



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 411

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 41

celebrada el lunes, 23 de marzo de 1998

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Preguntas:	
— Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Mixto), sobre previsiones acerca de las variantes de Cocentaina (Alicante) y Albaida (Valencia) (Número de expediente 181/000333)	12014
— Del mismo señor Diputado, sobre causas del retraso en la ejecución del tramo entre Castalla y Rambla del Rambluchar, de la autovía de Levante (Número de expediente 181/000746)	12014
— Del mismo señor Diputado, sobre causas del retraso en la ejecución del proyecto de Rondas en la ciudad de Valencia (Número de expediente 181/000751)	12014
— Del mismo señor Diputado, sobre previsiones temporales para la terminación de la autovía Sagunto-Somport (Número de expediente 181/000917)	12014
— Del señor Álvarez Gómez (Grupo Socialista del Congreso), sobre el compromiso asumido por el Gobierno en la visita realizada por el presidente de la Xunta de Galicia el pasado día 3 de febrero,	

	Página
en relación al plazo de finalización de la autovía Rias Baixas en los tramos de Batallans-A Cañiza y Vilavella-Requejo (Número de expediente 181/001299)	12018
— Del señor Blanco López (Grupo Socialista del Congreso), sobre el trazado de la autovía del Cantábrico en la Comunidad Autónoma de Galicia y plazo para su contratación y ejecución (Número de expediente 181/001319)	12018

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

PREGUNTAS:

- **DEL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO), SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LAS VARIANTES DE COCENAINA (ALICANTE) Y ALBAIDA (VALENCIA) (Número de expediente 181/000333).**
- **DEL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO), SOBRE CAUSAS DEL RETRASO EN LA EJECUCIÓN DEL TRAMO ENTRE CASTALLA Y RAMBLA DEL RAMBLUCHAR, DE LA AUTOVÍA DE LEVANTE (Número de expediente 181/000746).**
- **DEL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO), SOBRE CAUSAS DEL RETRASO EN LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE RONDAS EN LA CIUDAD DE VALENCIA (Número de expediente 181/000751).**
- **DEL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO), SOBRE PREVISIONES TEMPORALES PARA LA TERMINACIÓN DE LA AUTOVÍA SAGUNTO-SOMPORT (Número de expediente 181/000917).**

El señor **PRESIDENTE:** Buenas tardes.

Vamos a comenzar esta sesión de la Comisión de Infraestructuras, destinada a contestación de preguntas.

Como todos ustedes saben, en el Congreso de los Diputados es habitual que las preguntas dirigidas al Gobierno se respondan o bien por un secretario de Estado o por un subsecretario. Considerando también que el secretario de Estado de Infraestructuras iba a comparecer hoy en el Senado a esta misma hora para contestar preguntas, propuse a la Mesa que era más aconsejable que acudiese el director general de Carreteras, porque quizá conoce estos temas mejor que el subsecretario.

La primera pregunta del orden del día es de don Bernardo Bayona y se refiere a soluciones para resolver el grave problema de la autovía Zaragoza-Logroño a su salida de Zaragoza, así como plazos y partidas previstas para

las mismas. La Presidencia del Congreso nos instó a incluir esta pregunta en la primera sesión de la Comisión, ya que ha sido formulada como pregunta escrita, pero ha transcurrido el plazo y no ha podido ser contestada. A pesar de haber sido motivada, esta pregunta de don Fernando Bayona no se formulará y queda pendiente para la próxima sesión, ya que el diputado que la formula se encuentra enfermo.

Quiero añadir también que desde al pregunta número 8 a la 13 del orden del día, del diputado señor Segura, del Grupo Socialista, no se van a contestar hoy, aunque serán las primeras que se formulen en la próxima sesión que celebremos, que será en el mes de abril, pues se ha considerado que era necesaria la presencia del subsecretario de Economía en lugar del director general de la Marina Mercante.

Sin más preámbulos, pasamos a la segunda pregunta, que se refiere a previsiones acerca de las variantes de Cocenaina (Alicante) y Albaida (Valencia) y que presenta don Ricardo Peralta del Grupo Parlamentario Mixto, Nueva Izquierda.

Don Ricardo Peralta tiene la palabra.

El señor **PERALTA ORTEGA:** Como hay varias preguntas relacionadas entre sí y relativas a infraestructuras del País Valenciano, si le parece bien voy a realizarlas en una misma intervención. De esta manera, el director general de Carreteras, cuya comparecencia celebro y saludo, podría contestarlas conjuntamente también.

El señor **PRESIDENTE:** Muy bien, señor Peralta. Me parece apropiado y puede usted utilizar el tiempo que considere conveniente.

El señor **PERALTA ORTEGA:** Voy a ser muy breve en esta primera intervención.

Señor director general, desearía que su comparecencia, en la medida que representa una relación más directa con el área por que se pregunta, el de carreteras, sirviera para darnos una respuesta cumplida de estos temas. Lo digo porque en mi comunidad, en el País Valenciano, hay una cierta preocupación por las inversiones en carreteras. Hoy, por ejemplo, la prensa valenciana publica la noticia de que, según datos oficiales de la Administración, que corresponden a tráfico y al Ministerio de Obras Públicas, las carreteras valencianas reúnen el número más importante de puntos negros del ámbito del Estado, detalla los más significa-

tivos. Esta realidad se traduce en acontecimientos tristes desgraciadamente, que se producen con regularidad en nuestras carreteras, y este fin de semana ha habido algún accidente especialmente llamativo.

