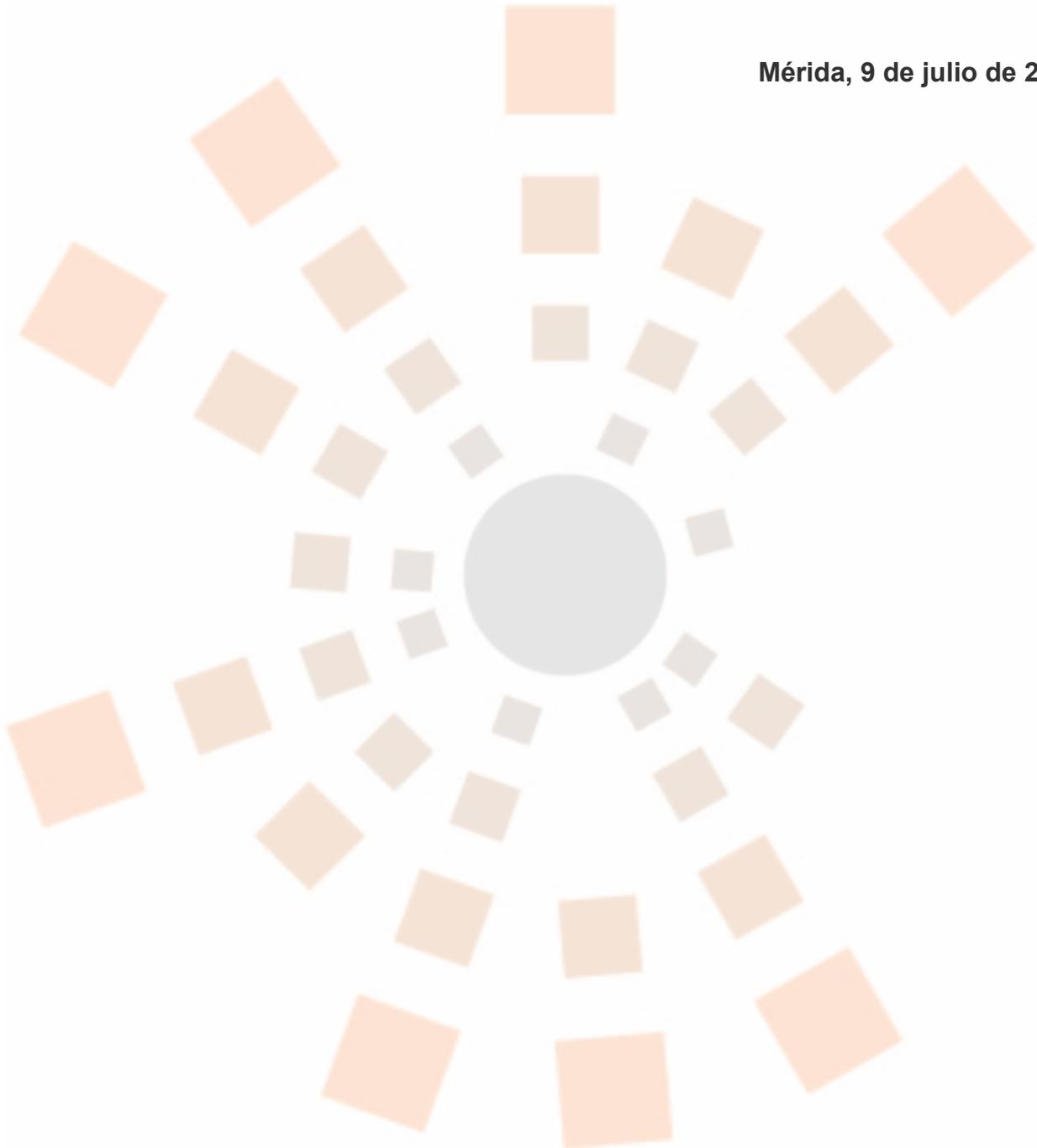


# INTERVENCIÓN DEL EXCMO. SR. PRESIDENTE TRAS LA REUNIÓN CON LOS PRESIDENTES AUTONÓMICOS

Mérida, 9 de julio de 2002



## **INTERVENCIÓN DEL EXCMO. SR. PRESIDENTE TRAS LA REUNIÓN CON LOS PRESIDENTES AUTONÓMICOS**

**Mérida, 9 de julio de 2002**

Comenzamos esta comparecencia de prensa después que el Presidente de Andalucía, Manuel Chaves, el de Asturias, Vicente Álvarez Areces, y yo mismo hayamos mantenido una reunión de trabajo con los Consejeros de Obras Públicas de las tres comunidades autónomas para hacer un examen sobre la situación en la que se encuentra la Ruta de la Plata, el proyecto de Autovía 630.

