de cerca de 9.000 millones de 1992 a 1996; en La Gomera, 113 millones; en Gran Canaria, más de 16.000 millones; en el Hierro, 1.526,4 millones; en La Palma, cerca de 3.000 millones; en Lanzarote, cerca de 10.000; en Tenerife Norte, más de 3.000; y en Tenerife Sur se preveían exactamente 13.732,6 millones de pesetas. Es decir, en las previsiones contenidas en el plan de inversiones de 1992-1996 tenemos que decir que hay un claro incumplimiento de los planes de desarrollo avanzados por la propia AENA en el año 1993, que preveían unas inversiones que según los datos suministrados no se han cumplido. Ahora se nos indica que se van a realizar unas inversiones de futuro del año 1995 a 1999, cuyas cifras hemos conocido hoy. Pero, al hilo de las preguntas que ha formulado el señor Martín, quisiéramos concretar algo más la forma en que se van a llevar a cabo esas inversiones.

No podemos perder de vista que el crecimiento en los aeropuertos canarios —según contestación del Gobierno a una pregunta formulada por mí el pasado mes de noviembre—, tanto del tráfico de aeronaves como de pasajeros, ha sido manifiesto a partir del año 1990, según los datos que yo tengo, e incluso los ingresos obtenidos por el conjunto de los aeropuertos en este período que se detalla han seguido incrementándose. Incluso en el bache que se produjo en 1992-1993 en algunos aeropuertos con un pequeño descenso, hubo otros aeropuertos con un claro ascenso. Por ejemplo, en Tenerife Sur en el año 1992 había del orden de 46.000 y pico aeronaves, y en el año 1993, más de 51.000. En cuanto al número de pasajeros, de 6 millones y medio se pasó a casi 7 millones, incluso en el bache de 1993. En lo que se refiere a las cifras, el incremento es palpable durante todos los años y, para no remontarnos a fechas anteriores, según los datos que me ha facilitado el Gobierno, en 1994 es de cerca de 18.000 millones de pesetas, lo que su-

pone casi el 15 por ciento del total de los ingresos de AENA. Es decir, estamos manejando unas cifras que nos pueden dar una idea del alto volumen de tráfico y de los ingresos que eso comporta para AENA.

En el caso concreto de los aeropuertos de Canarias, todos sabemos cuáles son las necesidades más perentorias. Actualmente, la terminal de llegada del aeropuerto de Los Rodeos es una auténtica chapuza. Ahora se está ampliando, pero todos los que utilizamos ese aeropuerto preveíamos que la fórmula que se estaba utilizando no era adecuada, aunque está durando mucho tiempo. Ahora se está ampliando un poco más, pero aquello produce un grave daño para todos los pasajeros, para todos los turistas sobre todo, que se encuentran con la primera vitrina a la entrada de la isla a través de esta terminal de llegada. El 1 de septiembre del 1995, el director del aeropuerto hacía unas declaraciones en la prensa anunciando un proyecto, aún en redacción, de construcción de un edificio terminal, de aparcamientos, etcétera, lo mismo que nos ha venido a decir ahora el presidente de AENA. Anunció, en todo caso, el inicio de unas obras para lavar la cara del actual edificio, que son las que actualmente se están llevando a cabo, y esperamos que palfen un poco las molestias. En todo caso, hay que llegar rápidamente a una solución definitiva, porque, como digo, estas instalaciones son totalmente inadecuadas.

Se han anunciado una serie de inversiones, pero, al mismo tiempo, determinados dirigentes del Partido Socialista en Tenerife, en concreto el Senador Segura, acusaba al Cabildo de Tenerife de boicotear los planes de remodelación del aeropuerto Norte en unas recientes declaraciones en la prensa. A mí me gustaría saber si eso obedece a la realidad.

Esperemos que los proyectos a realizar en el aeropuerto de Tenerife Norte se hagan lo más rápidamente posible, porque, como digo, actualmente ese aeropuerto está creciendo en número de pasajeros de una forma apreciable y necesita su remodelación urgente.

En cuanto al de Tenerife Sur, se nos han anunciado una serie de proyectos de futuro aunque hasta fecha muy reciente no estaban definidas aún las inversiones. El Senador Segura, en unas recientes declaraciones a la prensa, hablaba de 40.000 millones, que más o menos están en la línea de lo previsto en el plan de inversiones que ahora se nos da. Pero el Senador Segura imputó al Cabildo el no haberse llevado a cabo las obras en el aeropuerto de Tenerife Sur dos años antes, e indicaba que el Cabildo solicitó la paralización de las obras. Me gustaría clarificar esta situación.

En definitiva, hay problemas. No conocemos el plan director del aeropuerto Sur, si es que existe tal plan director. Se habla de una nueva pista de aterrizaje en forma de uve. Yo no soy un técnico en la materia, pero he oído críticas a esa pista de aterrizaje en forma de uve, siendo quizás más conveniente hacer pistas paralelas. Repito, no soy un técnico en la materia, pero se ha reflejado en la prensa este problema. En Tenerife Sur, que es un aeropuerto que ha experimentado un incremento apreciable de pasajeros, resultan urgentes esas inversiones, unas inversiones que se nos

fían hasta el año 2000, pero que indudablemente precisan una mayor concreción en las fechas.

En el aeropuerto de La Palma hay el grave inconveniente de la apertura del aeropuerto en horario nocturno, lo que implica un balizamiento, que ya también aquí se ha puesto de manifiesto. Este diputado se viene interesando por el asunto desde el año 1992, y por los dirigentes del Partido Socialista en la isla se hablaba de una inmediata apertura al tráfico nocturno; continuamente se está diciendo que en la próxima temporada de invierno se abre al tráfico nocturno y todos sabíamos que no se habían realizado todavía las expropiaciones o las compras de los terrenos, e indudablemente no se pueden hacer promesas sin que previamente estén basadas en unos hechos concretos, cuales son la compra o, en su caso, la expropiación de los terrenos conducentes a este balizamiento.

Lo mismo sucede en los demás aeropuertos de las islas. Tengo entendido que en Lanzarote se está llevando a cabo, aunque se han retrasado bastante las previsiones de inversión en las ampliaciones del aeropuerto; y en La Gomera, parece que nos ha confirmado el señor Presidente de AENA que las obras podrán dar comienzo inmediatamente, en el mes de enero.

Concluyendo, agradezco la información que nos ha dado el presidente de AENA, creo que está lleno de buena voluntad en cuanto a las inversiones a realizar entre 1995 y 1999, es decir, de aquí a final de siglo; pero insisto en que si no fiamos, con el plan de inversiones de AENA que obra en mi poder, del período 1992-1996, el grado de incumplimiento ha sido notorio, aunque sólo me ha dado tiempo a concretar algunas cifras cogidas al vuelo de su exposición, pero creo que hay un desfase.

En definitiva, insisto, agradecer la comparecencia del presidente, los datos que nos ha dado, sus declaraciones de buenas intenciones, que apreciamos, pero nos gustaría que esas buenas intenciones se vieran plasmadas en datos concretos, como ha expuesto con anterioridad el Diputado señor Martín.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Soriano, don Adolfo.

El señor **SORIANO**: Alfonso.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, Alfonso. Es que Adolfo...

El señor **SORIANO**: Empieza por «a».

El señor **PRESIDENTE**: No, me recordaba a nuestro buen colega de la Mesa, Adolfo Villafranca.

A continuación, grupos parlamentarios que deseen fijar su posición y sus preguntas al señor Abejón. (**Pausa.**) Grupo Socialista.

Pues bien, cómo no, otro canario tiene la palabra, en estos momentos con distinto tono, supongo. (**Risas.**)

Digo tono porque, en sentido figurado, los canarios tienen distinta forma...; los canarios pajaritos tienen distinta

forma de explicar y matizar sus tonos vocales. No me refería al contenido ni al tono en otro sentido. Perdón; me parece muy bien.

El señor **MARTINON CEJAS**: Es la lengua de los pajaritos. (Risas.)

El señor **PRESIDENTE**: Don Antonio tiene la palabra.

El señor **MARTINON CEJAS**: Muy amable, don Leopoldo.

Señor Presidente, en primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista dar la bienvenida de nuevo en esta Comisión a don Manuel Abejón y agradecerle la lectura prolija de multitud de datos relativos a los aeropuertos canarios.

A mí me hubiera gustado más —permítame, señor Abejón, pese a que seamos compañeros—, que su intervención hubiera tenido menor componente numérica y quizás haber prestado mayor atención a los aspectos cualitativos de desarrollo del sistema aeroportuario canario o del subsistema aeroportuario canario, porque estamos entrando en una cultura que al menos a mí no me gusta nada, y es aquella, de darle o considerar una obra más valiosa, más importante, porque en ella se invierte más dinero, cuando a mí me parece que lo importante es que invirtamos lo que sea necesario allá donde sea necesario y que, al final, tengamos la seguridad de que lo que estamos haciendo lo que hay que hacer para atender las necesidades que existan; que existen ahora y que puedan existir en un plazo razonable de tiempo.

Me ha gustado mucho la intervención del señor Abejón en otro aspecto, y es que algunas o todas las inversiones a que se ha referido, entiendo que son previsiones, y, por tanto, un compromiso político. El compromiso político es, pienso yo, atender las necesidades que hoy existen y que puedan existir en un plazo razonable, que esas previsiones, repito, con un compromiso de AENA, es decir, pueden entenderse como un compromiso de AENA y, por tanto del Gobierno socialista, de atender en la forma que resulte necesario las necesidades aeroportuarias de las Islas Canarias. Por tanto, estas inversiones no responden, como tuve que leer este verano, señor Abejón, a compromiso personal de algún alto funcionario de AENA con un político local. Para nosotros es una satisfacción saber que las inversiones que se producen en Canarias, en Baleares, en Madrid, en Barcelona o donde sea, responden a la voluntad política del Gobierno de la nación de atender las necesidades allí donde existen, y que en modo alguno responden a un compromiso personal de un funcionario de AENA con un político local.

Segunda consideración —el señor Abejón también ha hecho alusión a ello—, es el aeropuerto de La Gomera. Lamento que se haya roto el convenio entre el Gobierno de Canarias y el Gobierno nacional. Fue un convenio gestado a mitad del año 1987, que venía a resolver un problema que pudo haber acabado en el Tribunal Constitucional, que sirvió para desbloquear una situación de confusión compe-

tencial, y que suponía resolver un asunto que, al menos para los gomereros, suponía una situación de..., no sé si emplear un término agrario, que suele ser tan usado, pero sí una diferencia y una situación de desventaja relativa en relación a otros territorios canarios.

Me alegra saber que pese a que el Gobierno de Canarias ha decidido no continuar invirtiendo en ese aeropuerto, aunque era el compromiso por parte de la Administración regional, la Administración central, AENA en este caso, ha asumido como propio acabar ese aeropuerto y que, por fin, la isla de La Gomera pueda contar con aeropuerto propio.

De los muchos comentarios que se han hecho, sin duda con algunos tengo que coincidir de forma inevitable, y con otros disentar. Sí debo decirle, señor Abejón, que comparto la opinión que otros parlamentarios han expresado, en el sentido de que da la sensación de que las previsiones acerca del tráfico, no suelen ser muy afortunadas. Entiendo que no es fácil, especialmente en Tenerife, que al tener dos aeropuertos, tráficos de un aeropuerto se desvíen al otro y en ocasiones eso hace difícil una previsión. Ha hecho también difícil la aparición de nuevos operadores, que han aumentado la oferta y, por tanto, han aumentado el tráfico. Siendo todo eso cierto y, por tanto, adoptando por mi parte una actitud muy comprensiva de que las previsiones no se hayan cumplido, yo creo que sí parece necesario aprender la lección de que es muy difícil tener en cuenta todos los factores que puedan influir en la previsión o en la evolución de los tráficos, y es casi inevitable que a la hora de hacer un recuento de factores que puedan influir alguna de las causas que provocan un mayor tráfico se quede fuera de la lista; por tanto, a la hora de hacer previsiones, es casi inevitable pensar que casi siempre uno se va a quedar corto, al menos ésa es la impresión con que yo me quedo, de que, en los últimos años, las previsiones en general no han sido muy acertadas y casi siempre se han quedado por debajo. No tiene, me parece a mí, mayor importancia que un organismo se equivoque a la hora de hacer una previsión, les pasa a todos los organismos; por el contrario, tiene el aspecto positivo de que ha supuesto un incremento del turismo en Canarias y que, por tanto, ha tenido, pues, efectos positivos sobre toda la economía.

Señor Presidente, poco más tendría que añadir que no se haya dicho ya por algún otro parlamentario o por el propio señor Abejón, pero sí me gustaría no acabar esta intervención, si usted me lo permite, para expresarle, exclusivamente en mi nombre, que para mí ha sido un placer su presencia en esta Comisión, creo que le ha dado una frescura que no es frecuente encontrar en otras comisiones y, al menos a mí, me ha resultado muy grata.

Señor Presidente, señoras Diputadas, señores Diputados, aprovecho para desearles a todos una feliz Navidad, así como a los servicios de la Cámara.

Gracias.

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

A continuación tiene la palabra el señor Abejón para facilitar a esta Comisión las respuestas que tenga a bien aportar.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA, AENA** (Abejón Adámez): Señor Presidente, señores Diputados, muchísimas gracias. Voy a tratar, lo que para mí reconozco que es un gran esfuerzo, de ser breve y sintético.

Refiriéndome, en primer caso, al representante de Coalición Canaria, don Adán Martín (también han insistido algunos otros señores Diputados en el tema), decirle que las previsiones, a veces, tienen dificultades técnicas o económicas, inclusive de modelización matemática en realizarse y, lo que es mucho más grave, muchas veces se quedan cortas o, a nosotros nos ha sucedido también, pecan por exceso; tenemos aeropuertos en los que nos hemos equivocado y hemos invertido más allá de lo necesario.

Vamos afinando los datos, por ejemplo, sobre desarrollo de la industria hotelera, sobre la capacidad de camas, sobre previsiones de movimiento de los touroperadores, etcétera, los vamos mejorando. Tenemos un problema en el tema de las previsiones de tráfico, sobre todo en la cuestión turística, en el sentido de que no estamos sólo mal por problemas de capacidad, sino por problemas de horas punta, es decir, los tráficos a veces no son tan graves en cuanto al volumen total, sino por la influencia que tienen en un día de la semana y durante períodos de tiempo muy largos. En este sentido, como entre SS. SS. habrá estudiosos del tema de la planificación económica, saben que a veces no se sabe muy bien dónde acaba la previsión y dónde acaba la planificación, dónde acaba la acción política.

En este sentido, AENA está tomando posición protagonista en una cuestión importante, y es tratar de influir en la propia distribución de tráfico, y tenemos muy avanzadas relaciones con los touroperadores y con las compañías aéreas dedicadas al charter para incidir. Si consiguiéramos repartir mejor los tráficos a igualdad de volumen, podríamos conseguir un aprovechamiento de las infraestructuras de que disponemos y una calidad de nuestros servicios mucho mayor. En este sentido, no puedo menos que coincidir, como en otras tantas cuestiones, con mi compañero de partido, don Antonio Martínón, en el sentido de que no se trata sólo de volumen de inversión, sino de adaptación a las necesidades de los usuarios, organización del tráfico y calidad del servicio. Vuelvo a insistir, no estamos depositando todas las energías en el área de producir nuevas infraestructuras e invertir, sino también ocupándonos de este aspecto.