Por otra parte, existe la conciencia fundamentada de que en los dos últimos años por parte del Gobierno del Partido Popular se ha producido un recorte inversor significativo que se ha notado en el ámbito de nuestra comunidad. Creo que no existen proyectos nuevos de este Gobierno. Es verdad que se está avanzando en algunos proyectos. El caso más emblemático es la N-III, sobre la que creo se cumplirán las promesas reiteradas de terminarla a finales de este año, y algunos otros proyectos que son objeto de mis preguntas.

En esta situación de recorte inversor se están produciendo retrasos significativos en algunos de las obras y de las infraestructuras que estaban en marcha, en concreto éstas por las que le pregunto, bien sea la variante de Cocentaina-Albaida, bien sea la ejecución del tramo de la autovía de Levante entre Castilla y Rambla del Rambluchar, bien sea el proyecto de las rondas de Valencia —todo esto responde al famoso plan Felipe, fíjese si estamos hablando de tiempos pasados— y, finalmente, tenemos un proyecto de mucha más entidad, de mucha más envergadura, en donde se produce gran lentitud en la ejecución —no la demora, que parece más lógico, porque se trata de un proyecto de mucha más envergadura—, que es la terminación de la autovía Sagunto-Somport. Desearía saber cuáles son las previsiones, en relación con cada una de estas infraestructuras, que existen en estos momentos en la Dirección General de Carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a estas cuestiones, tiene la palabra el director general de Carreteras, señor Lazcano, a quien damos la bienvenida, porque había olvidado hacerlo en mi primera intervención.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Lazcano Acedo): Como punto de partida y si usted me lo permite, querría hacer una pequeña consideración en relación con las tres preguntas concretas a las que hace referencia la exposición de S. S. Esta declaración es la de que el ministro de Fomento ha repetido en diversas ocasiones que debía haber una adecuada continuidad en la planificación de infraestructuras, teniendo en cuenta, además, el necesario esfuerzo en términos económicos que debe hacer nuestro país para la convergencia en la Unión Económica y Monetaria. Todo ello sirvió de base para que tuviéramos que realizar cuatro hitos en relación con todo el tema de infraestructuras, en concreto de carreteras.

El primero, y de acuerdo con esa necesaria continuidad en la planificación, fue llevar a cabo una toma de razón del estado del programa de actuaciones prioritarias en carreteras, que procedía de un acuerdo del Consejo de Ministros de diciembre de 1995, y de los convenios firmados sin respaldo presupuestario. Esto es muy importante porque hay muchos convenios —en concreto las preguntas a que se refiere S. S. derivan de convenios— que se firmaron sin un adecuado respaldo presupuestario, por lo que era necesario

ver la situación administrativa de esos expedientes, así como el estado de maduración de los proyectos respecto a la expropiación de los terrenos necesarios para ejecutarlos, llevar a cabo la aprobación de los mismos, en su caso, y programar y asignar recursos presupuestarios a estas inversiones. También había que ver qué cosas imaginativas podían determinarse para dotarlas de recursos presupuestarios.

En relación con la variante de Cocentaina y Albaida, como sabe S. S., son proyectos que están redactados y aprobados, pero en base a esta manera de hacer las cosas fue necesario ver cuál era su estado, cuáles eran sus previsiones funcionales, y pudimos observar que la funcionalidad de la variante de Albaida estaba muy ligada a la de la variante de Montaberner, porque, como S. S. sabe, estas dos variantes suponen la biela de conexión entre dos futuras autovías, una que tendrá que construir la Generalitat Valenciana y otra que constituye el eje central de la autovía Almansa-Valencia-Alicante. Observamos también que el proyecto de la variante de Montaberner no estaba listo hasta finales de 1997 y en ese sentido realizamos la programación de estas actuaciones.

También vimos y estudiamos dentro de este convenio —porque insisto es un convenio, el de Alcoy— que era muy importante dar una continuidad a todo el eje, insisto, desde la autovía Almansa-Valencia, al tramo de Alicante hasta dicha autovía. En ese sentido, y para unificar las características del tramo, vimos que la variante de Cocentaina y el tramo de Albaida-Cocentaina debían ser prioritarios en relación con la construcción de esta biela, así como la continuación de aquellos proyectos que la ya Generalitat Valenciana había construido, como el de Alicante-Castalla.

Lo que hizo el Ministerio de Fomento fue, aprovechando la oportunidad de la aprobación por el Gobierno de la Ley de acompañamiento, del método de abono de pago aplazado, planificar la construcción del tramo Castalla-Rambla del Rambluchar, que en el momento actual, y paso a otra de sus preguntas, se encuentra licitado con fecha 31 de diciembre de 1997, con una inversión de 7.071 millones. La apertura de pliegos de condiciones tendrá lugar el próximo 23 de abril y la presentación de ofertas se hizo el pasado 11 de marzo.

El mismo Consejo de Ministros que aprobó la contratación del tramo Castalla-Rambla del Rambluchar aprobó también la contratación del tramo de la variante Ibi de Castalla y la variante de Cocentaina y de Alcoy del mismo tramo, que están en este momento en espera del resultado de los estudios informativos de los tramos adyacentes, para que tengan una adecuada continuidad en su construcción como autovía. En ese caso sí podría adelantar a S. S. que la variante de Cocentaina, cuya construcción estaba prevista como calzada única, el Ministerio de Fomento ha decidido que por continuidad en el itinerario dicha, aunque tiene su proyecto aprobado, pase a ser autovía. Para que esto sea posible se acaba de dar una orden de estudio informativo para que se vea cuál es el mejor trazado del tramo entre Albaida y Cocentaina.

