



DIARIO DE SESIONES
DE LAS
CORTES DE ARAGÓN
COMISIÓN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Comisiones. Serie B: Iniciativas parlamentarias
Número 19 — Año 2000 — Legislatura V

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^a JUANA MARÍA BARRERAS FALO

Sesión núm. 8

Celebrada el martes 28 de marzo de 2000

ORDEN DEL DÍA

- 1) *Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.*
- 2) *Comparecencia de la Plataforma pro ferrocarril directo a los Pirineos, a petición propia, al objeto de informar sobre el estudio técnico sobre la recuperación de la línea férrea Zuera-Ayerbe por Gurrea de Gállego.*
- 3) *Debate y votación de la proposición no de ley núm. 18/00, sobre vivienda para los jóvenes, presentada por el G.P. Popular.*
- 4) *Ruegos y preguntas.*

Preside la sesión, celebrada en el palacio de la Aljafería, la Ilma. Sra. D.^a Juana María Barreras Falo, acompañada por el vicepresidente de la Comisión, Ilmo. Sr. D. Juan José Pérez Vicente, y por la secretaria de la misma, Ilma. Sra. D.^a María Trinidad Aulló Aldunate. Asiste a la Mesa la letrada Sra. Rubio de Val.

Comparecen ante la Comisión D. Jesús Vallés Gracia, secretario de la Plataforma pro ferrocarril directo a los Pirineos, D. Carlos Til Mata, alcalde de Gurrea de Gállego, D. José Antonio Sarasa Torralba, alcalde de Ayerbe, D. Rafael Castán Giménez, alcalde de Caldearenas, D. Víctor López Morales, alcalde de Canfranc, y D. Luis Granell Pérez, representante de Crefo en la Plataforma.

SUMARIO

Comparecencia de la Plataforma pro ferrocarril directo a los Pirineos al objeto de informar sobre el estudio técnico sobre la recuperación de la línea férrea Zuera-Ayerbe por Gurrea de Gállego.

— El Sr. Vallés Gracia interviene	332
— El Sr. Til Mata interviene	332
— El Sr. Sarasa Torralba interviene	333
— El Sr. Castán Giménez interviene	334
— El Sr. López Morales interviene	334
— El Sr. Granell Pérez interviene	335
— El diputado Sr. Lacasa Vidal interviene en nombre del G.P. Mixto	337
— El diputado Sr. Fuster Santaliestra interviene en nombre del G.P. Chunta Aragonesista	338
— El diputado Sr. Martínez Sánchez interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés	339
— El diputado Sr. Becana Sanahuja interviene en nombre del G.P. Socialista	340
— El diputado Sr. Bielza de Ory interviene en nombre del G.P. Popular	341

— Los Sres. Vallés Gracia, López Morales y Til Mata contestan	342
---	-----

Proposición no de ley núm. 18/00, sobre vivienda para los jóvenes.

— La diputada Sra. Cobos Barrio, del G.P. Popular, defiende la proposición no de ley	344
— El diputado Sr. Lacasa Vidal fija la posición del G.P. Mixto	345
— El diputado Sr. Fuster Santaliestra fija la posición del G.P. Chunta Aragonesista	346
— El diputado Sr. Martínez Sánchez fija la posición del G.P. del Partido Aragonés	347
— El diputado Sr. Becana Sanahuja fija la posición del G.P. Socialista	347
— Votación	348
— El diputado Sr. Fuster Santaliestra y la diputada Sra. Cobos Barrio intervienen en el turno de explicación de voto	348

Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

— La señora presidenta da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento	348
--	-----

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Buenos días.

Vamos a comenzar la Comisión de Ordenación Territorial de hoy, 28 de marzo [a las once horas y catorce minutos].

En primer lugar, el primer punto, lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior, lo pasamos al tercer punto para que les dé tiempo a los señores diputados de revisarla.

En segundo lugar está la comparecencia de la Plataforma pro ferrocarril directo a los Pirineos, a petición propia, al objeto de informar sobre el estudio técnico sobre la recuperación de la línea férrea Zuera-Ayerbe por Gurrea de Gállego.

Comparecencia de la Plataforma pro ferrocarril directo a los Pirineos al objeto de informar sobre el estudio técnico sobre la recuperación de la línea férrea Zuera-Ayerbe por Gurrea de Gállego.

En primer lugar, le quiero dar la bienvenida a la Plataforma en nombre de toda la Comisión de Ordenación Territorial y desearle que su trabajo sea fructífero y llegue a buen puerto.

Van a tomar la palabra para la exposición. Tienen veinte minutos, que se los van a repartir entre seis miembros. Se alargará un poquito más. Me han dicho que cada alcalde puede estar como unos tres minutos (dos minutos y medio-tres minutos) —por favor, no se excedan mucho del tiempo—, y, al final, con una intervención de unos diez minutos, don Luis Granell nos hará una exposición con diapositivas.

Para intervenir, según el orden que me han dado ellos, tiene la palabra don Jesús Vallés, secretario de la Plataforma.

El señor VALLÉS GRACIA: Gracias, presidenta.

Señores diputados, muchas gracias por atendernos en esta Comisión.

Vamos a empezar directamente enfocando la cuestión. Señores, en los próximos tres años, Aragón corre el riesgo inminente de ver cerrada la línea de tren desde Huesca a Canfranc. La Renfe está obligada por el Gobierno a regirse por criterios estrictamente comerciales, y, como ustedes saben, a pesar de que el convenio del Gobierno de Aragón subvenciona los trenes regionales, éstos están circulando prácticamente vacíos, y circulan vacíos porque, si ustedes ven el mapa, se obliga a los viajeros, que en su mayoría proceden de Zaragoza y cuyo destino es el Pirineo, el principal capital turístico de Aragón, a tener que dar una vuelta por Tardienta, por los Monegros y por Huesca, y esto hace un viaje absolutamente insoportable.

Entonces, señores, saquen sus conclusiones; pero en los dos o tres años próximos, sobre todo cuando se electrifique y se ponga en servicio la línea entre Zaragoza y Huesca (como ustedes saben, va a ser una línea de trenes eléctricos interurbanos), lo más probable es que el GIF (el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias) le endose —más que le transfiera— al Gobierno de Aragón la gestión de la línea desde Huesca hacia arriba. Y, señores, ustedes saben muy bien que el Gobierno de Aragón, probablemente, no podrá soportar esta carga financiera: es una realidad.

Entonces, ¿qué pasa?: que la comunidad autónoma de Aragón perdería la comunicación por ferrocarril con el destino más importante que tenemos en Aragón, que son los Pirineos. Mientras tanto, otras comunidades autónomas (Levante, Galicia, Andalucía..., todas) han hecho un gran esfuerzo por equipar y mejorar sus ferrocarriles. Llama la atención en Levante: están circulando unos trenes Euromed, Alaris, Arco; pero también la Generalitat ha puesto en servicio los trenes regionales, los cercanías, e incluso se han permitido

el lujo de recuperar unos metros y suburbanos en Castellón y en Valencia. En Galicia, la Xunta ha hecho un gran esfuerzo y ha mejorado con convenios con Renfe y equipamientos tres regionales, les ha dotado de gran calidad. Lo mismo está pasando en Andalucía, donde los trenes regionales circulan a ciento sesenta por hora. Y Aragón se va a quedar al margen de todo esto, Aragón va a perder con toda seguridad, porque, como les digo a ustedes, la intención del GIF será endosarle en el momento en que pueda al Gobierno de Aragón la gestión de la línea de Huesca a Canfranc, una línea que no tiene viajeros y que no se puede mantener.