Llevamos muchos meses hablando de este asunto, cuando Lucas era el Presidente de Castilla y León fue el mayor impulsor de este tipo de reuniones, ésta no es la primera, en algunas ocasiones en Madrid nos hemos visto. En esta ocasión el Presidente de Castilla y León estaba también invitado a esta reunión y, ayer mandó una comunicación lamentando su no asistencia puesto que hoy se encuentran en su comunidad los Reyes de España para entregar unos despachos en una academia militar, pero comparte el objetivo de la reunión.

El objetivo de la reunión, como he dicho, ha sido examinar cuál es la situación de los diferentes tramos que afectan a las cuatro comunidades autónomas. La Autovía de la Plata saben ustedes que es una carretera, además de una ruta cultural, turística, comercial, etc., pero es una carretera que une cuatro territorios, cuatro territorios que tienen una situación geográfica parecida, que son, por decir cuatro o cinco características, comunidades autónomas que están alejadas de Madrid, de la capital de España, que son zonas periféricas, que son territorios fronterizos con Portugal, que tienen un índice medio bajo de desarrollo y que no tienen ningún tipo de conexión más que a través de una mala carretera entre los cuatro territorios.

Esta situación de las cuatro comunidades con estas características, que podrían añadirse algunas más, ha hecho que nuestras regiones tengan carencias en su desarrollo o bien porque no podemos desarrollarnos al norte, o bien porque no podemos desarrollarnos al sur, o bien porque no podemos, como en el caso de Extremadura y Castilla y León, desarrollarnos al norte y al sur. Pero, desde siempre es sabido que ningún obstáculo físico o geográfico impide el desarrollo de los pueblos. La técnica es capaz de conseguir superar cualquier obstáculo físico y el esfuerzo de las personas, pues también, posibilita el vencer o superar esos obstáculos. Ejemplos hay en la historia y no hay porqué sacarlos a relucir, situaciones más difíciles crea un desierto y sin embargo los obstáculos físicos son superados si se quiere.

Por lo tanto, no han sido los accidentes geográficos de nuestras respectivas comunidades autónomas, sino las políticas que se han mantenido en estas comunidades autónomas las que nos han mantenido en un cierto aislamiento con respecto al resto de España y con respecto a la Unión Europea en la que está nuestro país. Por poner un ejemplo, sin que sea de agravio, País Vasco y Cataluña históricamente han sido dos zonas por las que Europa entraba en España, y eso ha tenido efectos de desarrollo, efecto cultural, es decir, todo lo que venía de Europa se quedaba en primer lugar impregnando a esas regiones, ya sea cultura, ya sea modernidad, ya sea desarrollo, ya sea industria, etc., ¿por qué? Porque tenían una ubicación geográfica que les permitía ser los primeros que recibían todos los influjos de Europa. En esas zonas, además de los ejes viarios, ferroviarios y aéreos que les conectan con la capital de España, existen ejes transversales que han hecho posible que haya interconexión entre zonas que tienen necesidad de comunicarse y de colaborar, y si observamos el mapa, que no sé si se entregará en el dossier que les vamos a dar, de España, veremos que de Madrid hacia el este existen los ejes radiales, que también existen en nuestras comunidades autónomas, pero también existen grandes ejes transversales como por ejemplo el eje del Atlántico, como por ejemplo el eje del Ebro, como por ejemplo el eje del Mediterráneo y, curiosamente, y casualmente, todas esas zonas que tienen sus propios ejes transversales son zonas que tienen un impulso de desarrollo superior a las zonas que nos hemos quedado sin vertebración territorial, en este caso concreto, sin un eje occidental norte-sur.