Vuelvo a insistir que la crítica hacia el pasado, la crítica retrospectiva hacia nuestras previsiones es perfectamente correcta, no creo que nos hayamos equivocado más que otros organismos, partidos, grupos o instituciones, pero seguramente tampoco menos. Insisto, estamos mejorando nuestros mecanismos de previsión con modelos más sofisticados, teniendo en cuenta mejores niveles de información y también tratando de incidir en las corrientes de tráfico, lo cual me parece mucho más interesante. Hemos de tener una acción más política, más proactiva, que meramente prospectiva.

Los proyectos, como el señor Martín sabe, porque es uno de los grandes seguidores de la labor de AENA (y esto

tiene un punto de crítica y un punto de agradecimiento, no podía ser por menos), van todo lo avanzados que pueden estar, porque a veces en el propio desarrollo de los proyectos surgen dificultades. Por ejemplo, el proyecto de Tenerife Norte está muy avanzado; a veces yo uso mucho el refrán de que no hay mal que por bien no venga, y a veces en los niveles de querer consensuar, participar, por ejemplo, estamos teniendo asistencias de arquitectos canarios para que nos den esa impronta territorial; muy concretamente, en el caso del aeropuerto de Tenerife Norte, supone algunas dificultades adicionales y demoras, pero están francamente avanzados.

En el tema de las expropiaciones, es verdad que a veces surgen enormes dificultades. AENA utiliza simultáneamente, porque su Estatuto jurídico lo permite, el mecanismo de expropiación de la que es beneficiaria, expropiación realizada por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. A veces compra terrenos; puede introducir mecanismos de negociación que a veces fracasan. Vuelvo a insistir que inclusive, a pesar de la buena voluntad de los propietarios expropiados, por ejemplo, hay graves fallos documentales o registrales, como ha pasado en La Palma. Creo que estamos poniendo a punto nuestros métodos y que irán mejorando.

En el tema de Tenerife Norte, proporcionaré al señor Martín datos más precisos, pero, evidentemente, en los próximos meses se acabará el proyecto y se contratará. Ahí quisiera también apuntar un poco a algunas cuestiones que planteaba el señor Soriano. Me vuelvo a acordar del refrán, ya es la segunda vez, y puede que sea redundancia y reincidencia. ¿Por qué? Pues porque en el momento que se admitió que nuevos operadores aéreos fueran a Tenerife Norte y también se liberalizó en «handling», AENA y la Dirección General de Aviación Civil, la autoridad aeronáutica, fueron muy conscientes de que esa voluntad de liberalización, de apertura del mercado y de provisión de mayores servicios al usuario, crearía algún inconveniente, crearía el inconveniente de que, evidentemente, la infraestructura salta por las costuras, no está suficientemente adaptada. Hubieran cabido dos soluciones. Una intervencionista, restrictiva, malthusiana, y he de decir que mientras no se puedan acabar, no se concluyan los proyectos, las obras, etcétera, no se facilitan nuevos operadores aéreos ni nuevos agentes «handling» y, por tanto, esto supondrá, que el público, el usuario, no podrá disponer de estos servicios; o, muy por el contrario, improvisar unas instalaciones provisionales —perdonen la redundancia— abrir el tráfico y liberalizar los servicios. Esto, evidentemente, creo que ha supuesto una ventaja, pero supone inconvenientes graves, incomodidades notables, como decía el Diputado del Grupo Popular, señor Soriano. Evidentemente, hubiera sido más criticable la postura restrictiva que la postura activa de abrir el mercado aéreo y abrir las posibilidades de nuevos agentes «handling».

En el tema que el señor Martín ha señalado, en cuanto a discrepancias con el Cabildo de Lanzarote, prácticamente todos los temas, incluidos los de posible asistencia de artistas locales para mantener el espíritu en el nuevo terminal y la impronta cultural y estética que supuso la colabora-

ción de don César Manrique, está resuelto, como están resueltos otros temas. Hay un convenio para un problema relativamente complicado de accesos y prácticamente puede haber retardo en la información que, dada la proximidad del señor Martín, puede que sea mío, pero creo que están resueltos los problemas.

El tema de Tenerife Sur, y fundamentalmente el tema que preocupa en la isla y preocupa a los operadores aéreos, es que el gran volumen de inversión que se va a hacer, por ejemplo en el terminal, se corresponda también con una calidad arquitectónica notable, va a ser resuelto con un concurso internacional. Va a haber un concurso internacional para el caso del aeropuerto de Madrid-Barajas si se resuelven las dificultades que estamos teniendo en estos momentos y para el aeropuerto de Tenerife. El Consejo de Administración de AENA ha admitido ya las líneas básicas, ha aprobado ya las líneas básicas de este procedimiento, y en las próximas semanas, un mes, dos meses como mucho, se anunciarán concursos internacionales para los casos de Madrid-Barajas y Tenerife. Habrá una primera preselección de grupos de arquitectos o ingenieros de alta calidad internacional y, después de esa preselección se encargará el concurso de ideas, durante tres meses o un período de tiempo razonable, de tal manera que a mediados del año que viene esté encargado el proyecto en firme para ambos casos. Esto quiere decir que la calidad estética arquitectónica que va a haber para el caso de Tenerife y que va a haber para el caso de Madrid va a ser pareja con el gran volumen de inversión y la calidad *ingenieril* que tienen los proyectos.

En cuanto a detalles, prefiero no aburrir a SS. SS., he tomado buena nota y se los mandaré al señor Martín. Si quisiera hacer el comentario de que ya está adjudicado —preguntaba por el tema de La Gomera—, y el concurso que hemos sacado era de proyecto de obra. Hemos hecho una excepción para abreviar plazos y en las próximas semanas empezará el proyecto, y el movimiento de tierras en los próximos meses; es decir, antes de finales de 1997, esa obra estará concluida. Los detalles, después de la nota que he tomado, prefiero enviárselos. Espero que tengan mejor fortuna esta vez y circule la documentación. Si me lo permite el Presidente, y teniendo en cuenta además los eventos que se prevén para las próximas semanas, duplicaré la información y la personalizaré, con independencia de la que llegue formalmente a través del Ministerio de la Presidencia y de la Presidencia de la Cámara.

En cuanto a la intervención del señor Soriano, creo que no podía por menos que esperar por su parte una postura crítica, que yo le agradezco, porque venía doblada de unas palabras amables iniciales. Entiendo que su postura es perfectamente coherente y lo único que quisiera decir es que no tengo en estos momentos la cifra de planificación que anunciamos en 1992, he tenido esta pequeña ingenuidad parlamentaria, y evidentemente habrá discrepancias, como hay discrepancias en los tráfico y en otras muchas cosas.

Para referirme sólo a realidades y sin incluir el año 1995, podemos decir que en Fuerteventura, en el período 1990-94, se han invertido 3.000 millones. En La Gomera, no es caso de comentarlo; en Gran Canaria, 11.949 millo-

nes. En la isla del Hierro, 895 millones. En la isla de Lanzarote, 3.369 millones. En La Palma, 956 millones. En Tenerife Norte y Tenerife Sur, sumando los dos, del orden del 6.700 millones. Estoy segurísimo que quedan por debajo de las inversiones anunciadas en su momento, pero en todo caso quisiera señalar a S. S. que en casi todos los casos se debe a dificultades técnicas, no a problemas de voluntad política, y que, además, estas inversiones —esto quisiera proclamarlo solemnemente—, cuando supone este volumen de inversiones en relación con los, llamémosle, beneficios que AENA tiene en las Islas Canarias, están acordes y en la mayor parte de los ejercicios quedan por debajo. Es decir, no hay una detracción de beneficios de los aeropuertos del archipiélago canario, respecto a otras áreas del sistema aeroportuario español, sino que hay en unos casos proporción, en las islas con aeropuertos grandes, y en otros casos no sólo proporción sino discriminación negativa, como es el caso de los aeropuertos deficitarios que tenemos en las islas. Es decir, comprendo perfectamente que desde una postura territorial se insista en la conveniencia de mantener equilibrios territoriales y mantener aportaciones proporcionales, y quiero insistir que en este caso se mantienen y en muchos aeropuertos, naturalmente, si hay alguna discriminación es de sentido positivo.

De verdad que a mí la polémica política me encanta y el reto que S. S. me ha lanzado de que interviniera en la polémica existente entre representantes de mi partido y algunos representantes de Coalición Canaria, o más concretamente de las Agrupaciones Independientes de Tenerife, me encantaría; pero quisiera decir que tanto el senador Segura como los representantes de Coalición Canaria —no sé si nos estamos refiriendo explícita o implícitamente a don Adán Martín—, en ambos casos muestran un interés, una dedicación, una vocación por los problemas aeronáuticos que yo no puedo menos que agradecerles. Entiendo que las cifras que ha manejado el senador Segura, salvo aproximaciones de primer o segundo nivel, son bastante parecidas a las que hemos manejado nosotros. Probablemente, en una intervención ante los medios de comunicación o en una reunión política, la verdad es que no se dice 45 ó 46, se dice entre 40 y 50. Si quisiera señalar y no sé si voy a dejar descontentos a mis compañeros de partido o voy a dejar descontentos a los representantes, no tanto de Coalición Canaria como de la institución que gobierna la isla, es la siguiente: ha habido... **(El señor Soriano Benítez de Lugo: En coalición con el PP.)**

Aquí sí que S. S. me plantea un problema. Entendía yo que había apoyo parlamentario y no coalición, pero debe ser desconocimiento mío.

En cuanto al Cabildo, he querido señalar una cosa que creo es muy notable: es difícil para AENA que, como decía el señor Martín, tiene un sistema, regula, rige, administra un sistema aeroportuario y de infraestructuras de navegación aérea muy complejo, atender las solicitudes, las solicitudes, las sugerencias y, a veces, la tensión que se crea con autoridades locales, autoridades insulares en el caso que nos ocupa, o autoridades autónomas. ¿Por qué? Pues porque a veces el punto de vista no es coincidente.

El punto de vista de AENA es muchas veces el del sistema, el de los tráfico, es muchas veces de tipo tecnológico, es muchas veces, por qué no decirlo, no economicista, que está muy alejado de mi filosofía política y personal y por supuesto de los estatutos y las obligaciones que tiene AENA, pero sí una razonable preocupación económica.

¿Cuál es el punto de vista de la autoridad local, de la autoridad insular, o de la autoridad autonómica? Una demanda de infraestructuras, una dotación de equipamientos, la conveniencia de no ir pegado a los tráfico, o detrás de los tráfico, sino adelantándose en los tráfico; y, por otro lado, al margen de situaciones partidistas y de relaciones, por ejemplo, legítimas de los representantes de las instituciones nacionales, de los representantes a Cortes, con entes o instituciones de nivel estatal como la mía, una tentación y pulsión a la presión a la demanda.

Quiero decir, que a lo mejor ahí es donde suscito alguna inquietud en mis compañeros de partido, que el Presidente del Cabildo de Tenerife se ha destacado en esa tendencia a la presión, a la demanda, y lo ha llevado muchas veces no al terreno político, sino al terreno técnico, proponiendo soluciones, proveyéndose de asistencias que le soportaran técnicamente sus puntos de vista. Son perfectamente legítimas dos cosas: una, que algunas personas, y por supuesto los representantes del Partido Socialista en las instituciones de nivel insular, autonómico o estatal, sostengan la tesis de que eso ha tenido algún inconveniente.

¿Qué inconveniente ha tenido? Probablemente retardar algunas inversiones. La palabra boicotear no sé si la habrá pronunciado el Senador Segura, más me parece de los medios que del senador Segura, pero probablemente es retardar algunas inversiones, crear alguna tensión, cómo no, sería insincero por mi parte si no lo dijera; pero probablemente también ha tenido una componente positiva en la solución alcanzada, que vuelvo a insistir está en vías muy serias de ejecución en cuanto al aeropuerto de Tenerife Sur; y en cuanto al aeropuerto Tenerife Norte, la filosofía de distribución de tráfico y un montón de consideraciones, han enriquecido el punto de vista de AENA y han tenido una componente positiva.

A eso me refería en mi intervención cuando insistía en que la cuestión del sistema aeroportuario y del transporte aéreo en el caso de las islas y, sobre todo, en regiones que dependen muchísimo del negocio turístico, debíamos no despolitizarlas, porque deben tener un altísimo contenido político, pero por lo menos objetivarlas de forma que el debate parlamentario sea lo menos agrio e incida lo menos negativamente. Vuelvo a insistir que, por supuesto, desde sus distintas posiciones el Senador Segura, don Antonio Martínón, el señor Presidente del Cabildo de Tenerife y en algunos casos, aunque probablemente la discrepancia política lo ha hecho menos fácil, también desde las filas del Partido Popular se nos ha pedido información, se nos han pedido sugerencias, y creo que hemos sabido estar a la altura de una institución nacional que tiene que procurar un servicio y tiene que procurar unas dotaciones a las distintas regiones o a las distintas zonas del territorio nacional, con la mayor objetividad y con el menor grado de arbitrio o arbitrariedad.

Desde ese punto de vista, y vuelvo a insistir que el señor Martín me ha dado muchos dolores de cabeza, el resultado es bueno; creo que el resultado es bueno.

Vuelvo a insistir también en cuanto creo que me he referido a los dos o tres puntos más importantes de su intervención, lo repasaré por si procede también mandarle alguna información.

Sí quisiera hacer un levísimo comentario a la intervención de mi querido compañero de partido, el señor Martínón, en cuanto que había entendido, como siempre que se me convoca, que me extralimito un poco en mis intervenciones y que soy más cualitativo que cuantitativo, más político que administrativo. Como las preguntas eran muy concretas, y se lo agradezco muy vivamente a los señores Diputados que a este final anticipado de legislatura me han permitido, por lo menos en lo que respecta al archipiélago canario, había venido esta vez a hacer estas precisiones numéricas, que tiene también la oportunidad de dejar sentadas unas previsiones y unos compromisos, pues decía que con independencia de esta oportunidad, había pensado que era mucho mejor dar datos que opiniones. Ya me lo ha comentado, quisiera hacer un par de precisiones.

En el tema de La Gomera él ha hecho una descripción perfecta: había un compromiso entre el Estado y el Gobierno autónomo, el Gobierno del Estado y el Gobierno autónomo canario, para realizar una inversión y las dificultades habidas en un momento dado por parte del Gobierno canario han provocado que haya que haberle dado otra solución desde la Administración central. Creo que es una prueba más del compromiso del Estado y, a nivel modesto, del compromiso de AENA en el sentido de que los recursos que se generan en Canarias, en unas islas, pueden ser aplicados a otras islas, esto con independencia del balance de la isla de La Gomera con los presupuestos de la comunidad autónoma, que no me corresponde.