Entonces, como luego va a haber muchas exposiciones y luego ustedes, señores diputados, seguramente también tendrán cosas que decir, porque todos ustedes conocen muy bien el Pirineo (incluso algunos, por su edad, han podido conocer esta línea que va de Zaragoza al Pirineo directamente por Zuera, Gurrea y Ayerbe), les voy a decir que hay una solución. La solución se la venimos a pedir a ustedes aquí: que consigan los tres mil millones, y que los consigan ahora que todavía está en manos del Ministerio de Fomento, del Gobierno central y de la Renfe, porque, tal vez, si esto pasa a manos del Gobierno de Aragón, ya no lo puedan hacer; que consigan recuperar esa línea directa, esos treinta y ocho kilómetros que están pintados en verde, que van desde Zuera directamente al norte, por un terreno llano, sin obstáculos geográficos, sin tener que expropiar a nadie porque los terrenos siguen siendo de la Renfe, sin ningún impacto económico. Y, de esta manera, podríamos ir de Zaragoza a Ayerbe en cincuenta minutos, señores, cincuenta minutos a Ayerbe, a los Pirineos; a Sabiñánigo llegaríamos en una hora cuarenta y cinco; a Jaca llegaríamos en dos horas; a Canfranc llegaríamos en dos horas veinte. Entonces, la línea podría ser rentable, tendría un uso social competitivo, y todo con una inversión de menos de tres mil millones. Cedo la palabra. Gracias por su atención.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Vallés.

Tiene la palabra don Carlos Til.

El señor TIL MATA: Señorías, buenos días a todos.

La verdad es que es una satisfacción volver a esta casa, además para devolver algo tan entrañable como es el tema del Canfranc.

Vengo a defender y a presentar en esta casa, ante todos ustedes —yo diría que a concienciar—, algo que para nosotros, en el eje del Gállego, para nosotros, como municipios del Ayuntamiento de Gurrea de Gállego, ha sido una lucha constante, ha sido un planteamiento constante de futuro, no para nosotros como pueblo solamente, sino como comarca. Nos tendríamos que remitir al año setenta, cuando se cierra esta línea, y a lo que ha ocurrido en toda la zona, empezando desde Ayerbe hasta Zuera: cómo ha ido en declive poblacional, cómo han ido cerrando sus industrias, cómo han ido cerrando sus empresas porque no tenían un nexo de comunicación; en definitiva, un nexo de unión hacia el futuro.

Cuando en este momento venimos a proponer la reapertura de este tramo, no lo hacemos con un proyecto que vaya en contra de nadie, sino a favor del desarrollo, a favor de la ordenación del territorio, y, no en vano, hemos pedido la comparecencia en esta Comisión, porque entendemos que ordenar el territorio es dotar a todas las poblaciones de un equilibrio de servicios que les permita su subsistencia. Todos sabemos que podemos hacer el mejor hospital, el mejor restaurante o el mejor taller, pero, si no hay comunicaciones, de ninguna manera aquello tendrá ningún futuro, ni próximo ni futuro.

Se ha pretendido en algún momento entender que éste era un proyecto que iba en contra de otras opciones, y que-remos dejar bien claro que esta Plataforma, que, como ustedes podrán comprobar, agrupa distintos ayuntamientos de distinto color político (porque hemos coincidido todos, porque esto no es una cuestión política, sino que es una cuestión en la que, al hablar del desarrollo del Gállego, estamos hablando del desarrollo de la provincia de Huesca y estamos hablando del desarrollo de Aragón), lo que pretende es, en esa configuración futura, cuando se está hablando de la estación intermodal de Zaragoza, cuando estábamos hablando de ese Pirineo olímpico, cuando estamos hablando de la conexión con Europa (porque hoy tenemos que pensar que nuestro contexto no sólo es de Aragón o provincial o local, como en este caso se podría interpretar, sino que estamos en el contexto de lo que es la penetración en Europa, donde todas nuestras acciones dependen de lo que son los hechos europeos), tener en este momento un sistema ferroviario que permita un tren no de alta velocidad, pero sí de velocidad alta, porque lo que se propone, y creo que alguno de ustedes tendrá un dossier, me imagino que uno para cada grupo (de cualquier manera, hay un folleto muy gráfico en el que se habla de este trazado, que es un trazado que ya está, que no hay que quitárselo a nadie, que no hay que causarle ningún trauma a nadie, ni de expropiaciones ni de ningún género), es completamente llano.

Si ustedes tienen un plano topográfico, verán que, además, esta zona se denomina Los Llanos, lo cual permite, con un costo muy reducido, crear una infraestructura que permite, por un lado, cuando se está hablando del colapso que en este momento tenemos de las mercancías por carretera, cuando se está hablando del problema de esa penetración por carretera en el Pirineo, derivar toda esta cuestión al ferrocarril por una vía rápida que permitiría esa estación intermodal o que permitiría al resto de España plantar en tiempo óptimo esas mercancías.

Esto tiene que estar perfectamente compatibilizado (y así lo hemos hecho, porque a todas las reuniones que hemos tenido hemos invitado también al Ayuntamiento de Huesca) con que funcione perfectamente esa conexión de Huesca con Zuera, es decir, con Zaragoza, esa conexión con este ramal, mediante el apoyo que nosotros, como ayuntamientos y distintas entidades, siempre hemos manifestado a lo que es ese desarrollo que debe tener para esa población y para esa ciudad.

Decir que ayer hubo comité ejecutivo de la Federación Aragonesa de Municipios, en el que, para información de todos ustedes, por unanimidad de todos los miembros que componen el comité ejecutivo de la Federación Aragonesa de Municipios (es decir, de la representación de los setecientos treinta municipios de Aragón), se aprobó el apoyo a esta iniciativa. Iniciativa que yo creo que, en justicia, es de desarrollo de una comarca que hoy está abandonada y que necesita un desarrollo; pero, en definitiva, ese desarrollo lo vamos a cosechar en tiempos venideros.

Cuando en estos momentos hablamos de inversiones, de tantas inversiones (todo se cuantifica en dinero), el costo de la obra estimada, después de haber hecho un estudio con técnicos cualificados, es hablar de calderilla en estos momentos para el desarrollo y la rentabilidad, no solamente económica, sino social, que representarían para la zona.

