

Señorías.

Señor Zaplana.

Yo le agradezco profundamente sus explicaciones, y después de oírle aún me sigue asaltando alguna duda. Está claro que según le faculta el artículo 14.h) de nuestro Estatuto de Autonomía, aún no está nombrado el representante en el patronato de la Corona de Aragón. Está claro que el Estatuto de Autonomía de Cataluña dice textualmente que "el patronato tendrá participación preeminente de la Generalitat catalana". Está claro que el Estatuto de Baleares dice que "tendrá participación preeminente la comunidad autónoma de las islas". Y está claro que el Estatuto de Aragón dice también que "tendrá participación preeminente la comunidad aragonesa". Es difícil conjugar todo esto. Como siempre, más comedidos en nuestra disposición, en nuestro estatuto decimos "una representación paritaria, sin preeminencias", que creo que es lo que debe corresponder.

El conseller de Cultura, señor Camps, ha dicho que el proyecto que tiene el Ministerio de Cultura sobre el futuro del Archivo de la Corona de Aragón es convertirlo en un organismo autónomo dependiente del ministerio. Organismo que sería el encargado de nombrar al director, mientras que la presidencia recaería en el ministro. Inmediatamente la Generalitat Catalana expresa su rotundo desacuerdo al proyecto y exige la creación de un patronato, un patronato que en trato de igualdad los cuatro gobiernos deben de constituir. Pero sorpresivamente me encuentro con que en declaraciones del citado señor Camps, califica el proyecto del gobierno como de una buena fórmula, cuando desde mi punto de vista no es una buena fórmula, es una fórmula, a mi parecer, inadmisibles.

Tenga la certeza, señor presidente, que si los cuatro gobiernos autonómicos tienen algo que decir al respecto, seríamos los únicos que siguiendo con esa línea cederíamos de nuestros derechos, renunciaríamos a aquello que nos corresponde, habríamos perdido una vez más competencias que son nuestras, y posteriormente vendrían, como ha venido ocurriendo siempre, las lamentaciones.

Lleve con firmeza este asunto, señor Zaplana. Y piense que el gobierno central sólo puede armonizar el acuerdo que usted, con el resto de las comunidades autónomas, pueda alcanzar. Nunca el acuerdo que puedan a usted imponerle por un gobierno centralista que desconoce los estatutos de autonomía de cuatro comunidades autónomas.

Muchas gracias.

El señor president:

Moltes gracies, senyor Ferraro.

Per a formular la pregunta en nom del Grup Popular, el senyor Castelló te la paraula.

El señor Castelló Boronat:

Gracias, señor presidente.

Señorías.

Durante los últimos meses Sagunto y su comarca han vivido momentos de incertidumbre por la situación por el futuro de las empresas Sidmed y Galmed. Sin ninguna duda, todos, todos, hemos seguido con interés ese proceso y hemos intentado, cada uno en la medida de sus posibilidades, ayudar y colaborar para que se resolviera positivamente.

Teniendo en cuenta que el gobierno valenciano ha tenido un papel, desde nuestro punto de vista, fundamental y decisivo para resolver positivamente esta situación, le preguntamos al Molt Honorable President de la Generalitat

¿cuál es el criterio del presidente sobre el futuro de la siderurgia valenciana, y la valoración del acuerdo firmado el pasado 31 de octubre entre Aceralia, el Sepi, Arbed y Usinor, y que afecta a las empresas Sidmed y Galmed, ubicadas en Sagunto?

Muchas gracias.

El señor president:

Moltes gracies, senyor Castelló.

Senyor president.

El señor president del Consell:

Con la venia de su señoría.

Señorías.

Señor Castelló.

Conoce perfectamente su señoría que este es un asunto de primera importancia para Sagunto y su comarca y para el conjunto del tejido industrial valenciano. Y le debo decir que el acuerdo alcanzado ha cumplido las expectativas del gobierno valenciano de Sagunto, y en función de sus propias declaraciones, también las de los trabajadores de Sidmed y Galmed.