En cuanto a compromisos políticos, me temo que también ha habido una mala interpretación, no sé si con motivo de la intervención política de algún compañero de partido o en otro sentido. Evidentemente en ninguna institución del Estado, y AENA no es más que una de ellas, cabe hablar de compromisos personales o de acuerdos particulares, sino que estamos hablando de compromisos institucionales. Es decir, las previsiones de tráfico, las necesidades de atender a los problemas que plantea la insularidad, la evolución de la industria hotelera y las negociaciones y discusiones, públicas y notorias, entre las instituciones autónomas o insulares con AENA, son las que determinan y precisan los compromisos que AENA asume. Si en cualquier momento, por parte de algunos responsables de AENA o por parte de mí mismo, en un acto de soberbia absolutamente inadmisibles desde un punto de vista democrático institucional, alguien ha podido pensar que podía influir en los acontecimientos, es la oportunidad de desmentirlo muy solemnemente y decir que estamos hablando de compromisos de AENA en cuanto institución y, en la medida que ello quepa, por la modestia de la persona que está hablando, compromisos del Gobierno, insistiría, no del Gobierno socialista, sino yo creo que del Gobierno de la

nación. Estamos hablando de temas tan objetivos, tan razonables, que en buena medida creo quedan al margen del debate partidista y la componente partidista vendrá dada por la militancia de las personas responsables, que en este caso la tienen, y muy notoria, como es obvio.

Me gustaría extenderme unos minutos más sobre la consideración del sistema, pero creo que el Presidente ha debido agotar su paciencia. Sólo quisiera indicar que comparto completamente el punto de vista del señor Martínón. El sistema de infraestructuras aeronáuticas canarias es un subsistema del gran sistema de infraestructuras español y debíamos estar relativamente satisfechos, pues disponemos de un sistema de calidad aceptable y de un coste tremendamente competitivo desde el punto de vista de los costes que traslada en cuanto parte del sistema de transportes español y de los costes que traslada a los usuarios de nuestro sistema turístico. Desde este punto de vista, yo creo que debemos perseverar en lo mucho que nos queda por hacer en la próxima legislatura y bajo la responsabilidad de los que entonces corresponda, que entenderán cuál es mi preferencia, pero no voy a hacerla para no molestar a la mayoría de SS. SS.

Muchísimas gracias por su paciencia y amabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría, perdón, muchas gracias, señor Presidente de AENA, don Manuel Abejón. Cuando se despide la legislatura, o nos despedimos todos en esta legislatura, aprovecho esta oportunidad para dar las gracias al señor Abejón por su disponibilidad a la hora de sus comparecencias en esta Comisión y, a la vez, felicitarle y desearle muchos éxitos y mucha felicidad en estas Navidades, estas próximas fiestas familiares y entrañables.

Igualmente, como ha sido un tema demográfico, perdón, como ha sido un tema monográfico sobre Canarias y sé que todos los colegas y compañeros de Canarias que han intervenido hoy tienen muchas dificultades y no pueden perder sus vuelos, sin culpa de AENA, por supuesto, es evidente que no quiero dejarlos marchar, queridos colegas y amigos, sin dar las gracias institucional y personalmente por vuestra ayuda, por vuestra colaboración, a los canarios exclusivamente en este momento, por vuestra ayuda, vuestra colaboración —repito—, vuestro respaldo y vuestro reconocimiento. Habéis hecho una gran labor, todo el mundo lo va a juzgar y, en consecuencia, institucional y, sobre todo, personal y amigablemente, en primer lugar dar las gracias al buen amigo Antonio Martínón por su manifestación personal, que agradezco muchísimo, respecto a la valoración que ha hecho sobre esta humilde persona al servicio de todos vosotros y de este país. A todos los demás, Adán, Alfonso, muchas gracias, felices fiestas, mucha paz, mucha serenidad y mucha alegría. Gracias.

— **COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE LA CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL EBRO (PEREZ ANADON), PARA INFORMAR SOBRE LA ADECUACION DE LA CANALIZACION DEL RIO SEGRE A SU PASO POR LA**

CIUDAD DE LLEIDA Y SOBRE LAS PREVISIONES EN RELACION AL CANAL SEGARRA-GARRIGUES. A SOLICITUD DEL GRUPO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/001536.)

El señor **PRESIDENTE**: Seguimos nuestro orden del día con la comparecencia en estos momentos ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente de don Carlos Pérez Anadón, Presidente de la Confederación Hidrográfica del Ebro, para que informe sobre la adecuación de la canalización del río Segre a su paso por la ciudad de Lleida y sobre las previsiones en relación al canal Segarra-Garrigues. La petición de comparecencia ha sido realizada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Como en el debate anterior, doy la palabra en primer lugar, a su vez que la bienvenida a esta Comisión, que creo que es la primera vez en la que comparece, al menos bajo mi presidencia, a don Carlos Pérez Anadón y le doy la palabra para hacer su breve exposición. A continuación daremos paso a los distintos portavoces, en primer lugar a la señora Ribadulla, como representante del Grupo solicitante de su comparecencia, y de los otros grupos parlamentarios que tengan a bien formularle las preguntas que crean oportunas.

Sin más dilación, tiene la palabra don Carlos Pérez Anadón, Presidente de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL EBRO** (Pérez Anadón): Señor Presidente, señorías, en primer lugar buenas tardes a todos. Quiero decirles que esta comparecencia, solicitada por el Grupo Federal de Izquierda Unida, viene a hablar de dos proyectos de sumo interés para la provincia de Lérida; por causas bien ajenas, un proyecto claramente definido en lo que es la evitación de un riesgo fundamental, como es el riesgo de inundaciones en el caso de la canalización del Segre. Y, en otro caso, el de una realización posterior a otra, que tiene su razón de ser en la segunda, y que es la presa de Rialp, presa que abastecerá, aparte de otros usos, a los futuros regantes del canal Segarra-Garrigues.

Por lo tanto, dos obras de infraestructura hidráulica que al final vienen a conjugar los elementos naturales que se dan en esa provincia, de una parte, con los riesgos que conllevan, y, de otra parte, los elementos naturales, con los posibles beneficios o con los posibles hipotéticos desarrollos para comarcas bien importantes de esa provincia.

Querría, pues, empezar por el encauzamiento de Lérida. Creo que es de justicia hacer unos mínimos antecedentes del comportamiento de ese viejo río en esta provincia. Estamos hablando de uno de los ríos de la cuenca con más fuerza, con más nervio. Habría, seguramente, que retrotraerse a Julio César y a sus Crónicas de las guerras en aquellas tierras para empezar a rememorar las acciones que el Segre tuvo, precisamente sobre los puentes militares construidos en aquella época, y ha sido una constante histórica las actuaciones del Segre en toda su cuenca, lógicamente mucho más acentuadas, aunque algún día llegará a

no ser así, por el hecho de que cuando pasa por un casco urbano siempre da la impresión de que es infinitamente más importante el hecho que cuando sucede en otro de los más de 300 kilómetros que tiene el Segre.

Refiriéndome, pues, al motivo de esta obra, nos centrábamos en la avenida que tuvo lugar en 1982, donde las aguas entraron en la ciudad, saltando por la llamada Avenida del Segre hacia el centro de la ciudad. En la Rambla de Ferrán las aguas alcanzaron una altura de más de metro y medio, teniendo que utilizar diferentes barcas para poder transitar por la ciudad. Inundó diferentes barriadas, produjo socavones de la suficiente importancia y trascendencia como para que incluso desapareciesen personas en esas avenidas, y dejó algo latente, y es que el encauzamiento que existía en el Segre era un encauzamiento insuficiente para lo que históricamente nos había demostrado que era el Segre cuando tenía un régimen importante de avenidas a su paso por Lérida. Eso llevó como conclusión a los responsables en aquel caso del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, a realizar el proyecto de encauzamiento del río Segre en Lérida desde el azud de derivación del canal de Serós hasta la partida de Sort de Fontaret, que se dividió en tres tramos. El proyecto se sometió a información pública. He de hacer constar, porque creo que en cualquier Estado democrático las formas tienen suma importancia, que en el período de alegaciones públicas no se realizó más que una alegación pública, concretamente la de la demarcación de Lérida, del Colegio de Arquitectos de Cataluña, y donde se proponían una serie de variantes. De los tres tramos que existían planteaba una serie de variantes al tramo primero y al tramo segundo.

¿Eso qué motiva? Motiva, en primer lugar, la segregación del tramo tercero, que se ejecuta con bastante rapidez, puesto que tampoco era la parte sustancial ni la más urbana de la obra, con un costo de unos 394 millones, y mientras tanto, y conjuntamente con el Ayuntamiento como representante de los ciudadanos de Lérida —si no único, para mí desde luego el más importante—, se empiezan a estudiar las alegaciones al tramo primero y al tramo segundo. De estas alegaciones, de la demarcación del Colegio de Arquitectos, de una parte, y de las propuestas presentadas por el Ayuntamiento, ya se vislumbraron una serie de modificaciones. Una de ellas era meramente técnica, la disminución del muro de la margen izquierda, que generaba visualmente un impacto importante, pero que luego generó también que hubo que corregir todo el sistema de encauzamiento, porque lógicamente tenía otra capacidad el encauzamiento del río. Con esta modificación, el proyecto salió a licitación y fue adjudicado con un presupuesto de 1.835 millones, iniciándose las obras en enero de 1993.

Durante el desarrollo de la misma ha habido un permanente contacto con todos los colectivos afectados, que ha llevado consigo la incorporación de diferentes efectos ambientales que han sido objeto de seguimiento durante la obra. Nos parece lógico, independientemente de que en el período real de alegaciones, en la información pública, no hubiese existido más que una, que deberíamos de plantearnos con el mismo nivel de cuidado lo que significaba un encauzamiento, cuando ese encauzamiento está o puede

llegar a servir a algo que históricamente no han servido los ríos en las ciudades, que fundamentalmente han servido para separarlas. Entendíamos que ese encauzamiento, bien integrado en la ciudad, implicaría de algún modo unir una vieja Lérida, por llamarlo de alguna manera, con otra Lérida de arrabales, que había tenido —yo creo— incluso otra consideración y que formaba una parte claramente integrada de la ciudad.

Como decía hace un momentín, durante la ejecución de las obras se han analizado, siempre como se ha dicho, conjuntamente con el Ayuntamiento, todas aquellas propuestas que se han presentado y que han sido asumidas todas ellas si eran compatibles con la finalidad del proyecto (no hemos de olvidar que el proyecto era incrementar la capacidad de desagüe hasta 3.500 metros cúbicos/segundo), y asumir todos los efectos ambientales que planteasen esas propuestas.

Cuando ya estamos ejecutando las obras, la Sociedad de Pescadores Deportivos y la Federación Lleidetana de Pesca, hicieron llegar a la Confederación y al Ayuntamiento peticiones relativas a la necesidad de existencia de refugios para peces, canal para canoas, elementos rugosos en los azudes, que permitiesen la oxigenación de las aguas, y rampas para que remontaran los peces, conjuntamente con la sustitución de la escollera del fondo del canal de aguas bajas. Se mantuvieron bastantes reuniones con los colectivos que propusieron todas estas modificaciones y, tras ser estudiadas las modificaciones por la Confederación y por el Ayuntamiento, se adoptaron medidas relativas a la práctica totalidad de lo que allí se nos dijo. De tal suerte que hay medidas que corrigen el proyecto inicial que tienen que ver con la construcción rugosa de una parte de los azudes para mejorar la oxigenación, con la instalación de rampas para el remonte de peces, o escalillas, la construcción de todo el cauce de aguas bajas y los muros en escollera que se ofrecían como refugio para los peces y la sustitución de la escollera del fondo en aquellos puntos donde fuera posible, es decir, donde surgiera roca que permitiera prescindir de la escollera, tal y como sucedió, fundamentalmente, en el tramo primero.

Durante el desarrollo de las obras, y a propuesta del Ayuntamiento, se incluyó la creación de un lago artificial en el origen del encauzamiento, con embarcaderos para piraguas, accesos y posibilidad de pesca, con ubicación junto al paraje de Mitjana —buena parte de ustedes son conocedores del mismo— como una zona bien apreciada de esparcimiento para la población urbana de Lérida. Se contempló también el tratamiento de restos arqueológicos aflorados por la propia obra —concretamente me estoy refiriendo a la embocadura de la Acequia de Torres del siglo XVIII y una cabeza de puente medieval—, preservándolos y adecuándolos al entorno. Todas estas actuaciones, novedosas con respecto a un proyecto que ya había sometido a información pública e incluso a más de lo que eran las propuestas iniciales del Ayuntamiento, supusieron un aumento en el presupuesto de 700 millones de pesetas.

En agosto de 1993 las asociaciones de piragüistas expresaron su preocupación por la presencia de escolleras en el fondo y la necesidad de contar con alguna zona donde se

garantizase un calado suficiente para la práctica del piragüismo. Para satisfacer esta petición, se procedió a suavizar la pendiente de la mitad superior del tramo más cercano a uno de los tres azudes, junto al puente de la Universidad, hasta dejarla prácticamente horizontal y aumentar así hasta 40 centímetros el calado mínimo (estamos hablando siempre, cuando hablamos de una actuación artificial y nos referimos al calado, siempre de calado mínimo; estamos hablando en las mínimas circunstancias que se encontraría el río en una época de estiaje). Con esto obtuvimos un tramo de 700 metros con un calado mínimo viable entre los 40 y los 70 centímetros.

No es hasta 1994 cuando la Sociedad de Pescadores consideró que los calados de la canalización eran insuficientes, consideración que se concretó en agosto de ese mismo año en la propuesta de rebajar un metro del lecho del tramo entre el Pont Bel y el Pont del Ferrocarril, para crear zonas en las que los peces pueda habitar con cualquier caudal circulante y para que se dote al Segre de un caudal ecológico, con origen en la futura presa de Rialp, que no pudiese ser derivado por ninguna de las condiciones preexistentes. El calado existente, como decía hace un momentín, el que tenemos en el canal de aguas bajas, es el que siempre se ha considerado en el proyecto y que se consigue mediante la elevación de la lámina de agua mediante unos azudes que permiten obtener un calado entre 70 y 80 centímetros de paramento mojado y en el orden de 20 centímetros en la cola del remanso que producen los citados azudes. Esta situación, como decía hace un momentín, es la de mínimos, ya que conforme tenemos más caudal en el río lógicamente esa situación aumenta.

A la propuesta de la Sociedad de Pescadores, enviada a la Administración competente, en este caso en temás medioambientales. Concretamente la Sección de Conservación de la Naturaleza de los Servicios Territoriales de la Generalidad de Cataluña, nos ofició en marzo de este año, para que esa actuación propuesta por los pescadores se llevase a cabo con el menor impacto posible para la población piscícola, considerando que deberíamos desviar todo el cauce que habíamos terminado en el proyecto que actualmente les acabo de comentar, para que los trabajos de las maquinarias en el cauce se realizasen en seco.

En mayo del 1995, en el Pleno de este Congreso, se aprueba una proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a emprender de forma urgente las obras necesarias para acondicionar el lecho del río para obtener una mayor profundidad y para dotar al río Segre de un caudal ecológico.

Por parte de la Confederación se ha analizado la propuesta de dotar al río de una mayor profundidad, desde el punto de vista de su eficacia para los objetivos pretendidos y de sus efectos ambientales. La consecución de los objetivos perseguidos querría manifestar, en mi humilde opinión, que es cuando menos, con esta propuesta, muy dudosa, ya que previsiblemente no se logrará una mayor presencia que la actual de grandes reproductores, ni una mayor variedad de las especies presentes. Sin embargo, los efectos medioambientales quiero pensar, siempre desde mi humilde opinión, que pueden llegar a ser perniciosos, con

resultados negativos desde el punto de vista de la renovación de las aguas y de los consiguientes efectos negativos para la calidad de las mismas.