No me voy a extender porque, como estamos aquí comparecientes de distintos núcleos y, además, de distintos colores políticos, voy a terminar para que la presidenta pueda ceder la palabra a otros comparecientes; pero que quede bien claro que venimos a defender (en mi caso, yo soy, como digo, de Gurrea de Gállego) una opción de un progreso futuro, una

opción que no tiene color y una opción que no va contra nadie, sino a favor del desarrollo de Aragón.

Gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Til.

Tiene la palabra don José Antonio Sarasa.

El señor SARASA TORRALBA: Señora presidenta de la Comisión, señores diputados y diputadas, buenos días a todos.

Quiero, en primer lugar, agradecer la deferencia que han tenido con esta Plataforma recibiéndonos y oyendo nuestras propuestas acerca de la línea de tren directo al Pirineo.

Como alcalde de Ayerbe, quiero hacer unas reflexiones acerca de cómo se provoca el declive de una comarca natural como la galleguera y de cómo pueblos como el mío han ido perdiendo su tren de progreso en los últimos treinta años. A los que sean supersticiosos les parecerá que sobre la línea de Canfranc se cierne una especie de maldición que provoca su continuo fracaso, unas veces como realidad que funcionó, otras como proyecto nunca hecho realidad. La posibilidad de que el ferrocarril directo por el ramal Zuera-Turuñana volviese a funcionar revitalizaría todas las comarcas que esta línea atraviesa y, sobre todo, revitalizaría un denostado sistema de transporte que demuestra, día a día, su eco-compa-tibilidad, su limpieza, su rapidez y su humanidad.

Muchas son las razones que podemos aducir para afirmar que esta línea puede ser rentable, incluso sin la circulación internacional, ateniéndonos a las poblaciones que une y, sobre todo, al dinamismo que la nieve está imprimiendo en toda la zona. Una hora treinta hasta Sabiñánigo, una hora cuarenta y cinco hasta Jaca o dos horas quince hasta Canfranc son tiempos asumibles para cualquier viajero que pretenda acercarse al corazón del Pirineo, frente a las tres horas, tres horas veinte o cuatro horas actuales. Con la apertura de la línea de tren directo al Pirineo que estamos defendiendo en estos momentos, el tiempo en llegar desde Zaragoza a Ayerbe sería, aproximadamente, de unos cincuenta minutos, con lo cual en absoluto sería descabellado que hubiese ciudadanos que, trabajando en Zaragoza, fijasen su residencia en Ayerbe o en su entorno, intentando un reequilibrio de un territorio que de manera tan injusta se ha ido quedando despoblado en tantas y tantas comarcas, una de ellas la nuestra.

Pero, además, los ciudadanos de Zaragoza estarían a cincuenta minutos de una oferta turística-cultural como la que ofrece el territorio-museo al visitante o como la práctica de *rafting* en el río pirenaico que, por su constante caudal, ofrece las mejores condiciones para este deporte, el río Gállego, o la práctica de deportes de escalada en los bellísimos parajes de Agüero o de Riglos.

¿Quiere Aragón tener una red ferroviaria real, o, simplemente, que los trenes circulen por unas vías cada vez más denigradas, a unas velocidades tercermundistas y sin viajeros ni mercancías que transportar? Ésta es la cuestión que esta Comisión debería plantearse a la hora de proyectar una verdadera política de transportes y a la hora de negociar con el Estado la verdadera vertebración ferroviaria de la comunidad.

Eso es todo. Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Sarasa.

Tiene la palabra don Rafael Castán.

El señor CASTÁN GIMÉNEZ: Hola, buenos días.

Señora presidenta y señores representantes de todos los grupos políticos que representan a esta Comisión del territorio.

Yo, simplemente, voy a ser muy breve porque se está diciendo casi todo. Yo vengo de una zona de la provincia de Huesca que abarca desde Ayerbe hasta Sabiñánigo, pasando por el emblemático paisaje de las peñas de Riglos y accediendo luego al pantano de La Peña, Caldearenas y todo el valle hasta cerca de Sabiñánigo.

Yo, desde aquí, reclamo la atención de todos para una zona que está sufriendo —ha sufrido ya— una despoblación horrorosa. Nos quedan pocas posibilidades, y yo creo que una de ellas puede ser ésta, el tren para aquella zona (si me pongo nostálgico, tendría muchas cosas que decir; mucha gente de la que está aquí ha viajado en ese tren a Canfranc). Desde que el tren ha dejado de bajar por Gurrea o de tener unas prestaciones que en su momento tuvo, se ha venido todo al garete. Aquello tiene que resurgir. Creemos que el tren directo a los Pirineos, o cualquier otro sistema ferroviario que se quiera implantar en toda esta línea, debe servir para vertebrar una zona que tiene muchas posibilidades, sobre todo medioambientales, turísticas y, cómo no, de desarrollo.

Como hay personas que van a hablar de otros temas mucho más técnicos y van a hacer otro tipo de reivindicaciones, yo, desde aquí, simplemente quiero decir —y repito— que Caldearenas necesita esta solución ferroviaria porque allí no tenemos autobuses, allí no hay coches de línea, y creemos que, dentro de nuestras posibilidades de desarrollo, va a ser la alternativa, y que nos escuchen desde allí. Y, como el medio rural no es que se ponga de moda en todo Aragón, sino que, simplemente, tiene unas carencias y unas deficiencias que no nos las inventamos cuatro del medio rural, sino que esto es palpable (éstas y otras cosas), pido que se atienda desde aquí, desde esta intervención de todos, que también estamos allí.

Así que yo paso la palabra a otros representantes, y gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Castán.

Tiene la palabra don Víctor López.

El señor LÓPEZ MORALES: Gracias, señora presidenta. Señores diputados.

Si acaso, me gustaría, como persona y representante de uno de los pueblos de la línea, incidir también en dos cuestiones que se han comentado y que para mí son vitales.

Una es que la vertebración del territorio, tal y como está hoy la línea ferroviaria y tal y como se ha arreglado y se ha electrificado hasta Huesca, me parece que sería muy difícil de justificar si ahora solamente tuviéramos el inicio de la línea en Huesca, de la línea mala, de la línea peor, de la línea no electrificada, porque desde Huesca hasta Canfranc, como pueden ver en el mapa o como ya conocen, el ferrocarril es complicado; pero es que, además, la carretera es un enorme competidor. Y sí que me parece, sin embargo, que reabrir este ramal, esta línea que va directa a Ayerbe, va a actuar, en definitiva y conceptualmente, como vertebración del territorio. Porque estamos convencidos, y así lo hemos hablado (incluso lo hemos pactado también con los representantes de la ciudad de Huesca, que también han asistido, como se ha comentado aquí, a las últimas reuniones y han tomado también parte activa en este asunto), estamos convencidos de que reabrir esta línea al Pirineo, aparte del papel de destino turístico que se puede recobrar o que se puede potenciar en todo lo que es el Prepirineo y el Pirineo para los habitantes de Zaragoza,

Madrid y Valencia cuando se arreglen las comunicaciones hasta aquí, también hará, como digo, de vertebración. ¿Por qué? Porque, indudablemente, este tren que va a ir hasta Ayerbe, que luego continuará hacia arriba, tiene un motivo para que lo puedan arreglar, para que lo puedan abrir, pero también va a implicar que la ciudad de Huesca esté muy bien conectada con esta otra línea. Es decir, conceptualmente hablaríamos aquí de dos líneas distintas, una que iría de Huesca a Zaragoza con el ancho que tiene, electrificada y moderna, tal como está, y esta línea, además, se uniría con Ayerbe, como figura en el mapa, para unirse a la vez con esta otra línea conceptual que uniría Zaragoza y Canfranc.