Haciendo una breve historia le diré que cuando estalló el conflicto, conseguimos inmediatamente un compromiso inicial de Arbed que consistía en mantener la estructura productiva de las empresas, y plantear un programa de inversiones que diera mayor capacidad productiva a las plantas saguntinas. La propuesta era sin duda positiva, pero nos parecía corta para poder garantizar, con la suficiente solidez, el futuro de las instalaciones valencianas por si se producía un desequilibrio que en aquel momento creíamos que se podía producir entre las inversiones y finalidades previstas para las plantas de Avilés. Ello condujo a la realización de intensas conversaciones y negociaciones de mi gobierno, a fin de plantear un plan estratégico que demostrara ante Aceralia la capacidad de las plantas saguntinas, y la necesidad de acometer mayores inversiones para Sagunto, para que se pudiera convertir esta ciudad, como así va a suceder, en el primer enclave europeo en lo que atañe a la fabricación de chapa para automóvil. Este plan se presentó al presidente de Arbed, quien pudo conocer personalmente, a iniciativa del gobierno valenciano y del comité de empresa, las intenciones del gobierno de potenciar las actuales instalaciones prestando para ello el apoyo necesario.

Como resultado final se ha alcanzado un nuevo escenario, muchísimo más optimista que el inicial y que yo creo que ha llegado incluso a rebasar las expectativas que todos teníamos. Si inicialmente hablamos de ocho o nueve mil millones de pesetas para la planta de galvanizados, ahora estamos hablando de un mínimo de 25.000 millones como cifra comprometida. Cifra que se va a invertir durante los dos próximos años para aumentar la capacidad del complejo saguntino, y añadir la construcción de una segunda planta, consiguiendo con ello que se pueda desdoblarse la capacidad actual de producción, lo cual va a permitir ampliar la gama de productos, y lo que es más importante, el número de puestos de trabajo.

Tengo que destacar ante su señoría, que esos acuerdos alcanzados han sido posible porque hemos estado todos juntos: trabajadores, ayuntamiento de Sagunto, gobierno de la nación y Generalitat. Todos hemos estado trabajando para conseguir que se reparara el sacrificio que esa ciudad y esa comarca tuvo que sufrir por la reconversión industrial a mediados de los años 80. Sé que ha dado para escribir mucho esta negociación durante estos meses. Pero al final del

recorrido a uno le llega la satisfacción de poder haber cerrado esta cuestión, como tantas otras, como casi todas las que han surgido en la Comunidad Valenciana, de forma acertada.

Y ante las declaraciones a las que nos tienen acostumbrados algunos dirigentes de la oposición —no citaré ninguna, pero aquí están todas—, catastrofistas, sembrando la desolación, diciendo que el gobierno valenciano no solamente no pesa sino que además no es eficaz y que lógicamente es incapaz de cumplir sus compromisos, ante eso, tenemos no solamente el resultado final, sino el reconocimiento de los dirigentes de otras formaciones políticas de otras comunidades autónomas diciendo, a través de teletipo y de los medios de comunicación, que los valencianos sí que han tenido en su gobierno un referente claro de defensa de sus intereses. Pues con eso me doy por satisfecho.

Muchísimas gracias, señoría.

El señor president:

Moltes gracies, senyor president.

Senyories, següent punt de l'orde del dia: Presa en consideració de la proposició no de llei sobre transferència a la Generalitat de les competències de l'estat respecte a la autopista A-7 pel territori de la Comunitat Valenciana, presentada pel Grup Nacionalista Unió Valenciana.

Per a la seua defensa, el senyor Crespo te la paraula.

Proposició no de llei sobre transferència a la Generalitat de les competències de l'estat respecte a la autopista A-7 pel territori de la Comunitat Valenciana

El señor Crespo Samper:

Señor presidente. Señorías. Señor presidente del Consell.

Esta mañana, por una yo diría que feliz coincidencia ha hecho mi grupo una pregunta parlamentaria que tiene absoluta relación con la propuesta que voy a defender.

Y lo primero que quiero hacer ver a sus señorías es que aquí corre peligrosamente una teoría filosófica. Si no recuerdo mal, su autor fue... el primero fue Espinoza, que decía "que se vive en el mejor de los mundos". O sea, este mundo es el mejor de los posibles. Y, por lo tanto, políticamente los acuerdos, las acciones, todo aquello que se hace es lo mejor posible, porque, claro, viviendo en el mejor de los mundos, todos los hechos, incluso los políticos, son los mejores posibles. Lo cual niego rotundamente porque la experiencia, no política sino vivencial, de cualquiera hace ver que cualquier acción siempre es mejorable y cualquier impulso y cualquier empujón vital que se le da a cualquier cosa de orden de esta vida se consiguen mejores cosas. Nada, pues, de filosofías espinozistas y de vivir en el mejor de los mundos posibles.