La propia ejecución de la propuesta, con los condicionantes establecidos por la Sección de Conservación de la Naturaleza de la Generalidad, obligaría a la redacción de un nuevo proyecto de notable envergadura y cuyos efectos ambientales debieran de ser objeto de una evaluación específica.

Por todo ello es por lo que la Confederación que presido, concluidos estos análisis previos, va a realizar un amplio estudio de recuperación ambiental de todo el tramo urbano del río Segre, que no se limitará a la evaluación de la propuesta de incrementar el calado mediante la sobreexcavación de pozas, sino que deberá plantearse la recuperación de todo este tramo de río, analizando las medidas integrales de gestión ambiental necesarias. La realización de este estudio tenemos idea de hacerla de un modo coordinado, tanto con el Ayuntamiento como con la Generalidad, y con el suficiente grado de participación de las diferentes asociaciones y grupos ciudadanos que recoja a todos aquellos que tengan interés con respecto a este proyecto.

Respecto al caudal ecológico, como última observación, tendría que señalar que ese caudal ecológico ha de provenir del embalse de Rialp, como se plantea en la propuesta, actualmente en construcción y que tiene entre sus usos un caudal de compensación de 3,6 metros cúbicos/segundo. Y estos caudales, frente a cualquier uso, excepto al abastecimiento, serían preferentes, teniendo en cuenta que habrá que tener terminada la construcción de la obra de Rialp.

Querría decirles a sus señorías que creo que el proyecto responde perfectamente a su objetivo: la consecución de una mayor capacidad de desagüe frente a situaciones de riadas como la aparecida en Lleida en 1982. Además, creo que se ha conseguido generar un espacio estético, lúdico y recreativo al servicio de los ciudadanos, que hace que la ciudad pase de sufrir el río en sus avenidas a disfrutar cotidianamente del mismo. Hemos procurado atender, en estrecha colaboración con el Ayuntamiento, todas aquellas peticiones, tanto presentadas en el momento procesal correcto como en los posteriores, teniendo claro que todas estas propuestas deberían de ser compatibles con la globalidad del proyecto.

Y para finalizar, querría dejar como una afirmación en esta Comisión que la gestión ambiental del río Segre a su paso por Lérida merece un análisis riguroso que plantee propuestas globales, y que la Confederación va a acometer este análisis, que se efectuará desde los modelos participativos que con experiencia hemos realizado en otras obras de infraestructura.

Con esto daría por terminada la parte correspondiente al encauzamiento del Segre. ¿Paso ya a hablar del Segarra-Garrigues, que es el otro tema?

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señora Rivadulla?

La señora **RIVADULLA I GRACIA**: Sí. Hay dos puntos, señor Presidente, en esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, sí, lo sé, lo sé.

La señora **RIVADULLA I GRACIA**: Si le parece a usted bien los tramitamos juntos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Juntos? Bien. Entonces, yo, pidiendo una vez más la benevolencia de los miembros de esta Comisión y aprovechando la presencia de don Carlos Pérez Anadón, Presidente de la Confederación Hidrográfica del Ebro, le agradezco su presencia en esta Comisión por primera vez. Dado que me tengo que ausentar y mi buen amigo Víctor, Vicepresidente de esta Comisión, va a reemplazarme con la eficacia de siempre, no quiero acabar con este lapsus de tiempo escaso que tenemos ahora, o que tengo yo, sin manifestar mi agradecimiento formal, sincero y entrañable a todos los miembros de esta Comisión, de todos los grupos parlamentarios, que han hecho capaz que esta Comisión trabajara de forma apropiada, de forma seria, coherente con todos los compromisos que todos los ciudadanos hemos adquirido con esta sociedad en esta Cámara, como representación popular máxima de nuestro país. A su vez quiero decir que el trabajo de esta Comisión, que responde a la sensibilidad de los Diputados y Diputadas que han tenido a bien someter sus trabajos parlamentarios en el seno de esta Comisión a lo largo de estos dos años y medio de legislatura, ha sido un trabajo digno, un trabajo necesario, un trabajo útil para la sociedad y que, en definitiva, eso no hubiera sido posible sin la colaboración de todos, de todos los miembros de esta Comisión, a los que agradezco sinceramente, a los presentes y a los ausentes. Quiero dejar testimonio de mi agradecimiento y colaboración con esta Presidencia y con los miembros de esta Mesa, que han hecho posible todo ello.

Y no quiero dejar pasar la ocasión —al cabo de los años hay que hacerlo en muy breves instantes— sin agradecer a los miembros de la Mesa, a Víctor Morlán, a Pedro Antonio Ríos, a Ramón Santos, a Adolfo Vilafranca, que han hecho posible que esta Mesa pudiera ser el reflejo de lo que la Comisión quería, aunque no siempre se haya conseguido con la intensidad y con la eficacia que todos hubiéramos deseado, porque todo en este mundo es mejorable, y con ese empeño creo que nos movemos todos.

Igualmente, quiero expresar a los portavoces de los distintos grupos parlamentarios —ha habido muchos portavoces en temas sectoriales— que más han representado en los distintos grupos parlamentarios, como a Jenaro, a Jesús, como a Salvador, a Jerónimo, a Adán, a José María, a Ricardo, mi agradecimiento, pues como portavoces han hecho viable que esta Comisión funcionara creo que de una forma responsable y adecuada al compromiso que todos hemos adquirido.

Y finalmente, estos trabajos que —repito—, creo que van a ser útiles y han sido satisfactorios, no hubiera sido posible realizarlos sin la ayuda de los servicios jurídicos, administrativos, taquigráficos y diversos de esta Cámara. Mi agradecimiento, mi reconocimiento por su apoyo y por su contribución a esta Comisión, y muy particularmente al letrado Angel Almendros, que ha hecho posible la coordinación, el trabajo, el control serio y la dirigencia en cual-

quier tipo de actividad, que nos ha ayudado a todos los Diputados, y este Presidente muy particularmente, al igual que al secretariado de la Comisión, al secretariado de Presidencia, a todos ellos desde aquí mi agradecimiento y mis mejores deseos sinceros, en estas fiestas entrañables que vienen, de mucha paz, mucha salud, mucha alegría y una mejor convivencia para todos, que es lo que en definitiva estamos luchando desde distintas formaciones políticas: una mejor calidad de vida y una mejor convivencia entre todos los ciudadanos.

Muchas gracias y hasta la próxima semana.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): El señor Pérez Anadón puede continuar tratando el punto relacionado con las previsiones en relación al canal Segarra-Garrigues. Tiene la palabra cuando usted desee.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL EBRO** (Pérez Anadón): Señor Presidente, empiezo a relatar esta segunda parte de mi comparecencia. Como decía al principio, la primera obra habría que alojarla en aquellas que tienen que ver con lo que en su natural de pernicioso pueda tener la existencia de un río. Yo creo que de un modo mucho más loable es el tratamiento de esta segunda infraestructura hidráulica, en tanto en cuanto lo que planteaba es que a través de la presa de Rialb, presa en la que la Administración general del Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo va a invertir del orden de 34.000 millones de pesetas, de los cuales lleva invertidos ya 17.500, tanto en variante de carreteras, cuerpos de presas y expropiaciones, sea posible regar, mejor dicho, consolidar una parte importante de los regadíos de Lérida, concretamente la parte del Urgell, y dotar de agua necesaria para poner en marcha el canal Segarra-Garrigues.

Como todos ustedes saben, por decreto de 1985, de 27 de diciembre, se transfieren a la Comunidad Autónoma de Cataluña, y a la Generalidad como su órgano de gobierno, una serie de competencias en cuanto a obras hidráulicas. En ese marco competencial, la Generalidad ha tenido la responsabilidad con respecto a ésta, al igual que a cualquier otra infraestructura, desde 1985 hasta 1994, concretamente hasta el 30 de diciembre de 1994, día en el cual ustedes a través del Congreso de los Diputados entendieron como obra de interés general la realización del canal Segarra-Garrigues. A partir de este momento, con la obligación correspondiente, pero con la vocación que creo que cualquier Administración ha de tener, en tanto en cuanto Ejecutivo de un Legislativo que prioriza las inversiones de un país, la Administración general del Estado, a través del Ministerio, concretamente de su Confederación Hidrográfica del Ebro, ha entendido que una de las obligaciones que debía de acometer, por mandato del Congreso de los Diputados, era la realización del canal Segarra-Garrigues.

Concretamente, en los casi ya un año, iba a decir meses, en los casi ya un año, excepto días, de competencia de la Administración general del Estado en esta obra de infraestructura, se procedió a pedir a la Generalidad todos los trabajos que hubiese realizado en esos diez años anteriores.

Se remitieron a la Confederación Hidrográfica del Ebro tres proyectos: el de impulsión y conexión de la presa de Rialb al canal, el proyecto de construcción del canal Segarra-Garrigues y el proyecto de construcción de la presa de L'Albagés, uno claramente alojado en lo que es la conexión entre la presa y el canal, otro que tiene su referencia histórica en un hecho muy claro, al cual me referiré luego, y es el inicio del trámite concesional para los regantes del canal Segarra-Garrigues, tramitado a través de la Generalidad, en tanto en cuanto ni siquiera los regantes todavía son más que regantes expectantes, y otro, la localización a través de un proyecto técnico de una infraestructura fundamental para poder llegar a los volúmenes necesarios, como es la presa de L'Albagés. Los presupuestos de estas tres obras ascienden a 33.631 millones de pesetas.

Como decía, tras la declaración de interés general, y con fecha 2 de febrero de 1995, la Confederación Hidrográfica del Ebro, tal como mandata la normativa, pidió a la Dirección General de Obras Hidráulicas autorización para confrontar los proyectos de construcción del Segarra-Garrigues y de la presa de L'Albagés, que fueron autorizados concretamente el 5 y el 12 de junio respectivamente. Es decir, la asunción de esas competencias hace, en buena lógica de coordinación entre las Administraciones, que Confederación le pida a la Generalidad los trabajos técnicos que ha realizado, de una parte, y de otra parte al Ministerio, en aras a la expresión, como decía hace un momento, de la voluntad popular expresada por ustedes el 30 de diciembre, que ha mandado a ese Ministerio para que solicite la autorización correspondiente para ponerse a confrontar, como pasa siempre en cualquier proyecto que no procede del propio ministerio.

Tanto el proyecto del canal Segarra-Garrigues como el de la presa de L'Albagés, tenemos indicios de que cuentan con los estudios preceptivos de impacto ambiental redactados por la Generalidad, que esperamos que sean remitidos, puesto que estamos conversando con la Administración de la Comunidad Autónoma con harta frecuencia, en el menor plazo de tiempo posible porque, como todos ustedes saben, son fundamentales para lo que es la tramitación de la evaluación de impacto ambiental. Estos fueron solicitados por la Confederación a la Generalidad el pasado 28 de septiembre, así como también, como ordena la Directiva, el proyecto de evaluación ambiental correspondiente a la zona regable, necesario para su tramitación, conforme acabo de decir, en la disposición adicional segunda de la Ley 4/89, de Conservación de Espacios Naturales y de la Flora y la Fauna Silvestres. Tras este aporte documental, se procederá a la confrontación de proyectos y a su tramitación.

Personalmente pienso —y no es sólo una opinión personal, puesto que me consta que es también compartida por la Secretaría de Estado, de una parte, y por el propio Ministro, como ha expresado por escrito tanto el Consejero como el Presidente de la Generalitat— que el cambio de titularidad en la Administración competente en cuanto a la ejecución de este canal exige, en primer lugar, un amplio intercambio de información, y me atrevería a afirmar que a diseñar mecanismos permanentes de puesta en común de

la actuación de las distintas Administraciones. Con este fin, el Secretario de Estado, el 23 de mayo, se dirigió al Consejero de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat proponiéndole la creación de un grupo de trabajo entre el Ministerio de Obras Públicas, el de Agricultura y la Generalitat, a través de sus Consejerías de Obras Públicas y de Agricultura, creyendo que las primeras tareas de este grupo serían examinar la documentación técnica y administrativa existente, que en estos momentos, desde el plano meramente técnico, se está analizando; establecer las líneas generales del programa de ejecución del proyecto y redactar, como es lógico, posteriormente, un convenio de colaboración.

Creo que todos ustedes convendrán conmigo que, independientemente de que el canal Segarra-Garrigues tenga una declaración de interés general, entre eso y el agua en parcela para los regantes, por explicarlo de un modo plástico, hay unas competencias claras de las comunidades autónomas, expresadas tanto por ley como sentencias del Tribunal Constitucional, que hacen que la participación tenga que estar claramente interconectada, al igual que en cualquier otra declaración de interés general. Por ponerles un ejemplo de la cuenca, concretamente en la declaración de interés general de Monegros del año 1985, si no recuerdo mal, existen, y vienen comúnmente funcionando como los llamados planes coordinados, es decir, planes de análisis y de ejecución técnica y presupuestaria encajados lógicamente para tratar de que administrativamente se le vaya sacando el mayor recurso posible a la inversión necesaria. Sería ilógico hacer toda una infraestructura sin que paralelamente las diferentes administraciones que tienen competencias en la misma no fuesen extrayendo los beneficios que ya de por sí en las primeras partes de realización de esa infraestructura se obtuviesen en lo que significa una puesta en regadío.

Hay otro tema que tiene franca importancia en el canal Segarra-Garrigues, y es la concesión, que está lógicamente, relacionada con la distribución de recursos del embalse de Rialb. Recordarán que les he comentado que éste es el origen de ese proyecto de la Generalitat, que se corra lo más posible en la presentación de ese proyecto, en tanto en cuanto es lo que se necesita lógicamente para plantear la justificación para la concesión, que no tanto para lo que es un proyecto constructivo para la realización del canal posterior. Esto se realiza en marzo de 1991 y lo que se pide en el expediente concesional es derivar 30 metros cúbicos/segundo del embalse de Rialb. La propuesta, como acabo de decir, aportaba los proyectos realizados por la Generalitat. Se inició la tramitación del primero de los expedientes citados con la publicación, como es preceptivo, el 20 de agosto de 1992, de la nota previa al trámite de competencia de proyectos. Eso provoca que el 14 de noviembre de 1991 la Comunidad General de Regantes de los Canales de Urgell solicite asimismo una ampliación de su concesión vigente del río Segre hasta un total de 64 metros cúbicos/segundo, 48 para el canal principal y 16 para el canal auxiliar. En la actualidad —para que les sirva a ustedes de referencia—, a la solicitud de 64 corresponderían 33 metros cúbicos, y a la de 16 corresponderían 8 metros cú-

bicos, que son las concesiones que tienen en la actualidad. Para este segundo expediente se inicia también el lógico trámite de competencia de proyectos, compareciendo únicamente el del propio peticionario.

A primera vista, todas las administraciones entendemos que planteados los proyectos como quieren las dos Comunidades Generales de Regantes suponen demandas incompatibles entre sí. Yo creo que en esto hay un acuerdo unánime por parte de todas las administraciones. En esta situación, la Generalitat de Cataluña plantea una disposición, que yo no quiero calificar sino de loable, en tanto en cuanto competente en los temas de agricultura y que al final ha de ser la administración que se ha de relacionar con los agricultores en cuanto a la transformación de las parcelas de secano en regadío, para tratar de buscar un acuerdo entre las diferentes partes. En diciembre de 1993 la Generalitat envía a la Confederación una propuesta de distribución de caudales y de dotaciones para los nuevos aprovechamientos. Hay que decir que era un documento cuyas antifirmas significaban que el acuerdo debería de existir entre el Urgell, el Segarra-Garrigues, la Generalitat y la hidroeléctrica que explota fundamentalmente el Noguera-Pallaresa, concretamente FECSA. Fue firmado por la Generalitat y por el Segarra-Garrigues, no así por el Urgell ni por la empresa hidroeléctrica, seguramente necesaria en este acuerdo para la detracción de caudales del Noguera-Pallaresa para complementar las dotaciones de los dos sistemas.