Es decir, que, lejos de pensar que nuestra propuesta deja fuera parte de la actuación en el territorio o deja fuera a la ciudad de Huesca o a las comarcas que están alrededor de la ciudad de Huesca, estamos convencidos de que lo que hará será reactivar mucho más incluso la propia ciudad de Huesca. Ésa es una idea que me interesaba recalcar porque, así como los alcaldes de Jaca y de Sabiñánigo no han podido bajar hoy a esta comparecencia y me han pedido que pidiera disculpas ante ustedes, también sabemos que el Ayuntamiento de Huesca hubiera estado dispuesto a bajar y a comparecer aquí con nosotros, y tampoco ha sido posible por el cambio de la comparecencia de ayer a la fecha de hoy. El caso es que lo que estamos proponiendo nos beneficia a todos y también a Huesca, y hay que dejarlo bien claro.

Y, por otro lado, comentando también y madurando la posibilidad de cómo se puede hacer, de dónde se pueden sacar tres mil millones de pesetas o a quién se le pueden pedir para poder hacer esta reactivación y para, sin duda, contribuir de alguna manera a la comarcalización, a la reactivación de todas estas comarcas que hoy están representadas en esta línea ferroviaria, bueno, sabemos que el propio Gobierno de Aragón —y queríamos que ustedes lo pidieran así— se ha ofrecido al Gobierno español para financiar una serie de obras que al final han sido rechazadas. Es decir, existe una capacidad de financiación para determinadas obras que en su momento el Gobierno de Aragón ha visto que eran importantes, obras de infraestructuras que también tenían que ver con el ferrocarril. ¿Por qué no —y puede ser una propuesta bastante razonable—, por qué no se puede solicitar al Gobierno de Aragón que esa capacidad financiera que ha demostrado tener el Gobierno al ofrecerse al Gobierno central se aplique, por ejemplo, en esta obra, en este arreglo ferroviario, que, como nos van a explicar ahora técnicamente, se empieza y se hace con muy poco dinero? Ésta sería una propuesta que, a nuestro entender, podría favorecer, podría atraer y podría acortar mucho en el tiempo una inversión que no es muy grande en cuanto a dinero, pero que sí es muy significativa y muy importante, como digo, para la vertebración de todo el territorio altoaragonés por donde pasa el ferrocarril.

Qué duda cabe de que esto también servirá para lanzar nuestra comunidad por este ferrocarril hacia la comunidad europea, pero, indudablemente, desde el principio y como preámbulo, va a suponer un alivio, un revulsivo muy grande para las comarcas que atraviesa la línea de ferrocarril, sin olvidar que la modernización de los ferrocarriles hasta Zaragoza capital va a tener una repercusión en cuanto a viajeros muy importante a partir de estos dos próximos años, y nosotros también queremos que esa repercusión nos llegue, desde Huesca o desde Ayerbe, hasta Canfranc.

Gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor López.

Tiene la palabra don Luis Granell, que, a la vez que habla, nos va a poner unas diapositivas.

El señor GRANELL PÉREZ: Buenos días, señora presidenta.

Señores diputados.

Cuando, en su reunión de Sabiñánigo, la Plataforma acordó encargar a una consultora especializada un estudio técnico sobre la reapertura de la línea de Zuera a Ayerbe, lo hacía porque partía del convencimiento de que sólo esa reapertura podría garantizar la eficacia y, por tanto, la supervivencia del ferrocarril en el norte de la provincia de Huesca.

¿Y por qué este convencimiento? Para ello les voy a proyectar, muy rápidamente, unas transparencias. Ahí tienen los tiempos actuales de viaje en las distintas relaciones que se atienden con el ferrocarril Zaragoza-Huesca-Canfranc. En todos verán que hay dos cuadrillos, uno primero que se refiere a los trenes actuales (son los 593, son los 596, que son los cortitos, los tamagochis, tipo 120), o los que se podrían alcanzar si se utilizaran trenes diesel más rápidos, como el 594 o TRD, que recientemente ha estado haciendo pruebas en la línea de Teruel.

Como ven, en la situación actual, los tiempos de viaje no son atractivos absolutamente, y solamente en la línea Zaragoza-Huesca empezaría a ser —si se utilizaran estos trenes, no con los actuales— competitivos con el autobús. Verán que, cuando aparece esa flechita hacia arriba, una flecha simple, significa que el tren empieza a competir con el autobús; cuando es muy competitivo, aparece una flecha doble, y, cuando empieza a ser competitivo con el automóvil, es un angulito. Eso lo iremos viendo. Vamos a ser muy rápidos en aras del tiempo.

En cuanto acabe la renovación de la vía Huesca-Tardienta, en los tiempos de viaje, como ven, si se siguen utilizando los trenes actuales (que son, además, los planes que hay previstos), realmente se gana muy poco, se ganan sólo siete minutos (algo se compite con el autobús, no mucho); sí que se competiría con un tren más rápido. Pero verán que, en el resto de la línea, la actuación Tardienta-Huesca no tiene absolutamente ninguna repercusión.

Vamos a suponer que se hiciera una rehabilitación, un parcheo serio de la línea hasta Canfranc, desde Huesca hasta Canfranc. Nos encontramos con que, en ese momento, la situación no varía; ya nos vamos a un escenario de inversión del orden de tres mil millones de pesetas, pero seguimos con unos tiempos en los que en ningún caso podemos competir con el autobús. (Abajo, ese tachoncito de Zaragoza-Canfranc serían tres horas ocho minutos; es un error en la elaboración de la transparencia.) Si nos vamos al escenario más caro de intervención (imaginemos que, de repente, hay mucho dinero y nos gastamos diez mil millones en renovar toda la vía hasta Canfranc), pues, señores, seguimos sin tener un tiempo de viaje competitivo en absoluto en ninguna de las relaciones con el Pirineo.

Ahora, otro supuesto: reabrimos el tramo Zuera-Ayerbe y dejamos la vía tan horrorosamente mal como está en el resto, y, de repente, vemos que, con una inversión de menos de la mitad de lo que costaba renovar toda la vía por su trazado actual, estamos ya en tiempos de viaje que empiezan a ser competitivos, al menos con el autobús, en las relaciones de Zaragoza con el Pirineo. A partir de ahora, los tiempos de viaje desde Huesca ya no aparecen porque serían exactamente los mismos que hemos visto en la última de las transparencias anteriores.