Haciendo un resumen de su pregunta, le señalaría que no hemos tenido retraso sino que, simplemente, hemos

procedido a una racionalización de las actuaciones previstas en este itinerario y a disponer los necesarios recursos presupuestarios para llegar a madurarlos en el sentido físico de la palabra y que, por tanto, puedan existir como tales actuaciones y tales autovías.

En relación con las rondas de Valencia, tendría que partir del mismo concepto. Lo que hemos estado haciendo, desde que tenemos estas responsabilidades, es desarrollar los proyectos y poner a punto las expropiaciones de los terrenos necesarios para su ejecución.

En cuanto a la voluntad política del Gobierno de cerrar las rondas de Valencia, es un hecho probado con la inclusión del tramo de mayor alcance económico de las mismas, y también en el sistema de abono total del precio del pasado ejercicio, con lo cual ha podido encontrarse hoy adjudicado el tramo San Vicente-Ausías March, de 4.428 millones de pesetas, y se ha incluido en los Presupuestos Generales del Estado para 1998 la licitación, con anualidad para el presente ejercicio —evidentemente, una anualidad que sea coherente con el proceso de licitación y adjudicación—, de los tramos Emilio Baró-Avenida de los Naranjos, la conexión del corredor comarcal con la ronda de tránsitos, el tramo de la avenida Puente 9 de octubre-Maestro Rodrigo y el tramo de Archiduque Carlos-San Vicente. Con la adjudicación del tramo al que hice referencia y con la licitación de estos tramos, entiendo que se da un verdadero impulso al convenio urbano de la ciudad de Valencia, que va a permitir cerrar de una vez por todas estas rondas. Creo que lo más importante es haber tomado conciencia de la trascendencia que para Valencia tenían estas actuaciones y haber encontrado los medios para asignarles los recursos presupuestarios necesarios para su construcción.

En cuanto a la autovía Sagunto-Somport, se puede decir que nace en los últimos meses como tal autovía y como voluntad política de su implantación. Como sabe S. S., es un largo itinerario, que tiene como base la N-234 y consta de 427,5 kilómetros, cuya transformación en autovía supone una inversión del orden de los 179.000 millones de pesetas.

Como su pregunta estaba en relación con las previsiones temporales, mi respuesta está en función del estado administrativo de una serie de tramos del itinerario. El primer tramo es el de Sagunto-límite de la provincia de Teruel; su transformación en autovía, tanto de los tramos en servicio como en ejecución, supone una inversión de 22.000 millones de pesetas. La situación es la siguiente. El tramo Sagunto-Soneja está puesto en servicio como autovía y Soneja-Segorbe, actualmente en ejecución, está previsto que termine en diciembre de este año. El tramo Geldo-Altura, la variante de Segorbe, tiene el proyecto redactado y en este momento está en trámite de supervisión; el proyecto de construcción de Segorbe-límite provincia de Teruel está en redacción y tiene una fecha prevista de terminación en verano de 1999, más concretamente en agosto. El tramo límite provincia de Castellón-Teruel consta de 43 kilómetros, con una inversión prevista de 21.500 millones de proyecto y está dividido en dos tramos, el límite provincia de Castellón-Sarrión, cuyo proyecto de construcción está en redacción, y para el de Sarrión-variante de Teruel, que

también se encuentra en redacción, el plazo contractual de terminación del proyecto es para el primer trimestre del año que viene. El tramo Teruel-Zaragoza, de 174 kilómetros, supone una inversión de 78.800 millones. En el momento actual, todos los proyectos en que se ha dividido el tramo están en fase de redacción, lo que quiere decir que tienen un adjudicatario que está trabajando en la redacción de los correspondientes proyectos.

Para hacer más accesible este tramo —que, insisto, es de 174 kilómetros— tanto a los directores de obra como a las empresas que los tienen que construir, como también en función de los recursos presupuestarios, lo hemos dividido a su vez en diez tramos, que van desde Escandón-variante de Teruel a Teruel Norte, de Teruel Norte a Santa Eulalia del Campo, de Santa Eulalia a Monreal, de Monreal a Calamocha, de Calamocha a Romanos, de Romanos a Mainar, de Mainar a Paniza, de Paniza a Torrubia, de Torrubia a María de Huerva y María de Huerva a Zaragoza al cuarto cinturón, que sabe S. S. que conecta ahí. Todos estos proyectos están en redacción y, como decía, su plazo de terminación es para el segundo semestre de 1999.

No obstante, el Ministerio de Fomento, consciente de la importancia que tiene este eje, va a hacer un esfuerzo y los tramos Santa Eulalia del Campo-Monreal y Monreal-Calamocha van a ser licitados este año para que puedan estar en obra en el plazo más breve posible; si puede ser a finales de este año, muchísimo mejor y, en todo caso, a principios del que viene. Insisto, mi Dirección General está trabajando para que, a finales de este año, estos dos tramos entre Teruel y Zaragoza puedan estar en obras.

El tramo Villanueva de Gállego-Somport tiene 151 kilómetros y su conversión en autovía representa una inversión del orden de 56.500 millones de pesetas. A excepción del tramo que llega a Somport, Nueno-Somport, el resto se encuentra ya en contratación, en ejecución o en servicio. Así, el tramo Villanueva de Gállego-Zuera está en ejecución y se terminará a finales de este año; está también previsto que Zuera-Almudévar se termine a finales de este año; Almudévar-Huesca está en servicio; la obra de Huesca-Nueno está licitada bajo la modalidad de abono total del precio, luego está en fase de adjudicación en este momento; y el tramo Nueno-Somport tiene un estudio informativo en fase de supervisión, previa a la información pública a efectos de trazado y medioambiental. Como sabe S. S., es un estudio informativo importante en un paisaje importante. Hay que estudiarlo y ver la solución elegida entre todas las alternativas que puedan exponerse a información pública con mucha ciencia, diría yo.