Por lo tanto, esta propuesta no contó con el acuerdo fundamental entre el Urgell y el Segarra-Garrigues. Transcurrido el tiempo, en marzo de 1995 —porque yo creo que la voluntad política de la Generalitat, como acabo de decir, fue loable en este aspecto—, sin sacarlo todavía a información pública, porque entendíamos que eso ya era disparar administrativamente el trámite de concesión, procedimos a ir agrupando en un mismo expediente los dos presentados, a los cuales me referí hace un momento: el presentado inicialmente por la Generalitat representando al Segarra-Garrigues, de una parte, y por otra parte el de ampliación de los canales del Urgell.

Como seguía sin existir acuerdo, la Confederación, al final, a la altura de septiembre de este año pone en marcha la información pública. Este expediente ha estado ya en información pública, concretamente ha terminado el plazo el 7 de diciembre, y han comparecido en esta información pública —lógicamente excepciono a los dos peticionarios—, además de ellos, la Comunidad de Regantes del Alto Urgell, el Consejo Comarcal de Las Garrigas, el Ayuntamiento de la Baronía de Rialb, el Consejo Comarcal de La Segarra, FECSA, Hidroeléctrica Noguera, Hidrodata, la Junta de Aguas de Cataluña, el Ayuntamiento de Oliana y la Asociación Embalse de Rialb. También hemos recibido ya algunas certificaciones de diferentes ayuntamientos, puesto que saben ustedes que lo pueden tramitar a través de los mismos, y la Confederación ha requerido el día 14 al resto para que envíen, si las tienen, alguna de las alegaciones que pudiesen existir depositadas en su administración.

Una vez recibidas estas certificaciones, se procederá por parte de la Confederación a informarlas y se prose-

guirá con la tramitación, de tal suerte que creemos que podremos estar en disposición en un plazo correcto de tiempo —es decir, antes de que sea necesario desde el punto de vista de la construcción del Rialb y desde cualquier otro punto de vista constructivo— de tener la concesión otorgada en las condiciones. Para finalizar, como todos ustedes saben, y a pesar de existir una concesión por parte de la Confederación, luego pueden existir los recursos administrativos por cualquiera de aquellas partes que entienda que no han sido bien recogidos lo que ellos creen que son sus intereses legítimos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Gracias, señor Pérez Anadón, por su instructiva exposición de los puntos objeto de la comparecencia.

Tiene la palabra doña Mercé Rivadulla, en nombre del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, grupo proponente de la comparecencia.

La señora **RIVADULLA I GRACIA**: En primer lugar, quiero agradecer al señor Pérez Anadón, Presidente de la Confederación Hidrográfica, su presencia en esta Comisión, y a continuación disculparme, porque tengo una voz fatal, aunque intentaré explicarme y que pueda ser entendida.

El señor Pérez Anadón ha explicado uno de los objetivos por los cuales se emprendió la obra de canalización del río Segre. Yo creo que todos los grupos presentes en la Cámara podemos compartir que el río Segre necesitaba una regulación a su paso por la ciudad de Lérida por las riadas de que era objeto periódicamente. Esta misma diputada que les habla ha estudiado en un Instituto que está al lado del río Segre y efectivamente ahí tuvo lugar la batalla de Julio César y Pompeyo y sabíamos de la vitalidad del Segre en aquella época.

Cuando nuestro grupo presentó la proposición no de ley en la Comisión de Infraestructuras del Congreso, lo hacía en el bienentendido que pensábamos que ese objetivo estaba cubierto, pero que no se habían cubierto los otros objetivos, concretamente los que el Plan Hidrológico de Cuenca del Ebro tiene previstos, en el sentido de que cuando se haga una regulación, una canalización de los ríos, al paso sobre todo por las ciudades, se atiende a aquellos usos que puedan servir para el esparcimiento de la población, para acercar la población al río, adecuando los cauces y riberas a los usos recreativos. Y concretamente en la ciudad de Lleida hay dos usos recreativos que son de gran tradición, que es el piragüismo y la pesca. En ese sentido nosotros planteábamos la adecuación del cauce del río, en el de que se tenía que profundizar el cauce, con los impactos medioambientales previos que fueran necesarios, para precisamente permitir la vida en el río. El señor Pérez Anadón nos ha traído un expediente con fotografías de cómo era el río antes y cómo era el río después, pero yo podría también aportar editoriales de periódicos locales en los que se dice —y me sabe mal hablar así, porque es nuestra ciudad, la queremos y, además, si estamos haciendo esta iniciativa es precisamente para intentar mejorarlo—: «Una gran cloaca a cielo abierto», esto era el 31 de agosto

de 1994, cuando la obra ya estaba hecha. Y cuando se señalan en otros periódicos quejas por los malos olores en las dos márgenes del Segre.

Nosotros pensamos que una obra de infraestructura hidráulica que ha costado posteriormente, después de modificado el proyecto, 2.500 millones de pesetas para dos kilómetros, tenía que haber cumplido con todos los objetivos: el de prevenir las riadas, el de permitir que la fauna piscícola se pueda reproducir en el río Segre y además que se puedan producir esos deportes que, como he señalado anteriormente, son de gran tradición en nuestra ciudad. Nosotros pensamos que esos objetivos no están cubiertos.

En atención al señor Pau, Diputado del Grupo Socialista, que en la anterior reunión de la Comisión señaló que aquí no somos técnicos, efectivamente, no somos técnicos, pensamos que quienes tienen que hacer los estudios son los técnicos, pero atendiendo al cumplimiento de esos objetivos. Se dijo en la reunión de la Comisión por parte del señor Pau, que era quien representaba en ese momento al Grupo Socialista, que es el grupo que sostiene al Gobierno, que se estaban realizando estudios por parte de la Universidad de Lleida y por parte de la Confederación Hidrográfica del Ebro y que en seis meses, y eso era en mayo de 1995, tendríamos los estudios que irían encaminados a la consecución de esos objetivos. Esta diputada plantea la comparecencia, que se produce en el día hoy, cuando estamos a 21 de diciembre de 1995, y nos encontramos con que el Presidente de la Confederación Hidrográfica del Ebro nos vuelve a remitir a unos estudios que van a empezarse a hacer. No conocemos exactamente esos estudios, parece ser que ha habido alguna cosa previa que nos gustaría conocer. Y en ese sentido aprovecho su comparecencia para que, todo lo que se tenga hecho hasta el momento, tenga a bien remitirlo a nuestro grupo parlamentario para que lo podamos examinar. Usted ha vuelto a señalar que van a hacer estudios para recuperar el río, se tendrían que hacer estudios de impacto medioambiental para cumplir los objetivos que yo preveía en la proposición no de ley y que ahora le vuelvo a repetir en esta comparecencia.

Se han dicho muchas cosas en relación a esto. Efectivamente, Medio Ambiente de la Generalitat dijo que tenía que trabajarse en cauce seco y que, por tanto, tendría que producirse una desviación. Yo no soy técnica en absoluto, pero quisiera que me dijera qué piensa usted. No sé si usted lo sabe, pero en todo caso se lo avanzo: la empresa subcontratista, la que hizo realmente la obra de la canalización del río Segre, ha dado a conocer a través de los medios de comunicación un informe en el sentido de que por un presupuesto (se lo digo porque puede ser interesante) de 80 millones de pesetas se comprometió; es la misma empresa que realizó la canalización del río y tiene maquinaria. No se necesita una maquinaria tan pesada como habían dicho, ni se necesitaría transportar una maquinaria desde lejísimos, lo que iba a costar carísimo. Yo lo digo porque hay una oferta de una empresa leridana, que es la que ha hecho la canalización y que yo, a través del periódico, leí, que se comprometía a rebajar el cauce del río, realizando una canalización lateral pequeña. Por otra parte, la Federación de Pesca se compromete a rescatar los peces mientras se rea-

licen estas obras y tornarlos después al cauce del río al paso por la ciudad de Lérida. Se lo avanzo porque esto es algo que ha salido ya en la prensa de Lérida y creo que tendría que ser objeto de estudio, para ver si confrontando datos de esos técnicos pudiera ser posible.

El objetivo de mi petición de comparecencia era saber qué se ha hecho hasta el momento, qué propósitos tiene la CHE. Si piensa que realmente tenemos que cumplir esos dos objetivos, vamos a buscar la mejor fórmula técnica. Sin embargo, nosotros pensamos que con la profundidad que tiene actualmente el río, de 20 centímetros, no vamos a evitar en la ciudad de Lérida los malos olores, porque es una ciudad de clima continental, nos ponemos en los meses de julio y agosto en 40 grados, tenemos un lecho de río con unas piedras que sirven de condensación del calor, y todos hemos podido ver cómo los peces lo están pasando mal en nuestro río en los dos kilómetros al paso por la ciudad de Lérida.

El objetivo, señor Pérez Anadón, es éste, y quisiera que en el turno de réplica fuera más explícito en cuanto a los plazos de los estudios. También le solicito que me remita lo que haya hecho hasta el momento.

La segunda cuestión es la referida al canal Segarra-Garrigues. Este grupo parlamentario ha comprobado la situación de *impasse* en que se encuentra. Con toda la amabilidad y cortesía parlamentaria, lamento mucho decírselo al compañero Jaume Cardona, de Convergència i Unió: efectivamente, el Gobierno de la Generalitat de Cataluña ha manifestado una absoluta incompetencia durante los años 1985 a 1994 para llevar a cabo una obra de infraestructura hidráulica que se había comprometido a hacer en virtud de la competencia que tenía y que tiene la Generalitat. Pensamos que se ha estado jugando muchísimo, en demasía, con el tema del canal Segarra-Garrigues. Creemos que se ha estado jugando con los intereses, expectativas y esperanzas de muchos agricultores que piensan que realmente con esta gran obra pueden multiplicar por diez sus cultivos de secano. Tenemos aquí presente al Presidente de la Comisión de Agricultura y sabemos que hay cultivos típicos de esa zona que son de una gran rentabilidad, como es el olivo, y que podrían incrementarla muchísimo. Creemos que durante muchos años se han ganado y perdido elecciones con este asunto. Pero nosotros en principio pensábamos que, dado el *impasse* en que se encontraba, lo mejor era que fuera declarada obra de interés general, porque estábamos viendo cómo alrededor de nuestro territorio se estaban realizando obras de una gran envergadura, como Monegros, como Bardenas, y, sin embargo, en Cataluña estábamos paralizados.

Esto se produjo en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos de 1994. El Ministro Borrell se enfadó muchísimo. Después del enfado dijo que ahora se iba a saber lo que era una Administración competente y eficaz. Cuando se le pasó esa arrebolada dijo: esta obra se pondrá a la cola de las obras de interés general, porque no se van a creer que esto va entrar inmediatamente. Y como me distingo por ser un poco tozuda, sobre todo cuando se trata de iniciativas en las cuales me he comprometido, yo le pregunté al señor Atienza —viendo otra vez el *impasse*—, en

una comparecencia suya ante la Comisión de Agricultura, que cómo estaba la cuestión del canal Segarra-Garrigues. Le había hecho ya preguntas directamente al Ministerio y se me había dicho que eso había pasado a información del Ministerio de Agricultura y que saldría en el avance del Plan Nacional de Regadíos. Yo pregunté al Ministro Atienza cómo estaba la cuestión. Me dijo que habría un borrador del Plan Nacional de Regadíos en octubre y que el definitivo sería en diciembre.

Efectivamente, el Plan Nacional de Regadíos se ha presentado ya en esta Cámara, y cuál ha sido nuestra sorpresa cuando vemos que el canal Segarra-Garrigues se incluye en el Anexo Tercero, en el que se habla de áreas de regadío potencial declaradas de interés nacional o previstas por la Administración hidráulica, pero a realizar, porque, *sensu contrario*, tenemos que entender que a partir del 2005. Porque es otro anexo en el que se habla de las obras que se van a realizar hasta el 2005. Segarra-Garrigues aparece en el Anexo Tercero.

Con motivo de la comparecencia del señor Tió, que vino a presentar el Plan Nacional de Regadíos, y a preguntas de esta diputada, se me contestó que una cosa era la realización por parte del Moptma de las obras de infraestructura, que eran: el empalme con Rialb, el canal Segarra-Garrigues y la presa de L'Albagés; y otra cosa era la red de regadíos, que era competencia de la Generalitat de Cataluña, y que él estaba muy sorprendido porque el Conseller de Agricultura, señor Marimón, no había respondido a sus requisitos en el sentido de que manifestase sus pretensiones sobre el canal Segarra-Garrigues en relación al avance del Plan Nacional de Regadíos. Si yo había pedido la comparecencia porque estábamos todos hechos un lío, cuando se produjo esa comparecencia el lío fue todavía mayor. Porque yo puedo entender perfectamente que hay unas cuestiones que dependen del Ministerio, pero lo que no se puede decir es: «no me hable usted del Segarra-Garrigues, porque eso lo vamos a ver cuando salga del Plan Nacional de Regadíos», y una vez que sale, se diga: «no, no, como es obra en sí de regadíos y no tiene nada que ver con la obra de infraestructura, eso es cuestión del Moptma y los regadíos son cuestión de la Generalitat de Cataluña».

Por eso digo que esta comparecencia me parece muy interesante. Yo quería hablar muy poco, he hablado mucho, creo, pero quería hacerle unas preguntas.

Desde la última reunión que tuvo el Ministro Borrell con la Comunidad de Regantes del Segarra-Garrigues, en Lleida, hace dos meses, en la que parece que de forma bastante tajante se comprometió a que se resolviese la cuestión de la concesión de agua antes de las elecciones autonómicas, quisiera preguntarle, señor Pérez Anadón, qué gestiones se han hecho, aparte de toda la cuestión relativa a la información pública que usted ha explicado. Parece ser que para llegar a un acuerdo con los dos expectantes principales, que son el canal de Urgell y el canal Segarra-Garrigues, se habían comprometido a realizar una serie de reuniones con las comunidades de regantes para intentar aproximar posiciones de cara a resolver el tema de la concesión de aguas. ¿Se ha reunido usted, se han reunido con las comunidades de regantes? ¿Qué tipo de informes le ha

remitido la Generalitat de Cataluña? Porque se me han proporcionado desde hace bastante tiempo todos los estudios que la Generalitat desde hace ya muchos años había venido realizando. Yo he formulado preguntas al Gobierno en el sentido de que daba un poco de miedo el hecho de que se volviesen otra vez a repetir estudios. Uno puede entender que se confronten proyectos. Usted ha hablado de un presupuesto de 32.000 millones de pesetas. Eso sería solamente lo que es el canal Segarra-Garrigues y presa de L'Albagés. Tendríamos que entender que hasta 150.000 millones de pesetas sería el presupuesto para la red secundaria, la red de regadíos. En principio, yo quiero preguntarle: ¿los estudios de remodelación del canal han sido remitidos ya por la Generalitat? ¿El anteproyecto de red de distribución ha sido remitido por la Generalitat? Y la última pregunta, que es la más interesante, es la siguiente: una vez se haya producido el acuerdo o la resolución para la concesión de aguas y se hayan confrontado estos dos proyectos que ha remitido la Generalitat de Cataluña, ¿tiene previsto el Gobierno licitar la obra? Es decir, ¿esta obra es prioritaria? Otra pregunta que le quiero hacer es: ¿Cuándo considera que Rialb estará acabado? Se había hablado de finales de 1995, después se habló de 1996. Mi pregunta es: ¿cuáles son sus previsiones? El nivel de ejecución de obra habla de un presupuesto de 32.000 millones de pesetas, de las cuales parece que se han ejecutado 17.000 millones de pesetas. ¿Qué tiempo queda para finalización de Rialb? Y, sobre todo, una vez que estas tres cuestiones, concesión de aguas y confrontación de proyectos, hayan sido resueltas: ¿hay la voluntad política por parte del Gobierno de licitar la obra y de empezar a hacer el canal Segarra-Garrigues?