Si hacemos una rehabilitación, un parcheo del resto de la línea (lo cual parecería lógico: si hemos reabierto una línea en

buenas condiciones hasta Ayerbe, gastar un poquito más en mejorar la línea hasta arriba), vean que en este momento empezamos a tener ya unos tiempos de viaje francamente competitivos con el autobús, aunque aún se situarían ligeramente por encima de lo que son los tiempos de viaje en automóvil privado. Estaríamos hablando ya de un coste de reapertura del tramo más modernización en torno a siete mil millones de pesetas.

Y, si reabrimos el tramo y mejoramos el resto de la línea (estamos hablando siempre del resto de la línea sobre su trazado actual, sin ninguna variante), tenemos unos tiempos de viaje que ya hacen que el ferrocarril con el Pirineo desde Zaragoza empiece a competir incluso con el automóvil privado.

Creo que convendrán ustedes con nosotros en que no es malo establecer algún tipo de filtros que disminuyan el número de automóviles en el Pirineo, como espacio de valor ambiental indiscutible.

Y ya paso directamente a exponer el estudio técnico que la consultora Dauson Hispana ha realizado para la Plataforma. Verán que este estudio dedica todo un capítulo al marco funcional ferroviario en el que se produciría la actuación sobre este tramo; por lo tanto, le concede una gran importancia el consultor, en cuyo nombre hablo. No ha podido venir hoy el ingeniero que ha dirigido este estudio, pero colaboré con él en la realización, y me encargó que hiciera esta exposición en su nombre.

En primer lugar, el análisis de la decadencia de la línea de Canfranc, en buena medida originada por el cierre de este tramo; un marco que luego continúa con hechos tan importantes como la llegada del AVE a Zaragoza en el año 2002; antes, en el tiempo, la electrificación y renovación de vía en el tramo Tardienta-Huesca, y los escenarios futuros que se estiman para esta línea (por un lado, a un plazo más corto, la posible reapertura del ferrocarril de Canfranc, y a un plazo de veinticinco años, la travesía central de los Pirineos, el túnel de baja cota). A partir, pues, de este marco pasa a hacer el análisis y diagnóstico de la situación actual y de las actuaciones e inversiones que deberían hacerse en esta línea.

Les pongo aquí un planito que veremos a ver si se ve bien. La verdad es que la calidad del plano no es mucho mejor que la del mapa de Jesús, que es una constante de nuestra Plataforma, que lleva a todos los sitios y que casi se ha convertido en un símbolo para nosotros.

Sentada, pues, la premisa de que Huesca no ha usado en el pasado ni va a usar en el futuro el ferrocarril para ir al Pirineo por razones obvias (en el mejor de los casos, Sabiñánigo estará a una hora, casi a hora y media de ferrocarril de Huesca, cuando está a treinta y cinco-cuarenta y cinco minutos de automóvil o de autobús), la visión del mapa, como ha empezado diciendo ya nuestro secretario, explica por sí sola cómo la reapertura de este tramo, de una longitud de cuarenta y seis coma ocho kilómetros, frente a los ochenta y tres coma cuatro del trazado actual, empieza a solucionar las cosas. Pero pensemos, viendo el mapa, que Zuera no sería sólo el comienzo de este —vamos a llamarle— ramal de Gurrea, como se le llamaba en tiempos; Zuera —atención—, en ese momento que estamos estimando, sería también la cabecera del futuro acceso de la vía de ancho UIC que vendría del Pirineo hacia Zaragoza, estudio que la Diputación General de Aragón, al final de la pasada legislatura, encargó y que pensamos que en breve estará en manos del Departamento de Obras Públicas, porque creemos que está a punto de terminarse. Ese estudio señala que el punto de partida de ese acceso será Zuera.

Por lo tanto, la reapertura de Zuera-Ayerbe en este contexto ya no es una mejora local, no es una cosa pequeñita, sino una pieza clave en la relación con el Pirineo central, en una primera fase, y, en una segunda, con Francia.

En este marco, pues, junto a que las hipótesis más probables de los distintos itinerarios que se están estudiando como posibles para hacer ese futuro túnel de base en los Pirineos parten de Sabiñánigo, nos encontramos con otro valor añadido, y es que la futura travesía central de los Pirineos va a tener un trazado común con el ferrocarril de Canfranc, por lo menos hasta Sabiñánigo, y esto es lo que lleva al consultor a diseñar unos horizontes temporales y una serie de actuaciones de determinado tipo.

Pero pasemos a exponerles brevemente el diagnóstico que el consultor hace de la línea. Se trata de un tramo corto, de treinta y nueve coma tres kilómetros (lo que sería el tramo ahora cerrado al tráfico entre Zuera y la antigua bifurcación de Turuñana, más siete y medio hasta Ayerbe; en total, cuarenta y seis coma ocho), de una línea muy recta (en el estudio completo que les hemos entregado a cada grupo, en las páginas treinta y siguientes tienen la cartografía, y podrán ver cómo no hay prácticamente curvas) y, además, muy llana: vean ustedes ahí, en el perfil, cómo en esos casi cuarenta y siete kilómetros sólo asciende doscientos noventa y dos metros de altitud. Les decía que el trazado es bueno, y no es una simple afirmación: vean ahí, en esa transparencia, cómo tenemos que, en el tramo Zuera-Turuñana, el 90% del trazado es una línea recta, y, si incluimos el tramo hasta Ayerbe, que es el peor, el 87% sigue siendo una línea recta. Esto significa trenes que pueden correr más y menor coste en mantenimiento de la infraestructura, porque disminuyen los efectos de la agresión lateral de los trenes sobre la vía.

Además, en cuanto al perfil, en cuanto a las pendientes, nos encontramos con que tiene muy pocas; verán ahí que solamente hay un 12% de la línea con pendientes comprendidas entre las diez y las quince milésimas, entre el 1% y el 1,5% de pendiente. Eso significa, por ejemplo, que los trenes de mercancías pueden ser muy grandes (una simple locomotora diesel del tipo 333, por ejemplo, podría remolcar trenes de mil doscientas toneladas brutas, cosa que muy pocos trenes de mercancías en España llevan en estos momentos).

Estamos hablando del estado de la línea, una línea que tiene una plataforma para vía única, pero que tiene espacio para duplicar la vía si se quisiera. Es un trazado, además (bueno, en lugares donde falta, no lo puedo asegurar taxativamente, pero por la simple observación in situ, que la hemos hecho, diría que es por roturaciones ilegales de terrenos ferroviarios), que es accesible por caminos en prácticamente todo su trazado, con lo cual el trabajo sobre la vía es muy fácil y barato, y tiene, incluso, acceso a líneas eléctricas que facilitarían la posible electrificación posterior.

Las infraestructuras (puentes, alcantarillas, tajeas) se conservan en muy buen estado, salvo el puente metálico sobre el río Sotón, en Gurrea, donde se aprecia una desviación en la salida en el lado de Ayerbe, que implica que posiblemente el estribo se haya movido; ese puente habría que sustituirlo en cualquier caso. Las vías se encuentran levantadas a partir, aproximadamente, del kilómetro veinticinco o treinta porque Renfe, debido al mejor estado de conservación de estos carriles respecto a los que tiene en la línea abierta de Canfranc, los levanta de vez en cuando para las reparaciones que tiene que hacer en la vía, ya que se trata de carriles que actualmente no se fabrican.