Por lo tanto, esta reunión no pretendía, ni pretende ser una reivindicación más hacia una política gubernamental determinada, reclamar o hacer una crítica del gobierno, no, no, no. La reunión lo que pretende es impulsar y concienciar al gobierno que la necesidad de esa carretera no es por tener una obra pública más en Andalucía, o en Extremadura, o en Castilla y León, o en Asturias, sino que es una necesidad objetiva porque de lo contrario el oeste se va a quedar sin un eje transversal para poder competir en igualdad de condiciones que otras zonas de España donde esos ejes transversales están ya consolidados, o bien, desde hace poco, o bien desde hace muchísimo tiempo.

El eje del Mediterráneo es uno de los ejemplos que queremos seguir. Es decir, la articulación de todas las comunidades autónomas que desde Cataluña hasta Andalucía están unidas por ese eje del Mediterráneo les permite no tener que pasar por Madrid permanentemente para desarrollarse desde el punto de vista humano, turístico, cultural o económico. Entonces, queremos tener ese eje, necesitamos tener ese eje. No es un capricho, ni una crítica al gobierno central por el retraso o no retraso, sino que es que es una necesidad objetiva para que nuestras regiones tengan la posibilidad no solamente de desarrollarse en una dirección, sino de desarrollarse en las cuatro direcciones norte, sur, este y oeste.

Y la preocupación que mantenemos, que mantenemos las cuatro comunidades autónomas, aunque Castilla y León no esté aquí, es que en estos momentos el desarrollo de la autovía desde León hasta Sevilla, puesto que la zona de León hasta Asturias está hecha desde hace ya años, pero con una autovía de peaje, y lo que queremos es que haya unidad de comunicación, es decir, que desaparezca el peaje de León a Asturias, el desarrollo es muy lento, es muy lento. Es decir, en estos momentos la longitud de León-Sevilla son 657,8 kilómetros y solamente hay terminados 32,2 kilómetros que es tramo Zafra-Almendralejo, esto es todo lo que hay hecho en la Autovía de la Plata. Hay 193 kilómetros que están en

obras y quedan 432 kilómetros en los que no hay ningún tipo de actuación, 432, es decir, el 65,73% del total.

En el dossier que les entregaremos, o que les hemos entregado, verán ustedes los tramos por comunidades autónomas. Castilla y León, por ejemplo, tiene 286 kilómetros de autovía, o de carretera mejor dicho, terminado no hay ningún tramo, en obras hay 73 kilómetros y quedan 213 kilómetros en los que no hay ningún tipo de actuación, mas que actuaciones burocráticas, pero actuaciones de obras no hay ninguna.

En Extremadura hay 300,2 kilómetros, hay 32 kilómetros terminados, en obras hay 93 kilómetros y, el resto 174,8 kilómetros no hay ninguna actuación, de obras, podrán estar licitadas, en concurso, en proyecto, etc., pero eso no significa nada.

Y, en Andalucía hay 70,7 kilómetros, terminados hay cero kilómetros y en obras hay 27 kilómetros y el resto, 43,7 kilómetros donde no hay ningún tipo de actuación.

Esto quiere decir que si el Gobierno se propuso terminar la Autovía en el año 2007, como quedan más de 500 kilómetros para actuar sobre ellos, tendría que haber una actuación de 119 kilómetros anuales para llegar al 2007, 119 kilómetros. Pero como en estos años pasados solamente se ha actuado de verdad en 32 kilómetros, se han terminado y se está actuando en 193 kilómetros, pues estamos absolutamente preocupados porque no salen las cuentas, es decir, en el 2007 no se va a terminar la autovía, es imposible, a este ritmo de construcción.

Y estamos preocupados doblemente, por una parte porque la necesitamos y queremos que se termine en el 2007, pero es que, en segundo lugar, estamos preocupados porque la mayoría de los tramos se licitan con financiación europea, y saben ustedes que dentro de un tiempo, más bien corto que largo, Europa va a sufrir una transformación, y Europa va a ampliarse, y todos los fondos van a estar sometidos a discusión y, por lo tanto, o se termina en el 2007 la autovía, o puede ser que haya una disminución de fondos, y lo que es peor, puede ser que si no se gastan los fondos en el Plan Operativo 2000-2006, puede ser que esos fondos desaparezcan y, por lo tanto, no habría financiación para llevar adelante este proyecto que, repito, deja al oeste de España absolutamente fuera de cualquier cobertura de comunicación transversal y, el mapa es significativo: todo el este está intercomunicado con Madrid y entre ellos, y todo el oeste está desconexionado, solamente comunicado con Madrid, en algunas ocasiones muy mal, como en el caso de Asturias, y no estamos conectados entre nosotros, y esto nos impide desarrollarnos. Es decir, no es posible, nosotros estamos jugando solamente con un brazo cuando el resto están jugando con dos y, por lo tanto, la pelea es más complicada y más difícil y nuestros pueblos necesitan el esfuerzo del Gobierno.