Por otra parte, y ya para acabar, si la Generalitat de Cataluña estableciese sus pretensiones en relación con el canal Segarra-Garrigues para el Plan de Regadíos, si estas obras son declaradas de interés general en los convenios entre Administración Central y comunidades autónomas, ¿las obras de regadío competencia de la Generalitat tendrían, como las demás, financiación por parte de la Administración Central?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señora Rivadulla, desde luego le tengo que decir que su intervención para nada se ha visto mermada por sus dificultades en la voz, porque ha sido del tono y tenor de las que nos tiene acostumbrados en esta Comisión. Muchas gracias por el esfuerzo que ha realizado.

¿Grupos que quieren fijar posición? Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Cardona.

El señor **CARDONA I VILA**: En primer lugar, quiero agradecer su comparecencia, así como las explicaciones del señor don Carlos Pérez Anadón en su calidad de Presidente de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

El primero de los temas es el referido a la canalización del río Segre a su paso por la ciudad de Lleida. Yo tengo que agradecer también, aunque sea redundar en agradecimientos, el reportaje fotográfico del encauzamiento del río Segre en Lleida.

El señor Pérez Anadón ha hecho referencia a todos los trámites que se han llevado a cabo desde la información pública, las alegaciones correspondientes, sobre todo por parte del Colegio de Arquitectos, y que incluso en el período de obras se tuvieron en cuenta las peticiones hechas por la sociedad de pescadores, que sobre la marcha ya, en período de obras, se fueron atendiendo, aunque la solución, evidentemente, y esto queda claro, no es la óptima y, por lo tanto, en eso insistiremos todos. También ha dicho que en marzo de 1995 los Servicios Territoriales de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña hacen un informe del impacto y que en 1995, efectivamente, una proposición no de ley presentada en el Congreso de los Diputados en enero se sustanció en el mes de mayo con el acuerdo de emprender las obras necesarias para acondicionar el lecho del río, así como la cuestión del caudal ecológico, que entendemos también fundamental. Nos ha remitido a un informe técnico que demandará, evidentemente, un nuevo proyecto, y con un amplio estudio del Ayuntamiento de Lleida, de la Generalitat, así como de las asociaciones de ciudadanos, dentro de este modelo participativo que debe darse en una cuestión que afecta a la calidad de vida de los propios ciudadanos de Lleida.

En este sentido, quería preguntarle qué tiempo prevé —aunque sea difícil— para dar solución a la cuestión. Y quiero realizar también una consideración sobre el caudal ecológico en cuanto que presidente de la Confederación Hidrográfica del Ebro. Estoy de acuerdo que está muy pendiente del funcionamiento del embalse de Rialb. Este diputado que les habla es de Artesa de Segre, a 50 ó 60 kilómetros aguas arriba de Lleida y 40 kilómetros aguas abajo del pantano de Oliana, y a 20 kilómetros aguas abajo de lo que será la futura presa del pantano de Rialb. En tanto que Alcalde de Artesa de Segre he sufrido, he tenido que sufrir y a veces dar las explicaciones, aunque no fueran pertinentes porque no era la administración responsable, del problema que representa el caudal ecológico y, sobre todo, la atención que merece por parte de la Junta de desembalse.

El problema está en que si la mayor parte que se desembalsa actualmente en Oliana después va al canal de Urgell, el río Segre, a su paso por Artesa de Segre (eso se lo puedo decir), tiene unos problemas que seguramente habrá tenido que sufrir, si no él, alguno de sus antecesores, como por parte de sociedades recreativas, en cuanto que presidente de la Confederación. En este sentido sí quisiera exponer a su consideración el buen funcionamiento de esta Junta de desembalse, porque creo o entendemos, para estas poblaciones aguas abajo de la presa de Ponts, de donde toma las aguas el canal de Urgell, el problema que representa para todas esas poblaciones.

En cuanto al segundo tema, al canal Segarra-Garrigues. Ciertamente, como ha dicho la portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, después de la enmienda en la que se pedía fuera de interés general el canal Segarra-Garrigues, en noviembre de 1994, para los presupuestos de 1995, el señor Borrel dijo, en un alarde que le honra: Ahora van a saber lo que es una Administración eficiente y eficaz. No quisiera entrar en competencia o incompetencia de las diferentes administraciones. Aquí estamos tres dipu-

tados de Lleida, aunque no por la circunscripción de Lleida, pero, en cualquier caso, sí quisiera decir que nos podemos hacer esclavos de nuestras palabras mientras que lo que no digamos nos puede dejar algo de libertad respecto a lo que podamos decir. En cualquier caso estoy convencido de que todos buscamos una solución, pero aquí no vamos a hacer campaña electoral, porque ni es momento, ni es el lugar adecuado; y entiendo que tenemos que adoptar unas posiciones constructivas.

El señor Pérez Anadón ha dicho que consecuencia de la enmienda a los presupuestos de 1995, los tres proyectos de la Generalitat, que el 28 de septiembre, me ha parecido entender, se pide un proyecto de impacto ambiental y posteriormente hacer la confrontación de los diferentes proyectos para llegar a su tramitación. Del intercambio de esa información de las dos administraciones, Gobierno del Estado y Consell Executiu de la Generalitat, se pide un grupo de trabajo donde los dos ministerios citados, Obras Públicas y Agricultura, y las dos consellerías afectadas, para llegar a un convenio de colaboración que siempre es lo que nosotros hemos entendido, por mucho que sea una obra de interés general, internacional, más o menos local, o que supera los ámbitos locales. En cualquier caso, creo que una cuestión fundamental y que está pendiente es la concesión de agua para el canal Segarra-Garrigues.

El 7 de marzo de 1991 se presenta el proyecto y, posteriormente, los regantes del canal de Urgell piden una ampliación de su concesión. Aquí estriba la dificultad; o está en el acuerdo llegar a un acuerdo entre las diferentes partes y la propuesta de la Generalitat está en que, por una parte, FECSA, la propia Generalitat y las dos comunidades de regantes, la del canal de Urgell y la del Segarra-Garrigues, ya no tanto como expectantes, porque aunque estén expectantes de poder regar, me parece que consta ya no como tal comunidad expectante, sino que está registrada ya como comunidad de regantes, en expectación de regar, evidentemente.

Si no he entendido mal, el señor Pérez Anadón ha dicho que el 7 de diciembre terminó el plazo de exposición pública, que se han hecho diferentes alegaciones para su tramitación, y la otorgación definitiva de la concesión de caudales, que es fundamental para después poder acometer la obra. En cualquier caso, entiendo perfectamente que siendo una cuestión que tiene que llegar a un acuerdo, a un convenio entre diferentes administraciones, es difícil poder decir a cuál, pero, por lo menos, qué plazos previsibles, esto ya no depende tanto de las administraciones, porque sí depende de la Confederación Hidrográfica del Ebro, la concesión de caudal para el canal de Segarra-Garrigues, así como el acuerdo o el convenio al que se pueda llegar por las diferentes administraciones y sociedades expectantes de poder regar o poder ampliar su caudal de riegos, ya no es la finalización de las obras, pero sí, por lo menos, que se pueda ver cómo se inician las mismas.

Para finalizar, no entraría en debates que pueden ser inútiles y estériles y sí, en cualquier caso, hacer una apuesta sincera en que se trata de una cuestión suficientemente importante y trascendente para muchas o algunas comarcas de las tierras de Lleida, para que todos juntos de-

jemos de partidismos y personalismos y aportemos cada uno nuestro esfuerzo en la medida de nuestras posibilidades, si queremos cumplir con nuestra obligación, con nuestro deber y, además, también con nuestra voluntad de servicio a los ciudadanos.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Muchas gracias, señor Cardona.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pau i Pernaú.

El señor **PAU I PERNAU**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, permítanme que en primer lugar exprese mi agradecimiento al señor Pérez Anadón por su comparecencia y, lógicamente, también a la señora Rivadulla por plantearla, ya que nos permite en estos momentos hablar de uno de los temas más interesantes que se está suscitando en la provincia de Lleida y que, en cierta manera, seguro que va a continuar siendo debatido y comentado en los próximos meses y en los próximos años, ya que se trata de una de las obras más importantes que tenemos a finales de este siglo y principios del siguiente. En ese sentido, tratarla hoy y aquí, creo que nos permite una reflexión; aunque sea en este ámbito casi exclusivamente familiar, nos permite una reflexión serena sobre esta importante obra.

De todas maneras, en primer lugar, quisiera entrar en la primera parte de la exposición y petición de información por parte de la señora Rivadulla, que es referente al encauzamiento del río Segre a su paso por la ciudad de Lleida. No se trata de repetir los argumentos que ya dimos en el mes de mayo, cuando en la proposición no de ley el Grupo de Izquierda Unida intentaba —y consiguió— dos objetivos, para nosotros uno de ellos era muy importante, era el principal, y el otro era totalmente secundario, para nosotros no tenía interés, no tenía razón de ser en aquel momento, pero que de todas maneras la mecánica y aritmética parlamentaria consiguió aprobar. Se trataba, y me parecía loable su preocupación, de conseguir, en el apartado dos de su proposición, determinado caudal ecológico para el río Segre. Yo creo que éste era el quid de la cuestión. Efectivamente, a partir de aquí, petición que nosotros apoyamos, petición que nosotros aprobamos, que consideramos necesaria y en su momento, cuando dispongamos de los caudales suficientes a partir, digamos, de la puesta en marcha del embalse de Rialp, y a partir también de alguna negociación que seguramente se puede conseguir con el canal de Serós, sea posible este caudal ecológico, yo creo que no tendría sentido la primera parte de su petición, que se trataba en definitiva de conseguir una mayor profundidad en el cauce del río Segre.

Por mucha profundidad de cauce que tengamos, si no tenemos caudal se originan los mismos problemas que S. S. planteaba. Ya lo dijimos en aquel momento: no se trata tanto de conseguir un cauce mucho más profundo, sino que se trata, en todo caso, de ver la manera en que sea posible conseguir un caudal que efectivamente permita que los problemas ecológicos que S. S. planteaba quedasen

perfectamente resueltos. En ese sentido decíamos, repetía hoy la señora Rivadulla y yo le comentaba que en una Cámara política, en una Cámara como es el Parlamento, es difícil conseguir discusiones técnicas entre personas que en este caso no lo somos. Digo esto sin menoscabar en absoluto la capacidad técnica de los Diputados de esa Comisión, sino sobre todo porque los planteamientos que debemos hacer en la Comisión son planteamientos políticos, y quizá las discusiones más técnicas deben ser competencia de los propios técnicos que, en cualquier momento, nos pueden dictaminar y nos pueden indicar la profundidad de los cauces, la anchura, lo que sea.

En definitiva, lo que se pedía en aquel momento, cosa que yo creo todos conocemos o se puede conocer, es que se elaborasen los diferentes informes técnicos que permitieran ver las posibilidades de, con un coste relativamente bajo, intentar mejorar la situación que S. S. planteaba y que, efectivamente, creo que es voluntad de todos hacerlo. En ese sentido, no repetiría las palabras que dije en aquel momento, sino insistir en lo mismo: se trata de conseguir, en el momento que dispongamos de agua suficiente en Rialp y a partir también de algunas negociaciones que quizá se pueden llevar a cabo con el canal de Serós, a su paso por Lleida, un caudal de agua suficiente sin grandes inversiones. Yo diría con las mínimas inversiones, ya que la gran inversión se ha hecho y se ha hecho a satisfacción general de todos los leridanos, se trata de conseguir ese caudal que permita, efectivamente, una utilización racional del gran cauce que tenemos y de esa mejora importantísima que ya se ha producido en nuestra ciudad.

En ese sentido, me permitiría insistir, en todo caso, al presidente de la Confederación, que quizá en las propuestas técnicas de algunas pozas en el río o de aumentar la profundidad del mismo. Su señoría indicaba que tenía una duda sobre si eran técnicamente viables o ecológicamente viables. Creo y entiendo, a partir de algunos estudios que se han producido por parte de miembros ilustres de la Universidad de Lleida, que más bien es todo lo contrario, que efectivamente estas soluciones técnicas que se apuntan en algunos momentos no son ecológicamente interesantes, sino todo lo contrario, que perjudica todavía más la vida de los peces en el río y a la calidad de sus propias aguas. En ese sentido, propondría que si se disponen de estos estudios por parte de la confederación, se puedan facilitar también a los grupos parlamentarios y a los diputados de Lleida para un conocimiento más profundo de este tema.

La segunda cuestión que planteaba la señora Rivadulla y don Carlos Pérez Anadón se refiere a una gran obra de infraestructura de las tierras de Lleida que debe permitir, y yo creo que va a permitir a principios del próximo siglo, la puesta en regadío de una buena parte de las comarcas de Urgell, Garrigues, Segarra y parte del Segre Alt. Se trata de una obra que históricamente ha sido reivindicada por parte de muchísima gente y que empieza a tener visos de poder realizarse desde el momento que efectivamente se está construyendo el embalse de Rialp, que supone esa gran inversión pública que comentaba el Presidente de la Confederación. El agua regulada por el embalse de Rialp, con todos los problemas históricos que ha tenido la construcción

de este gran embalse, aparte del objetivo de conseguir la laminación de las avenidas del Segre, debe conseguir lógicamente regular el agua también para aumentar las dotaciones del canal de Urgell, canal que tiene unas dotaciones en función de unos cultivos que en aquellos momentos eran básicamente cultivos de cereales de invierno y que lógicamente han cambiado totalmente, pues en estos momentos prácticamente el 90 por ciento de las tierras de regadío del canal de Urgell son cultivos de verano y necesitan lógicamente dotaciones; por tanto aumentar estas dotaciones del canal de Urgell y, sobre todo, poner en riego las hectáreas que se pueda, las máximas que se pueda en función de las necesidades de los cultivos y también de las nuevas técnicas de regadío poner en marcha las máximas hectáreas en la zona regable del canal Segarra-Garrigues.