La línea tiene veinticinco pasos a nivel (esto es un pequeño detalle). Lógicamente, éstos habría que reducirlos prácticamente en proporción de cuatro a uno en la primera

fase, de la que luego hablaremos, poniéndoles semibarreras y demás, y suprimirlos en posteriores fases. Tiene tres pasos superiores, que se conservan perfectamente y que sólo en la hipótesis de desdoblamiento de la vía habría que sustituir, y cinco inferiores. Tiene seis estaciones, de las cuales sólo dos están en uso (Zuera, que no tiene personal, salvo cuando se mueve material allí, y Ayerbe, que, a pesar de que tiene mucho menos uso que la de Zuera, sí que tiene personal), mientras que otras cuatro (Gurrea, Ortila-Marracos, Piedramorrera-Biscarrués y la de la bifurcación de Turuñana) están abandonadas y prácticamente en ruinas. Sin embargo, la orografía de estas estaciones permitiría adaptarlas en su momento, por ejemplo, para permitir el cruce de trenes de setecientos cincuenta metros de largo, cosa de la que, en este momento, casi ninguna línea de Renfe es capaz; la orografía de este tramo lo permitiría.

De acuerdo con ese marco general citado al principio, el consultor plantea tres escenarios temporales, de los que, como ven, el primero tiene una fecha fija: llegada del AVE a Zaragoza; el segundo, la posible reapertura del tráfico internacional de la línea de Canfranc, y el tercero, la posible (más hipotética todavía) perforación de un túnel de baja cota o travesía central de los Pirineos. Y, en este sentido, se plantea que, en un primer escenario, bastaría con circulaciones de viajeros a ciento sesenta y de mercancías a tipo cien en tracción diesel, vía única; en la segunda fase ya se podría aspirar a que los trenes de viajeros circularan a doscientos veinte (es la velocidad alta a que se aludía hace un momento), y en la tercera ya hablaríamos de una vía de gran capacidad.

La actuación que se propone en la primera fase mantiene el ancho de vía ibérico. El consultor estima que, ya que hay que actuar en la plataforma, aunque en estos momentos hemos dicho que se conserva en buenas condiciones, habría que levantarla para evitar problemas de inundaciones, de arrollamientos de la vía o de fácil accesibilidad; actualmente, las plataformas se protegen con geotextiles, etcétera. Se propone que en los tramos rectos o en las curvas de radio igual o superior a dos mil metros se deje la plataforma lista para si un día se quiere poner doble vía; no así en las curvas de menor radio. Por lo tanto, se mantendría una velocidad máxima de ciento sesenta, limitada en las curvas (como han visto, hay muy pocas), en las que tendrían que bajar los trenes a ciento cuarenta o ciento veinte kilómetros por hora. Sin embargo, el consultor plantea que en el tramo entre la bifurcación de Turuñana y Ayerbe sí que convendría rectificar el actual trazado, porque ahí hay curvas de radio quinientos que limitarían mucho la velocidad de los trenes; y, ya que se pretende renovar, piensa que es mejor dejarlas ya con radio dos mil. Para que se hagan una idea, la diferencia entre radio dos mil o radio mil significa que, a radio mil, un tren puede pasar, como máximo, a ciento cuarenta kilómetros por hora (un tren de viajeros) y uno de mercancías a doscientos veinte kilómetros por hora.

Se mantendría la vía única; se habilitarían tres puntos de cruce; seguiría la línea con tracción diesel; el control de tráfico se haría mediante un sistema fácil, por radio; se suprimirían los pasos a nivel y los que quedarán se harían con semibarreras, y no se cerraría la vía.

En una segunda fase, si se reabre al tráfico la vía de Canfranc, lógicamente, habría que mejorar ya esas curvas que no se habrían modificado y, por lo tanto, poner todo el trazado a tipo doscientos veinte; se mantendría la vía única en cualquier caso; se abriría un punto de cruce adicional; habría electrificación a veinticinco mil voltios; el control de tráfico sería centralizado; se sustituirían los pasos a nivel con semibarreras por pasos superiores o inferiores por cuestiones de

seguridad, y la vía debería estar cerrada si se quiere que tenga esa velocidad.

Y en la última fase, la de la travesía central de los Pirineos, estaríamos hablando ya de desdoblamiento de la vía y de vía de gran capacidad.

Esto tiene unos costes que vienen detallados en su ejemplar del estudio, pero ahí tienen un pequeño resumen, desglosado por las distintas partidas y que iría a un total de cuatro mil quinientos millones en la primera fase, cuatro mil trescientos en la segunda y cuatro mil seiscientos en la tercera. Si no se opta por la fórmula de la plataforma para doble vía, nos quedaríamos en la cifra de tres mil millones de que se ha hablado anteriormente.

En cualquier caso, y como bien ha dicho el señor Til anteriormente, ese total de trece mil quinientos millones es mucho dinero, pero estamos hablando de un escenario a veinte-veinticinco años, no antes (trece mil millones en veinte-veinticinco años), porque antes no es previsible que se produzca una actuación del tipo de la travesía central de los Pirineos. Pues, miren ustedes, la prensa publicaba hace tres días que la señalización del AVE Madrid-Lérida acaba de salir a subasta por veintitín mil millones (sólo la señalización).

Con este tipo de intervenciones en infra y superestructura se obtendría una capacidad francamente importante. En la segunda fase, el consultor estima que esa capacidad teórica se elevaría en este tramo nada menos que a ciento ochenta y siete trenes/día en vía única; la práctica la reduce a ciento cincuenta, siempre que se hable de un tercio de circulaciones de trenes de viajeros a doscientos por hora, un tercio de trenes regionales a ciento sesenta y un tercio de mercancías a ciento veinte.

En cuanto a la capacidad de carga, se estima, en vía única, en cincuenta mil toneladas brutas remolcadas por día o treinta y cinco mil netas, lo que daría una capacidad teórica anual de diez coma cinco millones de toneladas al año en vía única. Esto, lógicamente, es mucho más de la capacidad que tendría incluso el Canfranc reabierto (el estudio que está haciendo la consultora Systra en Francia habla de que la capacidad máxima de la línea de Canfranc sería de cinco millones de toneladas).

Lógicamente, la reapertura de este tramo no se podría producir de una manera totalmente aislada del resto de la línea. Parece lógico que, en esa primera fase, la reapertura del tramo Zuera-Ayerbe fuera acompañada de una rehabilitación, al menos ligera, del resto de la línea; en la segunda fase, sin embargo, habría que hacer actuaciones de mayor calado, como es la construcción de una variante entre Ayerbe y Caldearenas que evite un tramo muy difícil que limita grandemente la capacidad de la línea. En cualquier caso, esta variante, según los estudios de Ineco del año noventa, llevaría consigo la construcción de dos túneles, cada uno de menos de uno y un kilómetro y medio aproximadamente de longitud, frente a la posible hipótesis de un túnel que atravesase la sierra Caballera, en las proximidades de Huesca, con lo que nos enfrentaríamos con un túnel de más de diez kilómetros de longitud (los costes, lógicamente, se disparan).