Por otra parte, pienso que podemos tomarnos ese tiempo, necesario para hacer un buen estudio informativo, puesto que, como conoce S. S., el tramo entre Nueno y Somport tiene un acondicionamiento suficiente en este momento, con los túneles de Monrepós, con las variantes de Jaca, Sabiñánigo, con el tramo de Cartirana, etcétera.

Voy a hacer una última referencia al túnel de Somport. Este túnel conecta con el valle de Aspe en Francia y es el que hace que el itinerario quede completo. La inversión para la construcción del túnel es de cerca de 12.000 millones y faltan por ejecutar obras complemen-

tarias, relativas a instalaciones y equipamientos, por valor de 7.000 millones. Estos 7.000 millones son para la ventilación del túnel y la gran mayoría de esta inversión cae en parte española; como sabe S. S., aproximadamente dos tercios están en España y un tercio en Francia. Las obras complementarias de la boquilla, del edificio de ventilación, etcétera, son costosas y este año las pondremos también en licitación. La inversión total prevista para este itinerario es de 200.000 millones. Podría ser un poco aventurado adelantar ahora a S. S. más previsiones temporales sobre la redacción de los proyectos que, insisto, estarán listos a lo largo de 1999, que será el momento para hacer programaciones más puntuales. De todas maneras, debo insistir, en relación con la puntualización que hacía sobre el tramo Santa Eulalia del Campo-Monreal, en que el ministro de Fomento ha expresado en diversas ocasiones la voluntad del Gobierno de que este tramo se lleve a efecto lo antes posible, teniendo en cuenta los recursos presupuestarios que las Cortes puedan aprobar para el mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Para replicar lo que le parezca oportuno, tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor director general, por su contestación, que ha sido bastante detallada dentro de sus posibilidades.

Ha comenzado haciendo una reflexión previa —creo que ha usado esta palabra—, que en román paladino me atrevería a decir que es lo que nosotros llamamos el recorte inversor que se produce. Usted ha dicho racionalización, ajuste, posibilidades en el proceso de convergencia europea, etcétera. No sé si es más corto y más claro decir que se ha producido un recorte inversor, porque si hubiera más capacidad inversora posiblemente muchos de los problemas a los que ha hecho referencia no se producirían. Lo que ocurre es que, en el ámbito del País Valenciano, el año 1997 fue un año de un recorte muy significativo. Los datos de que dispongo es que de 1990 a 1995 la media inversora del conjunto de la Administración en la medida en que Sanidad y Educación son competencias ya transferidas a la Generalitat valenciana, el Ministerio que realmente es la parte de león de las inversiones en todas partes, pero especialmente en estos momentos en el ámbito del País Valenciano, es el Ministerio de Fomento, y de una medida inversora de 55.000 millones de pesetas en esos años, en 1997 se pasó a 20.000 millones y este año de 1998 estamos en torno a 25.000 y pico millones de pesetas. Por tanto, se ha producido un recorte inversor muy significativo. Esa ausencia de dinero hace que lógicamente se tenga que plantear lo que usted ha denominado la racionalización, la necesidad de escoger y llevar a cabo unas u otras obras. Y así nos encontramos con que proyectos programados para ejecución, no ya de anteriores gobiernos —que me podrán decir que lo hacían sin dotación presupuestaria y de mala manera—, sino proyectos que ustedes tenían previsto realizar en 1997 no se llevan a cabo en 1997 y entramos en 1998 y todavía estamos pendientes de ellos, como ocurre con los tres primeros sobre

los que le preguntaba. Me argumenta sobre el método del pago aplazado, pero lo que es cierto es que estamos sin que se lleven a cabo.

Ha encontrado otro argumento que no está mal, como que es necesario, a la hora de llevar a cabo una infraestructura, valorar las que se relacionan con ella, las infraestructuras más o menos adyacentes, las conexiones, etcétera; lo que ocurre es que esto sirve para ésta en relación con aquella y para aquella en relación con ésta, y posiblemente no se realiza ninguna de las dos y se quedan las dos infraestructuras sin hacer. Yo le preguntaba sobre unas infraestructuras y usted me decía que hay que ponerlas en relación con esas otras. A lo mejor si le preguntara por aquellas otras me las ponía en relación con éstas, con lo cual nos quedábamos exactamente en el mismo sitio, en el punto de partida.

En todo caso, sí tengo que decirle que llevan un retraso importante. Insisto en que podemos estar echando las culpas ahora al anterior Gobierno, pero lo cierto es que en Valencia ciudad, el proyecto de rondas, tal como me dice, está en ejecución solamente una parte en estos momentos. Las restantes conexiones de un proyecto fundamental, que lleva hecho, si no recuerdo mal, desde el año 1992, están pendientes de ser licitadas, y le hablo de Valencia capital, la tercera capital de España.

Le he preguntado por variantes en concreto. Estimo y valoro las razones que me ha dado, que me parecen fundamentadas, pero lo cierto es que están sin hacer. Y luego nos encontramos con ese tipo de datos que le he expuesto. Hay muchos puntos negros, desde el punto de vista del tráfico, en nuestra comunidad, y desgraciadamente los puntos negros tienen pérdidas de vidas humanas. Por tanto, me permitiré decirle que tome conciencia de estos retrasos. No quiero entrar en valoraciones de otro tipo de cosas, como acerca de si estas inversiones, como no estamos en el centro de Madrid ni en los 200 kilómetros que rodean Madrid, nos ha tocado la china, pero desde todos los puntos de vista son inversiones más que justificadas. El actual ministro de Fomento es proclive en ocasiones a decir que no entiende cómo infraestructuras de Valencia se abandonaron tanto por el anterior Gobierno, y cita el caso de la Nacional-III o el de la autovía Sagunto-Somport, pero ahora está en su mano llevar a cabo este tipo de proyectos y le pedimos que nos diga cuándo se van a efectuar.