Y aquí nosotros quisiéramos hacer una consideración inicial. Al margen de lo que se ha apuntado, efectivamente, a partir del año 1995 la Generalitat de Catalunya tenía competencias en la construcción de ese canal. Nuestro grupo parlamentario, a finales de los años 1993 y 1994, ofreció al grupo gobernante en Catalunya la posibilidad de negociar con el Gobierno central una posible colaboración partiendo de que esta competencia era una competencia de la Generalitat, que a nosotros nos parece interesante que nuestra Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de construcción de grandes obras de infraestructura de regadíos, es una competencia que creo no debe perder, y que en cierta manera supuso nuestra toma de posición en el momento que el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida planteó una enmienda en la Ley de acompañamiento de los Presupuestos. Nosotros no estamos de acuerdo en que la transferencia de esa competencia, que se había conseguido en el año 1995, vuelva al Gobierno de la nación; creemos que era mucho más interesante para Catalunya mantener este tipo de competencia y era mucho más interesante negociar con el Gobierno central alguna fórmula de participación económica que permitiera mitigar el coste o el impacto económico que para la Generalitat podía suponer una obra de infraestructura de esa gran envergadura. De todas maneras, la decisión del Parlamento es una decisión en firme que debe acatarse y, lógicamente, urgimos también al Gobierno a que acate, como así lo ha hecho.

Don Carlos Pérez nos ha indicado todo lo que durante este año, en un solo año, se ha hecho referente a la tramitación de los distintos proyectos que confluyen en el canal Segarra-Garrigues.

Dos cuestiones que queremos plantear en estos momentos. En primer lugar, para nosotros (y aquí intervengo como grupo parlamentario), es decir, la opinión que tienen nuestro grupo parlamentario es que la declaración de interés general implica que, efectivamente, el Ministerio de Obras Públicas realiza el canal principal, el embalse de Albagés y la presa o la toma de agua del canal con el embalse del Rialp, y lo que es toda la red de distribución de agua, todas las infraestructuras internas de regadío, lo que son concentraciones parcelarias, red de caminos, acequias, canales interiores, debe ser y es (además me consta que también es voluntad política por parte del grupo de Convergència i Unió), competencia de la Generalitat de Cata-

lunya. Para nosotros, como grupo parlamentario, debe quedar muy claro desde el primer momento y, en ese sentido, nos ratificamos en esta posición, posición que se mantiene también en el avance del Plan nacional de regadíos y que apuntaba el señor Carlos Tió, Secretario General de Desarrollo rural y Estructuras Agrarias ante la Comisión de Agricultura. Es decir, que por parte del Ministerio de Agricultura, en los criterios que ha manejado y en sus discusiones sobre competencia sectorial, con los consejeros de agricultura en este caso, de Catalunya, el acuerdo político que existe es que, efectivamente, el Ministerio de Obras Públicas realiza las grandes obras de infraestructura que conllevan la declaración de interés general, y será la Generalitat de Catalunya —así lo han manifestado sus consejeros y el propio Gobierno de la Generalitat—, quien realice las obras de infraestructura interior o más pequeña de las obras de regadío. A nosotros este acuerdo nos parece un acuerdo político interesante. Queremos que se materialice, que se busquen todas las formas de colaboración posible, de manera que el inicio de las obras pueda coincidir más o menos en el tiempo, y que, efectivamente, cuando se empieza la construcción del canal puede empezar también la construcción de la red de acequias, caminos, etcétera, que permita la puesta en marcha del regadío lo antes posible. En este sentido, nuestra posición política como grupo parlamentario es una posición política que mantenemos en el Congreso de los Diputados, que mantendremos en el Parlament de Catalunya, y nos parece que existe un amplio acuerdo también con el Gobierno de la Generalitat para que así sea.

Por tanto, no hay dudas para nosotros que el avance del Plan de regadíos es una reflexión; es, en definitiva, un avance, un posicionamiento respecto a ese tema; la consideración, por parte del Ministerio de Agricultura, de que este regadío es interesante, este regadío es viable, este regadío es posible, pero que en su materialización concreta debe ser la Generalitat de Catalunya quien la realice, en su parte, lógicamente, de red de distribución interior. Efectivamente, la parte declarada de interés general, o la toma del canal del embalse del Albagés, a realizar por parte del Ministerio de Obras Públicas a través de la confederación, que es el organismo correspondiente. En ese sentido, nuestra posición política queremos manifestarla y queremos dejarla bien clara.

También queremos entrar en otro tema que se ha planteado y se ha suscitado en último lugar; el tema de la concesión. Nosotros creemos imprescindible, o creíamos imprescindible también, y así se entendió creo que por parte de todos, la posibilidad de llegar a un acuerdo sobre la distribución del agua regulada en el embalse de Rialp. Hubo una decisión política por parte de los órganos de la confederación de trasladar a la Generalitat la intermediación de esta negociación. Se estuvo llevando a cabo durante un par de años. Es muy difícil, es complicado, porque hay intereses contradictorios, y finalmente no pudo llegarse a un acuerdo. Lógicamente, ni por parte del Gobierno ni por parte de ninguna Administración responsable, esta situación puede perdurar más en el tiempo, hay que iniciar ya los procesos de información pública, como así se ha hecho

y, lógicamente, a partir de las alegaciones que se han producido, habrá que tomar una decisión que nosotros urgimos también a la confederación que sea lo antes posible, atendiendo e intentando atender todos los intereses razonables y legítimos y los planteamientos que sobre el uso del agua se están realizando por parte de los peticionarios, básicamente Canal de Urgell, que necesita, y lo mantengo aquí también, un aumento de sus concesiones para atender a sus necesidades de riego, que son mucho más importantes ahora que en el siglo pasado y que en años atrás, y también las necesidades del canal Segarra-Garrigues, atendiendo y pensando en la posibilidad de una utilización racional de este recurso tan importante.

No quiero acabar mi intervención sin insistir en un tema que comentaba el señor Cardona al final de su intervención: que esta gran obra necesita de un amplio acuerdo político por parte de todos los grupos y por parte de todas las administraciones. A lo largo de los trabajos parlamentarios hemos intentado que se pueda conseguir este consenso con la negociación, con el acuerdo político entre administraciones y entre grupos. Creo que estamos en una buena dirección; creo que estamos a punto de conseguir esa gran reivindicación histórica que es el canal Segarra-Garrigues. Entre todos debemos ser capaces de mantener estas posiciones en el Congreso y en el Parlament de Catalunya, y estoy convencido de que si es así en los términos en que hoy se ha expresado, por lo menos por parte de los tres grupos que estamos representados, y personalmente me alegro de que estemos estos tres grupos parlamentarios, creo que será posible que esta gran obra se consiga a la mayor brevedad.

Para finalizar, quiero transmitirles la satisfacción de que mi última intervención parlamentaria en esta legislación, y que también lo será en esta buena etapa parlamentaria muy importante, sea referida a un tema de Lleida, y un tema para mí muy querido, como es el canal Segarra-Garrigues.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Muchas gracias, señor Pau.

Para contestar a las preguntas que han formulado los distintos portavoces y replicar, si así lo estima oportuno, a las manifestaciones que han hecho estos señores en sus intervenciones, tiene la palabra el señor Pérez Anadón.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL EBRO** (Pérez Anadón): Empiezo por el orden de intervenciones y, a pesar de mi inexperiencia en estas lides, tratando de contestar a todos ustedes y a las diferentes preguntas que me han planteado. Algunos datos concretos me será imposible ofrecerlos verbalmente, y como ya de algún modo ustedes han planteado, no tendré inconveniente en remitirlos por escrito con el grado de urgencia necesario.

Respecto de la intervención de la diputada Rivadulla en relación al encauzamiento del Segre, creo no alejarme de la realidad si digo y afirmo con total rotundidad que ha sido una obra con un importantísimo grado de participa-

ción respecto a la opinión de la misma. No es decir la verdad de Perogrullo, pero sí una evidencia bien palpable: Sería imposible que en cualquier ciudad troceada por un río, con una obra pública de esa envergadura, y en términos cariñosos quiero explicarme, no fuese seguramente la obra más vigilada de cuantas haya podido haber en Lérida. Y de la observación, lógicamente, salen los juicios.

Tengo que decir que todos los que hemos recibido en la confederación han sido bien intencionados, y creo poder afirmar que en su práctica totalidad atendidos. A pesar, como decía, que yo creo tiene cierta importancia, hubiera sido una interpretación restrictiva de la ley habernos basado exclusivamente en lo reflejado en el período de alegaciones. De todas las propuestas en que más concretamente usted se ha centrado, que son la de las de la Federación de Pescadores, querría decirle lo siguiente: de todas las propuestas que a nosotros se nos han remitido por los pescadores, que las puedo volver a enunciar, pero que he comentado en mi exposición, todas ellas, excepto una en concreto, han sido incorporadas; todas ellas excepto una en concreto. Otra cosa son los objetivos que plantea esa propuesta, y yo creo que lo importante son los objetivos; no tanto el padrinazgo o la paternidad de la propuesta, que yo creo es meramente instrumental y que bienvenida sea, sino que lo importante son los objetivos. La propuesta, como decía hace un momento, creo que se basa fundamentalmente en la posibilidad de que con la obra de encauzamiento se genere escasez en la presencia de diferentes especies piscícolas y en la imposibilidad de que los grandes reproductores puedan sobrevivir en los calados inicialmente propuestos para la canalización. Esas serían las dos partes.

Respecto al primer aspecto, en la propuesta se comenta que las especies piscícolas indicadoras que podrían estar presentes en el supuesto de que el futuro embalse de Rialp no soltara caudal ecológico (así lo plantea la propuesta de los pescadores), serían únicamente dos: la carpa y el pez gato. En el supuesto de que sí existiera dicho canal ecológico, el número de especies presentes sería de doce, aunque no se concreta excesivamente cuáles. Si hacemos un seguimiento, como de hecho hemos realizado durante y después de la obra por asesorías medioambientales, nos encontramos con que de dos muestreos, efectuados en septiembre de 1994, estando todavía en las obras, y otro en 1995, en marzo prácticamente, con las obras finalizadas, porque, como todos ustedes bien saben, 1995 fue fundamentalmente empleado en la reposición de lo que generó la avenida del Segre en noviembre de 1994. Los resultados que nos arroja este muestreo, en septiembre de 1994, es la existencia de barbo común, barbo culirroyo, bagre, carpa común, madrilla, carpín, gobio, perca americana y alburno, es decir, 10 especies. En febrero de 1995, barbo común, barbo culirroyo, carpa común, madrilla, carpín, gobio, alburno, pez gato (que no existía), lucio perca, blenio de río y escardíño, que no existía en la otra muestra, y no quiero decir que no existiese en el río.

Esto, en primer lugar, ¿qué nos explica? Que, en principio, y a pesar de estar ya la obra de canalización hecha, hay muchas más especies de lo que la sociedad de pescadores

prevé; respecto a la posibilidad de supervivencia de grandes reproductores en los calados proyectados, no tenemos ningún tipo de duda que, si se atiende al tamaño de los peces capturados en los muestreos de septiembre de 1994 y febrero de 1995, en los que se capturaron especies de lucio perca de más de 610 mm de longitud, barbo común de 540, pez gato de 270, etcétera, nos viene a demostrar que los individuos de estas especies han sido capaces de sobrevivir. No estamos hablando de nuevos individuos y de llegar a las edades de reproducción con los calados existentes.

Asimismo, porque no es cuestión de negar la mayor, cuando nos planteáramos qué significaría llevar a cabo esta propuesta, creemos sinceramente que tendría efectos negativos, y paso a explicarme. Con la ubicación indicada en la propuesta de la sociedad de pescadores por alguna de las pozas, concretamente las que están situadas abajo del río Noguerola, parece claro que los fondos se irían colmando año a año de materia orgánica, en mayor o menor grado, dependería de los caudales y de las proximidades del colector, de forma lógicamente más intensa en verano y bajo condiciones de caudales mínimos circulantes. Una parte de la materia orgánica que allí se traslada quedaría claramente sellada en las pozas y esto generaría la creación de un sedimento y de un estrato de agua adjunto, ambos anóxicos, capaces de impedir la presencia de producción primaria y de favorecer unas condiciones de baja oxidorreducción, es decir, malos olores e incluso toxicidad para la vida piscícola. Respecto a un río como el que estamos hablando, que tiene una importante capacidad de transporte de acarreo, no parece descartable que se fueran aterrando estas pozas.

Con relación al frezamiento de las especies, que sería la otra parte importante, la mayor parte de estas especies piscícolas frezan preferentemente sobre un substrato pedregoso o entre abundante vegetación sumergida. Las pozas sobre la roca madre nos servirían poco para este fin y, por otro lado, no existen indicios de que el éxito reproductor del elenco de especies que existen en el tramo se encuentre en estos momentos amenazado. Creemos que tendría más justificación una intervención de este tipo si estuviésemos hablando de un río con aguas mucho más rápidas, con la finalidad de ofrecer refugio a los peces, o que tuviese temperaturas extremas, con lo cual en esas pozas podríamos generar una calidad ambiental distinta. Por tanto, como decía en mi exposición, pienso que esta medida, tal como está planteada, no nos conduce a la solución que todos consideraríamos ideal y que yo creo pasa, en primer lugar, después de hechos estos primeros estudios y después del asesoramiento medioambiental, que es como hemos estado procediendo, independientemente de que hayamos efectuado estos estudios, por dejar durante el primer año para ver en las diferentes épocas del año, cómo la fauna y la flora, se conduce en el río.

Por terminar esta parte, se me decía que ha salido una noticia de prensa, yo la desconozco. Imagino que será en los últimos días, porque me considero, desde mi actual cargo, un habitual lector, no sólo de los periódicos de Lérida, sino de la práctica totalidad de los de la cuenca, lo cual a veces es bien amplio. No conozco esa noticia, sim-

plemente puedo decirle que no creo que a usted le dé menor fiabilidad, no lo que es un proyecto, sino lo que es un estudio sobre esta propuesta, hecho en pesetas constantes, de lo que fue el proyecto, suscrito por el ingeniero jefe de la Sección Técnica de la Demarcación de Lérida, en el que como conclusión a lo que técnicamente significaría nos dice: En resumen, estas actuaciones propuestas se supone que ascenderían a un total de 556 millones de pesetas a los precios de proyecto antiguo, y que resultarían seguramente casi duplicados de efectuarse en la actualidad.

Puesto que la intervención que se plantea, tenemos que tener en cuenta que no es una intervención accesoria, estaríamos hablando de generar otro cauce antes de haber procedido a la pesca de los peces existentes en el actual cauce. Estamos hablando de crear una infraestructura sobre un sitio que en estos momentos no tiene la libertad de obra que tenía cuando se estaba procediendo a la misma infraestructura y, por lo tanto, generar un estado de obra dentro de todo el cauce.

Se me dice que qué hemos hecho durante estos seis meses. Lo acabo de comentar, fundamentalmente. Pero además yo creo que no es baladí la propuesta de que estemos durante un año, otra cosa es que lo hayamos aprovechado para esto, para ver cómo es el comportamiento de la flora y la fauna. Yo ahí lamento tener una percepción completamente distinta a la de la señora Rivadulla, que decía que había habido artículos de prensa críticos. Yo sólo le diría una cosa. Imagino que mi percepción no será la misma que la suya, ¡ojalá! la proporción entre artículos laudatorios y críticos en todas las obras públicas que yo tengo en estos momentos como responsabilidad, fuesen de la misma proporción. Le puedo asegurar que estaría francamente encantado.