Construcción de la variante de ancho UIC entre Zuera y Zaragoza, con arreglo al estudio que realiza la Diputación General de Aragón; reapertura y modernización, lógicamente, de la vía francesa cerrada; cambio del ancho ibérico al ancho UIC en la totalidad de la línea, y una parte que a la Plataforma nos parece especialmente importante, que es la propuesta de que se construyera en Huesca (porque la línea de Ayerbe a Huesca también debería adaptarse a ancho UIC) una terminal para la carretera rodante, porque, si bien se estima que el grueso de las mercancías tendría su partida en la

plataforma intermodal de Zaragoza, nos parece muy importante, por cuestión de ordenación del territorio, que Huesca pudiera tener una parte, y estimamos que ésta podría ser, en la nueva variante ferroviaria de Huesca, el tema de la carretera rodante. Y, finalmente, la reapertura de este tramo. Vean ustedes: hemos estado hablando de tiempos de viaje desde Zaragoza, pero bueno será no mirarnos sólo el ombligo y pensar que el Pirineo es un destino de viaje para mucha más gente que procede no sólo de Zaragoza, sino de Madrid. Vean ahí los tiempos de viaje que habría: en una primera fase nos situaríamos, con un tren tipo Talgo 200, de Madrid a Canfranc, en cuatro horas; en la segunda fase, en la que ya tendríamos la línea electrificada y tipo 220, utilizando un Talgo que tiene una velocidad con ciertas limitaciones, estaríamos en tres horas veinte minutos, y, si utilizáramos trenes AVE que, al ser vía de ancho UIC, podrían seguir perfectamente hasta el Pirineo, en dos horas cincuenta y cinco; y en la tercera fase, una pequeña reducción, porque simplemente sería una cuestión de capacidad.

A título comparativo, frente a estas cuatro horas en la opción mínima, el Río Aragón, que hace el trazado desde Madrid sólo hasta Jaca, en la actualidad utiliza seis horas cincuenta minutos.

Nada más. Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Granell.

¿Necesitan que suspendamos la sesión? ¿Podemos continuar?

En primer lugar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto, el señor Lacasa.

El señor diputado LACASA VIDAL: Muchas gracias, señora presidenta.

Desde Izquierda Unida, señores representantes de la Plataforma pro ferrocarril directo a los Pirineos, reciban nuestro saludo, y no sólo el saludo, sino el apoyo más intenso que pueda transmitirles desde esta tribuna.

Nuestra formación política está muy ocupada y muy interesada en provocar un reequilibrio en lo que entendemos por los modos de transporte, no sólo en este país, sino en el conjunto de la Unión Europea. Nosotros entendemos que es urgente y necesario provocar un reequilibrio entre lo que es el transporte por carretera (que en estos momentos es el modo más abundante tanto de transporte de viajeros como de mercancías en buena parte de los trayectos) y el ferrocarril en favor de éste, por muy diversas consideraciones que no es el lugar ni el momento de hacer en esta Comisión, pero que, básicamente, irían desde un punto de vista económico hasta, sobre todo, un punto de vista social y ambiental, que nos preocupa de forma extraordinaria. El impacto que tiene el transporte sobre toda la calidad de vida humana es muy importante desde el punto de vista del consumo de energías fósiles no renovables hasta otra serie de aspectos que entendemos que en estos momentos son claves para diseñar una política de futuro.

Por lo tanto, todo lo que vaya en la dirección de potenciar el ferrocarril y hacerlo un uso alternativo y un uso, además, como se explicaba en las gráficas, que realmente sea atractivo para el público, tanto para los viajeros como para el uso de mercancías, es algo en lo que nos van a encontrar de forma directa.

Lo que sucede es que ustedes vienen aquí a exponernos unas ideas que yo creo que probablemente van a encontrar un apoyo —no lo sé, estoy adelantándome— de todos los grupos políticos, pero la pregunta, como siempre, es qué hacer o

cómo hacerlo, teniendo una buena idea, cómo ponerla en marcha, y creo que Víctor López incidía un poco ahí en su intervención. Es decir, yo creo que la exposición de Luis Granell ha sido muy clara, y probablemente muchos podamos decir que estamos completamente de acuerdo, pero, a partir de ahora, ¿cómo hacer que esto, que es una buena idea, se pueda realizar y pueda encontrar un futuro?

Aquí es donde vemos las cosas con un poco más de escepticismo, con más preocupación, porque no sólo lo vemos en este tramo, sino que lo vemos, en general, en las actuaciones ferroviarias que no son el AVE. Es decir, hay, eso sí —todos lo saben—, un enorme programa de inversiones encaminado a poner en marcha el tren de alta velocidad entre Madrid y la frontera francesa y hay otros planes de otros trenes de alta velocidad, pero observamos una enorme dificultad cada vez que nos aproximamos a lo que son inversiones en otras infraestructuras ferroviarias en esta comunidad autónoma o, probablemente, en otras comunidades autónomas del Estado español. Cuando hemos analizado, en muchas ocasiones, en esta Comisión y en el Pleno la situación de nuestras comunicaciones con Valencia a través de Teruel, pues vemos en qué situación se encuentra también esa línea y qué enormes dificultades hay.

Simplemente, por que conozcan: hace escasísimos días, en las Cortes valencianas, nuestro grupo, Esquerra Unida del País Valencià, presentaba una proposición no de ley encaminada a la reapertura del tráfico de mercancías entre Valencia y Zaragoza a través de Teruel, y se encontró con el voto negativo del Partido Popular (y, por lo tanto, con el rechazo de la proposición no de ley), con el argumento de que cómo iba a evitarse el tráfico de mercancías por Tarragona, que era una cuestión estratégica y que no consideraba bajo ningún aspecto prioritaria la reapertura del tráfico de mercancías por Teruel. Por lo tanto, las mercancías seguirán yendo por Tarragona indefinidamente, y olvidémonos, por lo menos mientras la voluntad del Partido Popular sea ésa en esta situación.

Por tanto, es una dificultad objetiva. Y ustedes nos plantean una cuestión que yo creo que está bien sacada (Víctor nos la planteaba yo creo que atinadamente). Es decir, el Gobierno de la comunidad autónoma hizo una oferta de financiación; nosotros teníamos dudas en cuanto a que esa oferta comprende unos gastos que debería asumir esta comunidad autónoma, unos gastos de intereses, pero, en todo caso, ponía la pelota sobre el tejado del Gobierno central, un Gobierno central que hasta ahora, en la última etapa del Partido Popular (pero también podemos remontarnos a etapas anteriores, lógicamente), no ha hecho ninguna inversión sería en actividad ferroviaria, fuera de lo que ya he dicho del tema del AVE.