En lo que se refiere a la infraestructura Sagunto-Somport, ya le decía que soy consciente de que éste es un magno proyecto. Ha hablado de una inversión total cercana a los 200.000 millones de pesetas, pero también es verdad —y se lo digo yo, que soy diputado de la provincia de Valencia, pero soy diputado del Congreso— que éste es un proyecto fundamental no sólo para Valencia sino para Teruel. Este verano he tenido ocasión de estar en Teruel y la confederación empresarial de allí me hablaba de la importancia extraordinaria que tiene para ellos este tipo de comunicación. La carretera nacional tiene en estos momentos un nivel de ocupación muy importante, especialmente de tráfico pesado, por lo que es necesaria la ejecución de esta infraestructura. En este sentido, tengo que decir que en lo más cercano a mi comunidad, a Valencia, todavía se ve avanzar la autovía: el tramo Sagunto-Soneja ya

está abierto, el tramo Soneja-Segorbe ha dicho que se prevé abrir a finales de este año y los restantes tramos, hasta el límite de la provincia de Teruel, están redactados los proyectos o relativamente avanzados; confiemos en que sea un proceso que no se interrumpa. Pero no es menos cierto que el tramo importante, el más largo, pues son ciento setenta y tantos kilómetros, el Teruel-Zaragoza, está muy en el aire. Tan en el aire que creo recordar que se están redactando los proyectos, ni siquiera están en los papeles.

Siendo consciente, insisto, de que ésta es una magna inversión, un magno proyecto, responde también a necesidades muy importantes, y sería necesario que, aquí sí, esa famosa reunión que se celebró por parte del ministro con la Comisión de Infraestructuras del Partido Popular, y en la que parece que hizo referencia a que éste era un proyecto al que se iba a dedicar una atención preferente, que sea verdad y que pueda garantizar la conexión, a través de Aragón, de la Comunidad Valenciana con Francia por la zona centro. Es un proyecto importante, repito, y que responderá a necesidades que merecen una respuesta adecuada por parte de este Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: El señor director general de Carreteras tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERA** (Lazcano Acedo). Señoría, no tengo más remedio que discrepar en cuanto a su afirmación relativa al recorte inversor. A lo que me he referido en concreto es a que si lo que se tiene entre manos son convenios sin el adecuado respaldo presupuestario, lo primero que hay que hacer es ponerse a asignar los recursos necesarios para poder ejecutar esos convenios. En el caso de la autovía central de Alcoy, evidentemente S. S. no me va a preguntar por los tramos de Castalla-Ramblas de Rambluchar o de la variante de Ibi-Castalla, sino por la variante de Cocentaina, que tiene el proyecto aprobado, aunque los otros dos tramos de Castalla-Ramblas de Rambluchar y variante de Ibi-Castalla son los más importantes porque dan una adecuada continuidad, y en la parte de más tráfico, a ese itinerario.

Le he dado una buena noticia, que usted no ha considerado en sus justos términos, sino que más bien lo ha interpretado como una disculpa de recorte, y yo insisto en que no es así. Se trata de que la variante de Cocentaina sí debe ser autovía en una parte. Esto no estaba previsto y se incluirá en el estudio informativo entre Albaida y Cocentaina, que también yo creo que es una valentía, puesto que abordar el puerto de Albaida como autovía no es baladí. Pienso que es una buena noticia, repito, para esta autovía central. Por lo tanto, no hablaríamos de recorte inversor, sino todo lo contrario. En el momento en que se empiezan a buscar recursos presupuestarios para esta autovía central que estaba sin lanzar, hay un impulso inversor clarísimo, todo ello sin mencionar en el ámbito de Valencia temas como la variante de Nules, que sabe S. S. que está bloqueado, o lo que se está empezando a volcar en Castellón, etcétera.

En cuanto a las rondas de Valencia, diría un poco lo mismo, esto es, los únicos tramos que estaban ejecutados eran los cuatro pasos inferiores, y lo que se hizo con la oportunidad del método del pago aplazado de la Ley de Presupuestos del año 1997 nos abrió el camino para asignar dinero a estas actuaciones. Los Presupuestos del año 1998 ponen inversión y anualidad al resto de las actuaciones de estas rondas. Quiere decirse que, en términos globales, la inversión en las rondas de Valencia está asegurada pero presupuestada; no es decir que lo haré, sino que está, insisto, presupuestada.

Coincidimos totalmente en la importancia —el ministro lo ha dicho en repetidas ocasiones— de la autovía Sagunto-Teruel-Zaragoza. Y coincidimos también en lo importante que es ir poniendo las primeras piedras en el tramo entre Teruel y Zaragoza. Precisamente por ello yo creo que los Presupuestos del año 1998 dotan a los tramos a los que he hecho referencia —Santa Olalla del Campo, Monreal del Campo y Calamocha— de una inversión, y lo siento por S. S. si la cifra no es exacta, porque aquí hablo de memoria, pero me parece que era cercana a los 1.300 millones de pesetas para empezar las obras de estos dos tramos de autovía y, en definitiva, dejar de una forma palpable la voluntad del Gobierno de ir construyéndola lo antes posible.