Con respecto al Segarra-Garrigues quiero hacer un comentario inicial de carácter filosófico, y me van a permitir esta licencia. Afirmaba la Diputada que ha sido una obra que ha hecho ganar y perder elecciones. Yo, por la poca experiencia que pueda tener también, me atrevería a decir, en tono distendido, que lo que no está muy claro es a quién ha hecho ganar y a quién ha hecho perder. Porque si hay alguna característica de las obras públicas es que en la mayoría de los casos poco tienen que ver los que las proyectan con respecto a los que las ejecutan, y seguramente los que las puedan verbalizar con los que las realizan. Es una reflexión que, me perdonarán ustedes, tal vez la puedan entender como una licencia excesiva, pero yo, por lo menos, no me atrevería a hacer un análisis muy claro de quien gana y quien pierde, ondeando según qué banderas, con respecto a estas obras públicas.

Hay una afirmación que usted ha hecho que sí me preocupa y que, desde luego, yo tendré, si usted lo tiene a bien, todo el gusto de remitírselo a la mayor rapidez posible. Habla de la preocupación en Lérida por la escasez de inversiones en obras de infraestructura hidráulica con respecto a estas obras. Yo no voy a calificar el grado de inversión en Lérida, simplemente le mandaré a renglón seguido de la vuelta a Zaragoza el grado de inversión en Lérida y en otras provincias de la cuenca, y usted misma sacará la conclusión al respecto.

Con respecto a una reunión en Lérida, que ha sido otra de sus preguntas, del Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, señor Borrell, con los regantes del Urgell y los del Segarra, que creo que es el primer hecho positivo, ya que no es muy frecuente poder estar en torno a una mesa con las dos comunidades, que se realizó en torno a hace unos meses, ¿qué se ha hecho? Se ha hecho todo lo que se podía hacer. Es decir, mandar la nota-anuncio de la información pública al «Boletín Oficial del Estado», que ha tardado los días lógicos, ni muchos ni pocos; estar durante un mes en exposición pública las dos peticiones; recibir todas hasta el 7 de diciembre y, con respecto a esa fecha, hacer un ajuste. Como ustedes saben, todavía nos podrían llegar a través de ayuntamientos, o sea, que aunque siempre es un período tasado el que se envía al «Boletín», sin embargo parece lógico que no empecemos a hacer una prospección, sólo el mero nomenclator de las alegaciones que existen, hasta que los diferentes ayuntamientos u otras administraciones (Gobierno Civil, Delegación Territorial de la Generalidad) no nos digan que no se ha presentado ninguna más. Eso es lo que se ha hecho.

¿Qué hay que hacer a partir de ahora? Pues el período de concesión es bastante largo y tengo que decirles (y quiero hilar ya con lo que creo que tiene más importancia) que en este caso más complicado que en otros casos, porque es bastante novedoso que dos comunidades de regantes para un mismo uso se enfrenten por un agua concreta. Normalmente existen concesiones anteriores en otras comunidades y es algo que va discuriendo, digamos, con más peso histórico; pero aquí hay que confrontar las dos partes. Tendremos que ver, después de esta información, la vista de reclamaciones; el informe de la Generalitat de Catalunya; la citación para confrontar los proyectos; la propia confrontación del proyecto; tendremos que emitir un informe y tendremos que dar vista en el expediente para que las partes que han alegado opinen sobre el informe que nosotros hemos redactado. Eso tendrá que ir a informe de los servicios jurídicos y después de estar informado favorablemente por los servicios jurídicos, habrá una propuesta de condiciones: aceptación o no de la propuesta y otorgamiento de la concesión. Quiero significar, como he dicho antes, porque yo creo que tiene mucha importancia para lo que creo que todos debemos de hacer con el tema de la concesión, que esto luego puede ser objeto de recurso en el contencioso, con lo cual, yo creo que deberíamos de hacer el mayor esfuerzo para que eso no se produjese.

Quiero decirles que el Segarra-Garrigues está presente en todos y cada uno de aquellos documentos técnicos y teóricos con los que está trabajando la Confederación. Yo, sin ir más lejos, la semana pasada estuve reunido con la Generalidad de Cataluña, de una parte, como Comunidad Autónoma que integra y que forma parte del Consejo del Agua, estuve también reunido con los regantes, y les puedo asegurar que, lo mismo que en el proyecto de directrices ya aparecía, sigue estando reflejado en el Plan Hidrológico de Cuenca como documento de planificación y documento de trabajo para lo que han de ser las prioridades a ocho años vista como horizonte del plan, no quiere decir que todo lo que aparezca en el plan —no querría que se

malentendiese— ha de estar en ocho años vista, pero como horizonte temporal.

Se me preguntaba también por los estudios de la Generalidad. Los estudios de la Generalidad son de diferentes momentos, porque hay muchos, y yo creo que no es ningún juicio peyorativo para esa administración decir que con diferente grado de conclusión, porque la obra hidráulica, como decía al principio, es algo que va madurando a través del tiempo. Los proyectos que tenemos en estos momentos son el proyecto de construcción del canal, de 1991; el proyecto de construcción de la presa de L'Albagés, de 1991; y el proyecto de conexión de la presa de Rialp, de 1990. Hay un proyecto de impulsión, y de conexión de la presa de Rialp, de 1993. Y los proyectos que se han reclamado y que han de llegar son: el estudio de impacto ambiental del Segarra-Garrigues; el estudio del impacto ambiental de la presa de L'Albagés; el anteproyecto general de riego de la zona dominada por el canal y el modificado de la construcción del canal desde el punto 0 hasta el punto 40, hasta Tárrega concretamente. Eso es con respecto a la documentación que hemos tenido.

Con respecto a la voluntad política, yo puedo decirle que en lo que a este humilde servidor respecta, toda. Yo creo que no es algo que sea enjuiciable; hay una declaración de interés general, eso comporta ni más ni menos, lo que es, una declaración de interés general, y por lo tanto la voluntad por parte de un organismo gestor no puede ser más que la de ejecutar la obra, y ejecutar la obra —eso sí parece lógico y además a ninguno de ustedes estoy convencido de que se les ocurre de otro modo— con el soporte técnico, y cuando digo técnico incorporo, lógicamente, todo el soporte ambiental necesario. No olvidemos que no sólo necesitaremos el estudio de impacto ambiental de las infraestructuras, sino también de la zona regable. Les puedo poner por ejemplo presas de una gran importancia que puedan estar planteándose en estos momentos en la cuenca, como pueda ser el recrecimiento de Yesa, que tal vez sea una de las obras de infraestructura de más volumen que existen en la cuenca, que llevamos, y no creo que sea un tiempo excesivo, cerca de un año haciendo el estudio de impacto ambiental de toda la zona regable. No es comparable lo uno con lo otro, porque estamos hablando de todo Bardenas, de toda una zona de Bardenas que nos han planteado en la evaluación de impacto que se incorpore, pero quiero decir que eso forma parte del proyecto y ha de estar antes de la aprobación técnica y definitiva de cualquier proyecto, como todos ustedes saben.

Con respecto a la financiación, y es algo que la haré al final, no creo que deba ser yo el que conteste a esta pregunta y creo que por mi parte sería un acto de voluntarismo equívoco. Sin embargo, sí que les voy a decir una cosa. La propuesta hecha por el Secretario de Estado al Conseller y la propuesta hecha por el Ministro al Presidente de la Generalidad, yo creo que es imprescindible: la necesidad de creación de un grupo de trabajo anterior a la firma de los convenios que defina claramente la incorporación de responsabilidades con respecto a los diferentes proyectos existentes y la voluntad política necesaria para llevarlos a cabo, a mí me parece imprescindible. Ponía usted antes de

ejemplo Monegros; Monegros es uno de los típicos ejemplos que funciona de un modo coordinado. Como lleva muchos años, antes, entre la Administración central y entre los dos Ministerios, y en estos momentos entre la Confederación y los servicios transferidos de Iryda a la Comunidad Autónoma de Aragón, por poner un ejemplo semejante de transformación de secano en regadío.

El señor Cardona planteaba los tiempos que se prevén para el estudio. Yo creo que tenemos un condicionante claro para la solución final del tramo urbano del Segre, y es, como se ha dicho por parte del Diputado Pau, la necesidad de un caudal. Yo creo que no hay más que dos posibilidades, una basada en la legalidad, pero entendiendo estrictamente lo que eso significa, y otra, en algún acuerdo, que yo preveo difícil, lo cual no quiere decir que no debiese ser por lo menos intentado. La primera es cuando a través de la presa de Rialp podamos dotar del caudal ecológico necesario —caudal ecológico que hemos de entender que, o será de los caudales que no tengan concesión, lo cual quiere decir que habrá que restarlos de las concesiones que se generen para otros usos— o —como plantea la ley— mediante una expropiación de la concesión y lógicamente con el monto económico que hay que pagar si esa figura se emplea.

Y la otra figura, teniendo arriba el azud de Serós, es una figura más difícil y que yo no tengo claramente diseñada, pero que debería de tener como elementos constantes para conseguirla la posibilidad de una negociación, no sólo por parte de la Confederación, sino por parte de otras Administraciones en el territorio, con los hidroeléctricos que detentan ese salto, y que pudiese existir una posible equiparación en la merma que pudiese significar dotar de caudal un tramo a su paso urbano por Lérida con otro posible salto posterior. Yo en estos momentos no me atrevo a afinar más, puesto que a lo mejor sólo el estudio técnico nos hace *inviable esta posición, pero creo que valdría la pena intentarla* si eso hiciese que estuviésemos hablando, no de parámetros iguales, pero cuando menos que tuviesen algún paralelismo, de tal suerte que entre la incardinación del hidroeléctrico en la zona claramente, más lo que pueda significar de compensación, entre comillas, un posible salto aguas abajo, no estuviésemos generando una situación perniciosa para nadie.

Hablaba también el señor Cardona los proyectos remitidos. Yo creo que he contestado ya a los proyectos que se han remitido. Planteaba cuándo estaría la concesión. Yo creo que estamos en mejores condiciones para hablar que hace un tiempo, puesto que ahora estamos sabiendo ya todos los que se van a incorporar. Entiendan ustedes que cada alegación que se incorpora a esta concesión hay que informarla y tiene un tratamiento desde el principio hasta el final, con el preceptivo informe jurídico también posterior y luego, en la visita del expediente, cuando se les ha contestado, ver si ellos están de acuerdo o no con la contestación. Ya he dicho la afluencia que ha tenido en esta primera avalancha; esperamos lógicamente que no haya otra semejante de los proyectos que hayan presentado en otras Administraciones y todavía no estén remitidos, pero imaginemos que alguno más habrá.

No hemos buceado todavía en esas alegaciones, para ver la consistencia que puedan tener. Me imagino que va a haber alguna con consistencia, porque algunas de las alegaciones imagino que serán la defensa de algunos derechos en teoría lesionados con esa concesión, como puedan ser los hidroeléctricos u otros, o sea, que me imagino que estarán más o menos bien estudiadas. Y luego va a depender muchísimo, no nos engañemos, va a depender muchísimo si en el camino somos capaces de llegar a un acuerdo en las dotaciones.

Nosotros, con respecto al tema de las dotaciones, y como filosofía querría decirles lo siguiente: podemos entender que la Generalidad, en aras de sus competencias y en aras de los intereses de los regantes de la zona del Segarra-Garrigues, pueda plantear unos cultivos concretos. Sin embargo, y así se lo he expresado a la Generalidad y no tenemos opiniones contradictorias al respecto, creemos que dotar de un modo escaso a futuros regantes como sistema general, es añadirles un «input» de riesgo preocupante en lo que pueda ser su futura explotación. Ustedes conocen mejor que yo, dada su procedencia, a pesar de ser Diputados nacionales, el método de financiación que existe en Cataluña y lo que va a suponer para el desembolso de los regantes que quieran transformar sus parcelas y la propia obra de construcción del canal. Si del estudio de una plan coordinado se plantean zonas para sólo un tipo de cultivos, nosotros, en principio, no seríamos los que pondríamos el frontispicio en contra. Como filosofía, tengo que decir que a mí me preocupa dotar regadíos que tienen otros «inputs», además variables, como es la política agraria y las diferentes normativas que obligan a cualquier agricultor a nivel mundial y a nivel europeo, que lo dejen en una situación de competencia, en desventaja con respecto a otros, puesto que si los costos de transformación van a ser, lógicamente, los mismos o muy similares, estaríamos entrando en una situación en la que a lo mejor habría que evaluar también económicamente, o debería de evaluar el agricultor si le van a salir las cuenta, expresándolo en términos coloquiales.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Pérez Anadón, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL EBRO** (Pérez Anadón): Gracias, señor Presidente. Con respecto a la intervención del señor Pau, quiero reiterarle lo que ya le he dicho a la Diputada Rivadulla con respecto a lo que nosotros pensamos que técnicamente podría generar las pozas. Tal vez concretaría más y le diré que esta solución se vería agravada en según qué épocas del año. Nosotros creemos que lo que debemos de mantener es las especies existentes y facilitarles la vida en el río. Creemos que en el estudio globalizado habrá que hacer mucho más hincapié en el tema de caudales que en el tema de volúmenes. No todo lo que se ha publicitado hay que achacárselo al cauce. Sin ir más lejos, hace un tiempo aparecieron una serie de peces con una serie de heridas, en teoría producidas por el lecho del cauce, que después del análisis realizado por la Generali-

dad, de lo que se trataba era de una infección en esa especie de peces. O sea, que a veces también lo que visualmente nos puede parecer muy perceptible, luego resulta no ser exactamente así. Yo me he de fiar, lógicamente, de esos informes.

Y con respecto al Segarra-Garrigues, coincido que en esta obra es completamente imprescindible el acuerdo en la impulsión de cada una de las partes de la obra por las diferentes Administraciones, que se plasmará en un convenio, pero también en la definición anterior de las prioridades. Nosotros estamos trabajando y vamos a seguir trabajando, pero quiero terminar volviéndoles a insistir en la necesidad de la creación de ese grupo de trabajo. Nosotros estamos trabajando en estos momentos también en la discusión con la Generalidad de cómo debe ser la toma, porque ya es un momento técnicamente adecuado para el Segarra-Garrigues y para el Urgell y vamos a ir avanzando. Si embargo, creo que sería mucho más fácil si partiésemos ya de una definición previa y nosotros, como organismo gestor, al fin y la postre la ejecutásemos. Nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Muchas gracias, señor Pérez Anadón. **(La señora Rivadulla i**

Gracia pide la palabra.) Señora Rivadulla, por parte de esta Presidencia ha habido en este largo debate, desde las seis y diez de la tarde, una generosidad sin límites en cuanto al tiempo a utilizar por cada uno de ustedes. Creo que el tema está suficientemente debatido y la generosidad que usted me pide a mí, yo se la pido a usted respecto a las intervenciones de otros Diputados de esta Cámara. Y por lo tanto, desde mi punto de vista, creo que hay que cerrar la sesión, hay que levantar la sesión.

Pienso que el señor Pérez Anadón nos va a mandar toda la información que le han solicitado ustedes; le ruego que la mande a esta Presidencia para hacerla llegar a los portavoces de los distintos grupos, y me reitero en los agradecimientos que ha hecho anteriormente el Presidente de la Comisión, don Leopoldo Ortiz, y les deseo a todos ustedes que pasen unos buenos días y un feliz año. Y a usted, señor Pau, lamento que nos deje en esta legislatura y que no quiera repetir como Diputado, pero le deseo todo tipo de éxitos en su futuro profesional. Nada más y muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cincuenta 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