Esto lo digo con referencia evidentemente a la autopista A-7, que voy a basar mi discurso en el tiempo que reglamentariamente se me da para demostrar la necesidad de la tesis y que se debe aprobar la propuesta que aquí presento. Y basaré mi discurso en dos cuestiones que tienen que ver, pero no absolutamente están cerradas desde el principio: en primer lugar, una cuestión de tipo tecnológico, técnico; y en segundo lugar, una cuestión de tipo político.

Pues muy bien. Nuestra comunidad tiene un eje vertebrador, que llamaremos simplemente A-7, de 406 kilómetros —mayor distancia que hay desde Valencia, por ejemplo, a la capital de la nación—. De esa parte, 285 kilómetros son

de peaje y están libres de peaje 121 kilómetros en tres tramos: el *by pass* o circunvalación en Valencia, la de Alicante y el trayecto de Elche hasta la comunidad de la región de Murcia.

Esa vía de comunicación es absolutamente dispar, tiene un tráfico dispar y tiene características técnicas dispares, lo cual convierte a que la vía principal de nuestra comunidad, que es —y en esto creo que todos estamos de acuerdo— vertebradora, tenga un tecnicismo no adecuado. Los tramos de circunvalación, tanto en Valencia como en Alicante, como el trayecto de Elche hasta la Comunidad de Murcia, se hicieron mucho después que la autopista, por razones de todos conocidas que no voy a indicar, y con una especificidad técnica bastante más baja que la autopista que es de peaje. Hoy, en la realidad, esos tramos están casi saturados de circulación, tienen intensidades elevadas, pasan vehículos pesados de gran tonelaje con evidente peligro y es donde más accidentes se producen dentro de todo el trazado. Pero lo terrible es que ambos tramos se han convertido en autodistribuidores, o sea, son arcos de autodistribución de las ciudades que están alrededor, porque no hay vía alternativa ni paralela.

Y además, ocurre que ya hay proyectos, ideas —algo se ha dicho—, de que son necesarios nuevos tramos de autopista paralelos a estos citados, porque la saturación será rápida, pronto y absolutamente sin solución. Sólo hay que indicar que se ha cometido el error o la necesidad, pero el hecho está ahí, de colocar a la Universidad de Alicante al otro lado de esa vía de circunvalación. Todos vamos viendo ya cómo el tramo de circunvalación de Valencia empieza a estar saturado y empieza a crear un problema de circulación que lo genera el propio tramo del *by pass*. Con la rebaja de las tarifas y el aumento evidentemente —es comprensible— de la circulación por la autopista, estas cuestiones se agravarán.

Pero es que además hay otra cuestión de tipo tecnológico importantísima. Cuando se hizo la autopista de peaje se dieron unas salidas y entradas no en función de las necesidades territoriales, sino en función del negocio a explotar. No se tuvo en cuenta la trama de carreteras de esta comunidad. Si se hubiera tenido en cuenta, no se hubiera dejado de hacer el *by pass*, por ejemplo.

Y entonces, hoy nos encontramos con que tenemos un eje vertebrador de 406 kilómetros, con salidas absolutamente pensadas en función del beneficio económico y no en función de la trabazón circulatoria. Y pongo ejemplos. Si contamos de norte a sur, no hay conexión con la carretera que va a Morella, a la altura de Vinaroz. ¿Por qué? Pues porque no la hay, señorías. No hay conexión en Sagunto, en la autovía que va a Teruel y Zaragoza. ¿Por qué? Por razones oscuras, muy conocidas del pueblo de Sagunto cuando se discutía si la autovía iba por la montaña o iba por el llano. Esto parece casi como una *vendetta* del concesionario. No hay salida en la carretera que une Tavernes de Valldigna por el interior de la Ribera hasta Chiva. No hay una buena salida en Gandía, y la carretera Gandía-Albaida-Orteniente no tiene una buena conexión con la autopista. Se nos anuncia una conexión en el futuro parque temático. Supongo que al parque temático de Benidorm también se podrá llegar por una carretera que no sea peaje. Pero, claro, esto ya se ofrece evidentemente de la concesionaria. Por lo tanto, los accesos necesarios no están, ni nadie dice cuándo se van a hacer.

Porque aquí lo que está ocurriendo es una cosa muy clara —y entramos ya, hecha la crítica tecnológica del viario, a la crítica política—, y es que el gobierno valenciano está