— **DEL SEÑOR ÁLVAREZ GÓMEZ (GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE EL COMPROMISO ASUMIDO POR EL GOBIERNO EN LA VISITA REALIZADA POR EL PRESIDENTE DE LA XUNTA DE GALICIA EL PASADO DÍA 3 DE FEBRERO, EN RELACIÓN AL PLAZO DE FINALIZACIÓN DE LA AUTOVÍA RÍAS BAI-XAS EN LOS TRAMOS DE BATALLANS-A CAÑIZA Y VILAVELLA-REQUEJO (Número de expediente 181/001299).**

— **DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ (GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE EL TRAZADO DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA Y PLAZO PARA SU CONTRATACIÓN Y EJECUCIÓN (Número de expediente 181/001319).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la sexta pregunta, del señor Álvarez Gómez, del Grupo Socialista, pero que va a formular el señor Blanco, asimismo del Grupo Socialista, y que hace referencia al compromiso asumido por el Gobierno en la visita realizada por el presidente de la Xunta de Galicia el pasado día 3 de febrero, en relación al plazo de finalización de la autovía Rías Baixas en los tramos de Batallans-A Cañiza y Vilavella-Requejo.

Así pues, tiene la palabra el señor Blanco para hacer esta pregunta del señor Álvarez Gómez.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Si me lo permite, señor presidente, formularía en este mismo momento las dos preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Puede usted hacerlo.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: En efecto, el pasado día 3 de febrero, en una entrevista que se mantuvo en el Ministerio de Fomento entre el presidente de la Xunta de Galicia, señor Fraga Iribarne, y el ministro de Fomento, se estableció un calendario definitivo para la finalización de las autovías de Galicia, en concreto para la autovía Rías Baixas y para la autovía del noroeste. Con posterioridad a este encuentro salieron informaciones que ponían en duda la finalización de ambas autovías en los calendarios establecidos. Precisamente en relación con la autovía de las Rías Baixas se cuestiona, por el ritmo de ejecución de las obras, que los tramos entre Batallans-A Cañiza y Vilavella-Requejo puedan concluirse a finales de 1998, y recientemente —y aunque no es objeto de la pregunta también tiene que ver con esto— hemos contrastado incluso con una respuesta escrita del propio Gobierno que el tramo entre San Román de Bembibre y Villafranca, de la autovía del noroeste, tampoco va a estar concluido, porque así lo ratificó el Gobierno, insisto, en una respuesta escrita, en los plazos acordados con motivo de esta visita. Por tanto, señor director general, le formulamos la pregunta que figura en el orden del día, al objeto de que usted nos clarifique estas cuestiones a las que estoy haciendo referencia.

En relación con la segunda pregunta, el trazado de la autovía del Cantábrico en la Comunidad Autónoma de Galicia y el plazo para su contratación y ejecución, es decir, la previsión del Gobierno, obedece a una preocupación latente en la sociedad gallega y entre instituciones públicas de Galicia, desde el propio Gobierno de la Xunta hasta numerosos alcaldes, que vienen reivindicando que el Ministerio de Fomento determine el trazado del corredor del Cantábrico o de la autovía del Cantábrico, el nombre es lo de menos. En cualquier caso, parece que es solamente el trazado gallego el que queda sin determinar de este corredor tan importante para nuestro país y para nuestro territorio. Además, por la información que tenemos, y quisiéramos que nos lo clarificara, los estudios que ha encargado el propio Ministerio de Fomento están destinados a determinar la viabilidad de un proyecto que en ningún caso contempla la comunicación litoral, es decir, en ningún caso en los estudios informativos que está realizando el Ministerio de Fomento se contempla cerrar el circuito litoral, esto es, por la costa de Galicia. Es por eso, señoría, por lo que le preguntamos cuál es la previsión del Ministerio de Fomento para determinar, definir el trazado de la autovía del Cantábrico, así como el plazo para su contratación y ejecución.

El señor **PRESIDENTE**: Señor director general de Carreteras, tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Lazcano Acedo): Señoría, efectivamente, como muy bien ha dicho, hubo una reunión de trabajo entre el ministro de Fomento y el presidente de la Xunta de Galicia, y esa reunión de trabajo giró sobre los temas ya conocidos y de importancia trascendental para Galicia, como

son la culminación de las autovías. Se pasó revista a todos los tramos, a su estado, a sus dificultades, a sus problemas y a sus fechas posibles de terminación, incluido el tramo de Piedrafita, cómo no, así como a otros temas. En aquel momento estaba también la gran preocupación por el puente de As Pías, en el Ferrol; el tema de Fene-Ferrol, que S. S. conoce, etcétera. Aquí no era necesario adoptar ningún acuerdo, y que yo recuerde no se tomó ninguno, sino la constatación del estado de estas actuaciones, manifestando de alguna manera el presidente Fraga ante el ministro de Fomento su preocupación por las mismas. En dicha entrevista se puso de manifiesto que, dentro de la anualidad de 1998, estaría concluida la autovía Vigo-Orense-Benavente, de las Rías Baixas, en todo su trazado, evidentemente sin poder concretar el día exacto de su apertura al tráfico.

Con posterioridad a esta reunión, el pasado día 11 de febrero, en la Delegación del Gobierno en Galicia tuvo lugar la reunión normal de la Comisión de seguimiento para la construcción de las autovías del noroeste y de las Rías Baixas. Como S. S. conoce, es una comisión de seguimiento en la que están presentes todos los alcaldes de los municipios gallegos más importantes y también la más alta representación a nivel de infraestructuras de la Xunta de Galicia. En el transcurso de la misma se apuntaron las dificultades que, efectivamente, podrían registrarse en los túneles del tramo A Cañiza-Batallans, y del Padornelo, del tramo Vilavella-Requejo. Quizá derivado de esta reunión de la Comisión de seguimiento —que no tanto de la reunión del presidente Fraga con el ministro de Fomento— haya podido crearse alguna inquietud; nada más lejos de sus deseos. En ese sentido, la Dirección General de Carreteras y el ministro vienen reiterando el esfuerzo para que la autovía de las Rías Baixas esté terminada en diciembre de 1998.