Y en este sentido hemos hecho una declaración poniendo de relieve estas circunstancias, exigiendo o pidiendo al Gobierno una mayor celeridad, no tanto en la realización de los proyectos, como en la financiación de los mismos. Creemos que a lo mejor el problema no viene del señor Cascos, que más o menos licita o contrata. El problema viene del Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Economía, porque todos esos proyectos que se licitan o se contratan si no tienen financiación, bueno, pues pueden durar lo que están durando ahora. Es decir, ¿cuántas primeras piedras se han puesto en todos los tramos?, se han puesto muchísimas, ¿qué es lo que

ocurre? Que no hay dinero, cómo no están presupuestados se pueden poner todas las piedras que se quieran, pero si no hay fondos para llevar adelante la obra, pues la obra se retrasa *sine die*. Y entonces, una, porque lo necesitamos económicamente, lo necesitamos culturalmente, lo necesitamos turísticamente y lo necesitamos como unión entre pueblos y, dos, porque hay un riesgo cierto de que los fondos estructurales si no se gastan en este periodo 2000-2006 pueden desaparecer, vamos, de hecho desaparecen, salvo que sean negociados o renegociados para el próximo fondo, pero el próximo fondo puede ser que en lugar de repartirlo entre 15 países, haya que repartirlo entre 25, y por lo tanto la situación es altamente preocupante.

Y en la declaración lo que hacemos es también es pedir una entrevista con el señor Rato, Vicepresidente Económico del Gobierno, y el señor Cascos, al objeto de hacerles este planteamiento y tener una presión, que yo creo que el señor Cascos compartirá, sobre el Ministerio de Economía, para que la Autovía esté debidamente financiada.

Y dicho esto, cedo la palabra al Presidente de Asturias, y después hablará el Presidente de Andalucía, y posterior estamos abiertos a las cuestiones que ustedes quieran formularnos sobre este asunto.

**Periodista:**

(Ininteligible)

**Presidente de la Junta:**

Hemos hablado del ferrocarril, sobre todo Asturias y Extremadura, porque Andalucía tiene un tren de alta velocidad, Extremadura está pendiente de tenerlo y Asturias parece que no tiene ninguna perspectiva, en estos momentos, más que un tramo...

**Presidente de Asturias:**

Bueno, tenemos programado la variante de Pajares, pero bueno, al ritmo que va, si aquí decimos que al 2013, no sabemos a cuándo se va a desplazar porque está presupuestada en trescientos mil millones de pesetas, solo la variante de Pajares, y hasta ahora las únicas medidas concretas del ferrocarril que nosotros hemos constatado es que, por ejemplo, la aproximación a Galicia se va a hacer por el sitio más alejado de Asturias, o sea que, la perspectiva de entrada de la alta velocidad en Asturias, pues, se dilata en el tiempo muchísimo más, incluso, que esta autovía, y por eso hemos enfatizado la carretera hoy, la Ruta de la Plata, ¿no?

**Presidente de la Junta:**

¿Alguna otra pregunta?

**Periodista:**

(Ininteligible)

**Presidente de la Junta:**

Mire, a mí me parece que cuando hay gente en el País Vasco que no puede ejercer su libertad, es una estupidez discutir sobre quién va a tener la competencia en una autovía, sencillamente. Entonces, quien siga ese debate está entrando en la estupidez, porque lo serio es discutir cómo se unen las competencias de Gobierno Central y Gobierno Autonómico para garantizar las libertades de la gente. Lo otro son estupideces, sinceramente, y yo no quiero contribuir a las estupideces.

**Periodista:**

(Ininteligible)

**Presidente de la Junta:**

No, la mayoría de las carreteras extremeñas están muy bien, muy bien. Ese informe no lo conozco, pero sí conozco las carreteras de Extremadura, desde luego, me muevo por ellas, y las carreteras extremeñas están muy bien, así que... Todo es mejorable, evidentemente, se podrá mejorar el firme, o se podrán mejorar los quitamiedos o no sé qué, pero las carreteras extremeñas están muy bien, y esto lo reconoce, además, todo el mundo, y en las encuestas cuando se pregunta sobre el estado de las carreteras, la ciudadanía está altamente satisfecha de las carreteras regionales ¿eh?, después están las carreteras locales y provinciales que ya tienen mayores deficiencias, pero de lo que yo respondo, como presidente autónomo, las carreteras extremeñas están muy bien.

**Periodista:**

(Ininteligible)

**Presidente de la Junta:**

Desde luego hay precedentes, los 260 kilómetros de la Autovía Nacional V en cuatro años se hicieron. Es decir, si hay dinero se puede hacer, porque hay muchos tramos que están ya terminados sus estudios, y pendientes de contratación, así que, técnicamente los 70 kilómetros de Andalucía, claro que se pueden terminar en cuatro años, pero hay que poner dinero y, si ustedes ven los presupuestos de cada año siempre ponen la partida fuerte para el año siguiente, y al año siguiente veremos que la partida fuerte es para el 2003 no, para el 2004, y en el 2004 para el 2005, que es una técnica presupuestaria que no conduce a ningún sitio.

**Presidente de Andalucía:**

Yo, si me permite, yo creo que si hay voluntad política por parte del Gobierno, evidentemente, la Ruta de la Plata la podemos terminar dentro del actual marco comunitario de apoyo, yo creo que no cabe duda, lo que ocurre es que el ritmo no es el adecuado, como señaló antes el Presidente de la Junta de Extremadura, para que nosotros tengamos terminada esta autovía, hacen falta un ritmo de 119 kilómetros anuales, ¿119 kilómetros anuales es mucho?, piensen ustedes. Yo creo que es un tramo, es un recorrido bastante razonable para que se pueda ejecutar en el plazo de

un año. Por lo tanto, si hay voluntad política se puede hacer, si se apuesta por la cohesión territorial se puede hacer y, sobre todo, porque según la información que nosotros tenemos, a no ser que nos la desmienta el Gobierno de la nación, la financiación por parte de la Unión Europea dentro del marco comunitario existe, está programada, por lo tanto, yo creo que no debería haber ninguna dificultad para que ese ritmo se pudiera ejecutar y se pudiera cumplir.

**Presidente de Asturias:**

Dense cuenta, además, que esos 119 kilómetros no hay que hacerlos como una obra única, sino que están fraccionados en muchas licitaciones, o sea, que se pueden hacer simultáneamente, no sucesivamente. Entonces, si hay voluntad, y hay dinero, se hace. Y nosotros, desgraciadamente, bueno, la experiencia que tenemos es que muchas veces al anunciar una obra, y al anunciar su licitación parece que está hecha y luego resulta que no arranca, que no va al ritmo, ¿por qué? Porque luego lo que se consigna en los presupuestos del Estado no tiene capacidad de financiación de toda la tramitación y va en desarrollo lento. Si se quiere, se puede hacer, y además, no es que se pueda, sino que el riesgo que corremos, que yo creo que lo puso de manifiesto el presidente, es el siguiente: el marco de financiación europea actual finaliza en el 2006, hay prórroga, efectivamente, de 1 año y por eso hemos puesto el horizonte en el 2007, pero en el momento que estemos hablando ya de la Europa ampliada, los fondos disponibles es evidente que tienen que someterse de nuevo a una renegociación, y estas regiones, todas ellas, de objetivo uno, bueno, pues no sabemos las que van a quedar de objetivo uno, si vamos a formar parte del efecto estadístico, si no, etc., hay un marco de incertidumbre y, eso es fundamental hacerlo en el periodo previsto, porque técnicamente y administrativamente se puede hacer.

**Presidente de la Junta:**

Mire, en el año 96 ya Borrell dejó algunos proyectos hechos, en el año 96. Es decir, que estamos hablando de esta autovía desde el año 96 para acá. El año pasado se tomó la decisión presupuestaria de hacer el tren de alta velocidad Madrid Barcelona, son 600 kilómetros también, vamos a ver cuál termina antes, si el que empezó en el 96, o el que empezó en el 2001. Las obras son iguales de complicadas, solo es cuestión de ver dónde se pone el dinero.

¿Alguna cosa más? Bueno, pues muchas gracias.