En relación con los dos túneles de A Cañiza tengo que decir que se encuentran en estado muy avanzado de construcción. Uno de ellos tiene la excavación y la solera concluidas y estamos realizando ya el recubrimiento de hormigón; el otro está calado también y en fase de realización de la destroza. Hoy, nosotros pensamos que hay un desfase de unos dos meses entre los dos túneles, que puede ser reducido; pero lo que sí le podemos asegurar a S. S. es que el tramo de A Cañiza-Batallanes estará abierto al tráfico en diciembre de 1998, en el peor de los casos con una calzada por uno de los túneles, lo que para los tráficos que en este momento pueda soportar la autovía no supondría un mayor inconveniente. Insisto, estoy poniéndome en el peor de los casos, y en este sentido me gustaría que yo me explicara bien y que usted me entendiera bien, señoría.

El tramo Requejo-Villavieja es un tramo de construcción complicada, con unos túneles en un terreno de geotecnia igualmente muy complicada. Le puedo asegurar que en pocos túneles estamos poniendo tanto sostenimiento como el que estamos poniendo en los túneles de El Padornelo. Es algo con lo que tenemos que contar, pero creo que también es algo que todo el mundo tiene que comprender. Es una obra difícil, es una obra en la que, por estas complejidades geotécnicas, ha tenido que hacerse una modificación importante, pero el Ministerio, en este momento, no

tiene por qué pensar que no va a terminar la obra en diciembre de 1998. Con la misma salvedad estaríamos trabajando para que, en el peor de los casos, pudiéramos abrir al tráfico la autovía, aunque tuviéramos que dar paso en doble sentido por uno de los túneles. Esto es muy importante para la continuidad del itinerario porque, como sabe S. S., las autovías, en algunas zonas, quedan alejadas del itinerario principal y, por tanto, es difícil la conexión. Tal fue el caso de Batallanes, donde tuvimos que construir un tramo de siete kilómetros de interconexión entre la autovía y la carretera nacional.

En consecuencia, señoría, no puedo sino ratificar que la fecha de terminación de la autovía de las Rías Bajas hoy sigue siendo diciembre de 1998. Espero que a lo largo de los meses podamos seguir manteniendo este plazo, porque le puedo asegurar que el esfuerzo de los técnicos de la Dirección General de Carreteras, de sus funcionarios y de las empresas constructoras está volcado a este fin.

En cuanto a su pregunta en relación con las previsiones del Ministerio en la autovía del Cantábrico a su paso por Galicia, S. S. conoce que, de acuerdo con el estudio informativo, partiría de la zona asturiana denominada Tamón hasta conectar con la N-VI. El pasado 18 de febrero se firmó el contrato para la redacción de este estudio informativo de la autovía del Cantábrico a su paso por Galicia, entre el límite de las provincias de Lugo y Asturias, y la autovía N-VI. Éste es el título del estudio informativo y su plazo es de 18 meses. Como se desprende de las fechas, está en sus inicios y se están llevando a cabo los primeros trabajos topográficos del terreno para analizar todas las alternativas posibles de trazado en el amplio abanico de posibilidades existentes; desde luego, señoría, seguro que una de ellas será la costera y otra podrá ser una autovía central, etcétera. Es decir, lo que ordena el contrato que se ha firmado es que este estudio informativo contemple todas las alternativas posibles para conectar la autovía del Cantábrico a su paso por Galicia con la autovía asturiana del Cantábrico. Será en el proceso de redacción del estudio donde se definirá, una vez agotadas todas las alternativas, la que el Ministerio considere en su momento como aquella que tiene la mejor puntuación socioeconómica y medioambiental, insisto, señoría, en que será en ese momento, cuando se culmine todo el estudio, se haya pasado revista a todas las alternativas, se haya realizado toda la toma de datos, del medio ambiente, de yacimientos geotécnicos, de yacimientos culturales, arqueológicos, de impacto ambiental, etcétera.

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

El señor **BLANCO LÓPEZ**: No tengo ninguna razón, *a priori*, para no creer la información que usted me plantea, y además no dudo de la voluntad del Ministerio de Fomento para que se cumpla lo acordado y que, por tanto, en el año 1998 estén finalizadas las autovías del noroeste, a excepción de los tramos de Piedrafita. Decía que no tendría ninguna duda si no observara contradicciones en el

propio Ministerio de Fomento y si no supiéramos que a veces las contradicciones se ven avaladas por los hechos.

Señoría, ustedes tenían un criterio, lo han expuesto en esta Cámara reiteradas veces, lo han acordado o lo han comunicado —utilicen la fórmula que consideren—, pero en todo caso la traslación social que se hace a través de los medios de comunicación, después del encuentro entre el presidente de la Xunta de Galicia y el ministro de Fomento el día 3 de febrero, es que todos los tramos estarán finalizados en diciembre de 1998, pero tan sólo un mes después, en respuesta a una pregunta parlamentaria —quizás fue un lapsus del ministerio o quizás es lo que piensan los que tienen que responder con los datos objetivos—, ustedes dijeron que algunos de los tramos que se habían comprometido a que se finalizaran en el año 1998 no iban a estar terminados. Repito que no tenía nada que ver con la pregunta de la autovía de las Rías Bajas, sí con la autovía del noroeste, pero en todo caso era una contradicción del Ministerio de Fomento que se refiere al tramo entre San Román de Bembibre y Villafranca, lo cual me hace dudar de la información que se nos da, debemos entender que con bases fundadas porque son las manifestaciones, en este caso por escrito, del Ministerio de Fomento. Hoy me dice usted que van a hacer un esfuerzo, pero ya pone encima de la mesa la salvedad de que puede que se construya solamente un túnel o comprometiéndose a que al menos uno de los túneles estará finalizado.

Señoría, esto es lo que está sobre la mesa. Espero que ningún material que se utiliza en esta obra sea trasladado a la autovía A-3, como en el caso del viaducto sobre el río Sil, en el que los gatos hidráulicos y otros materiales se han trasladado a esa autovía en detrimento de las autovías de Galicia porque parece que es prioridad del Ministerio; esa información está contrastada y documentada, a pesar de los desmentidos del Ministerio de Fomento. Por lo tanto, veamos si ese esfuerzo del Ministerio consigue que la autovía que es objeto de pregunta parlamentaria en el día de hoy está completada en los plazos previstos. Algunos técnicos opinan que es materialmente imposible el recubrimiento de los túneles con las capas de hormigón requeridas para que estén finalizados los tramos de Batallanes-A Cañiza y Villavella-Requejo en esa fecha.

En relación a la pregunta del trazado de la autovía del Cantábrico, usted me ha respondido que había contratado un estudio informativo, cuyo plazo es de 18 meses, para determinar la conexión del Cantábrico con la Nacional VI, con la autovía del noroeste; eso es lo que ha dicho literalmente. Pero la conexión con la autovía del noroeste y con la Nacional VI elimina el corredor de la zona norte o, por lo menos, eso es lo que se deduce. En todo caso, señorías, yo creo que el Ministerio debería determinar una posición, porque lo último que he escuchado del ministro de Fomento es que dejaba la determinación del trazado a criterio del Gobierno de Galicia. Éstas son unas declaraciones que hizo el ministro de Fomento el día que visitó Galicia con ocasión de la puesta en servicio del puente de As Pías, y así se refleja en todos los medios de comunicación. En consecuencia, no sabemos en qué momento nos encontramos; no sabemos si el estudio que va a hacer el Ministerio es el

que va a determinar el trazado, o si, por el contrario, va a ser la opinión del Gobierno de Galicia, como dijo del ministro de Fomento, y entre tanto está sin definir un trazado y una obra. También le preguntaba, al margen de la determinación del trazado, cuál era el compromiso o las perspectivas del Ministerio para su ejecución o contratación.

Creo, y es una sugerencia, señor director general, que tendrían que ir pensando en hacer un estudio formativo que posibilitara la ejecución de la autovía y concluir el corredor del Cantábrico por el litoral al tiempo que se conectara con la autovía del noroeste a través de Baamonde (es lo que se denomina la Y) para poder comunicar con la autovía del noroeste y con la autovía A-9, con la autopista de Ferrol. En todo caso, ésta es la sugerencia y el pensamiento de muchos agentes sociales y económicos de Galicia. También queríamos que el Ministerio fuera un poco más concreto a la hora de determinarnos cuándo, cómo y de qué forma se va a realizar esta importante obra para Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Lazcano Acedo): Señoría, en las diferentes respuestas que ha dado el Ministerio de Fomento en relación con las fechas de terminación de las autovías de Galicia en distintas ocasiones y en diferentes preguntas por escrito de diputados, senadores y de la propia administración de la Xunta de Galicia siempre ha habido una información precisa y coherente, al igual que cuando se pasó revista al estado de las autovías en la pasada comisión de seguimiento, celebrada el día 11 de febrero, en la que estuvieron representados todos los municipios gallegos e instituciones (Diputación, Ayuntamiento de La Coruña, etcétera). En ninguna ocasión hemos tratado de ocultar nada o de cambiar ninguna de las informaciones porque, entre

otras cosas, causaría un grave perjuicio a la ciudadanía, que entendemos espera estas autovías con muchísima impaciencia por lo que suponen para Galicia. Lo que le puedo asegurar es que se está trabajando, como le decía, con todos los medios que tenemos a nuestro alcance y, desde luego, y no como en alguna ocasión se ha dicho, sin limitación de recursos presupuestarios, ni para el principal de la obra ni para las modificaciones y obras complementarias que han ido surgiendo al tratarse de unas autovías que inciden muchísimo en el territorio, ya que son autopistas de última generación, con una calidad técnica muy grande que en un paisaje como éste crean problemas a los técnicos, problemas que indudablemente estamos obligados a resolver.

En cuanto a la segunda pregunta, señoría, insisto en que como Ministerio de Fomento, si somos responsables, no podemos evaluar en este momento cuál va a ser la mejor solución para la autovía del Cantábrico a su paso por Galicia. Yo estaba presente cuando el ministro de Fomento hizo esas declaraciones; no sé cómo se han interpretado, pero sí le puedo decir cuál era el espíritu de las mismas. En definitiva el trazado que el Ministerio de Fomento elija para las autovías de Galicia será el que considere mejor la sociedad gallega. En ese sentido yo interpreté su referencia al Gobierno de Galicia, que representa a la gran mayoría de los gallegos. Por lo tanto, estoy seguro de que ése será el trazado que el Ministerio de Fomento elija en su momento, cuando tenga todas las alternativas sobre la mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor director general, por su presencia aquí y por sus respuestas detalladas y consistentes, que reafirman el acierto de haberle traído aquí aunque no sea secretario o subsecretario.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y diez minutos de la tarde.