Y, en ese sentido, yo creo que está bien sacado el tema, porque hubo una reacción muy fuerte del Gobierno central; aunque hubo una parte positiva, en cuanto que el ministro de Economía lo recogió como un elemento positivo, hubo una reacción muy negativa del ministro de Fomento, que dijo que esto no era necesario porque la autovía, que era uno de los elementos fundamentales, se iba a hacer antes del 2004-2005, y, por tanto, en ese sentido no era necesario. Pero no se dijo nada del ferrocarril. Cuando el Gobierno central dijo que no necesitaba ayuda para hacer las obras de infraestructura, lo dijo, sobre todo, refiriéndose al eje norte-sur carretero; no dijo nada de las inversiones ferroviarias complementarias, como éstas de las que estamos hablando ahora. Por tanto, no estaría de más que, quizá, esta pregunta, esta formulación se pudiera hacer llegar también a estas autoridades centrales, teniendo en cuenta que ahora mismo hay un gobierno que,

lógicamente, acaba de salir de unas elecciones, tiene mayoría absoluta y, por lo tanto, tiene un enorme margen de actuación (ahora ya no puede poner excusas sobre cuál es su voluntad política). Y yo creo que desde este parlamento, desde estas Cortes, podemos recoger esta sensibilidad, podemos instar al Gobierno de Aragón a que sea diligente en la transmisión de la voluntad política (que espero que sea unánime) de esta Comisión y de esta cámara en favor de esa reapertura del ferrocarril directo y, obviamente, a que se dirija al Gobierno central, que es quien tiene la competencia sobre las infraestructuras ferroviarias (por lo menos en estos momentos), para indicarle, primero, nuestra voluntad política clara de que esto se haga así e, incluso, la voluntad de cooperación de la comunidad autónoma, teniendo en cuenta, obviamente, que, al final, quien tiene la responsabilidad es el Gobierno central (pero desde aquí no queremos permanecer en la pasividad).

Entiendo que quizá ése fuera un escenario lógico y razonable para poderlo llevar a cabo, y, en todo caso, termino, aparte de felicitándoles y dándoles todo nuestro apoyo, preguntándoles para el turno final, cuando ustedes nos contesten, qué gestiones han hecho cerca del Gobierno de Aragón en torno a este aspecto, si el Gobierno de Aragón se ha comprometido de alguna manera a impulsar cerca del Gobierno central la idea que apuntaba Víctor López u otras ideas alternativas de cómo alcanzar esta posible realización y también si tienen contactos o conocimiento de instancias del Ministerio de Fomento, del Gobierno central, al respecto, y, por lo tanto, qué expectativas hay en su opinión o cuáles deberían generarse en un futuro inmediato.

Nada más, y muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Lacasa.

Tiene la palabra el señor Fuster, de Chunta Aragonesista.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señora presidenta.

Bienvenidos todos los alcaldes y demás integrantes de la Plataforma a estas Cortes de Aragón, Cortes de Aragón que, por otra parte, recientemente, mediante la proposición no de ley 67/99 (es decir, al final del año pasado) ya tomaron un acuerdo que, en la medida en que supongo que estamos siendo coherentes con el mismo, implica un apoyo a las reivindicaciones que esta Plataforma defiende; en concreto, el punto cuarto de esa iniciativa decía que «Las Cortes de Aragón instan asimismo a la Diputación General de Aragón para que solicite del Gobierno de España que reabra el tramo Zuera-Turuñana y modernice en su totalidad la línea Zaragoza-Canfranc, contemplando la posibilidad de implantar el ancho de vía UIC, así como que considere la extensión de estas mejoras a la línea Zaragoza-Sagunto».

En todo caso, la posición de nuestro grupo es la de reiterar el apoyo a las iniciativas de esta Plataforma, apoyo que hemos traducido en nuestros programas electorales, y entendemos que podemos estar todos de acuerdo en que las ventajas son evidentes: el coste modesto de la inversión que supondría llevarla a cabo, el ahorro en el tiempo y, por supuesto, en el recorrido e, incluso, la futura rentabilidad estratégica de cara a reivindicar otro tipo de inversiones o de comunicaciones futuras.

La cuestión que deberíamos plantearnos, o que entendemos que deberíamos preguntarnos hoy, es, primero, si es verdad que esta iniciativa no tiene afecciones sobre las posibilidades de la ciudad de Huesca, asunto que entendemos

estratégicamente importante, porque no hace falta decir sólo que no las tiene y que a la ciudad de Huesca le beneficia: hay que especificar exactamente cuál es el beneficio que la ciudad de Huesca puede tener. Porque a ninguno se nos escapa que en todo este tipo de inversiones y actuaciones hay que priorizar, y parece claro que en un primer grado de prioridades estarían la conexión entre Zaragoza y Huesca, con esta electrificación final de Tardienta, que la va a permitir, y, por supuesto, la reapertura del Canfranc en su conjunto; y después, en un segundo nivel de prioridades, creo que estaría la reapertura de este tramo, cuya conveniencia está demostrada precisamente por el funcionamiento de la propia línea del Canfranc en su conjunto. La mejor forma que tenemos desde nuestra posición para conseguir que la reapertura de este tramo Zuera-Turuñana sea posible es demostrar la viabilidad del Canfranc. Este tramo es un círculo o un pez que se muerde la cola: este tramo hace más interesante, más competitiva, más razonable y más defendible la reapertura del Canfranc, y la reapertura del Canfranc hace totalmente necesario e imprescindible este tramo.

De modo que sí que sería bueno ese establecimiento de las prioridades, y he visto, además, que la Plataforma, a través de ese estudio que nos ha presentado, también lo marca perfectamente con esas fases A, B y C o con esa primera, segunda y tercera fase; y, en este sentido, nosotros, por supuesto, estamos por apoyarlo desde las Cortes de Aragón. Pero ahora es la hora de las decisiones de un Gobierno central que es el que tiene las competencias, que es el que tiene las posibilidades financieras de llevarlo a cabo. Y es verdad que estas inversiones son modestas, muy modestas, comparadas con cualquier otra; desde luego, si las comparamos con cualquiera de las actuaciones que se hacen en la línea del AVE, esto es peccata minuta y migajas comparado con todo aquello. Hablo incluso de las cifras totales de actuación en las tres fases, de esos trece mil, catorce mil millones del conjunto de actuaciones: sigue siendo muy poco dinero, y, desde luego, muy poco dinero para el presupuesto de cualquiera de los ejercicios de un Ministerio de Fomento que quisiera y que tuviera una voluntad real de invertir. Es verdad que no sólo está este tramo, que no sólo están Zaragoza-Canfranc y la reapertura de este subtramo, sino que está también Zaragoza-Teruel y que hay mucho por hacer; pero, realmente, las inversiones a realizar son menos importantes de lo que pudiera parecer.

Así que, tras reiterar la posición de nuestro grupo, sólo quisiera dos puntualizaciones: una, que, aparte de Víctor López o de quien se estime pertinente, se especificara más exactamente el beneficio que puede tener la ciudad de Huesca, porque entendemos que estratégicamente es muy conveniente que desde la ciudad de Huesca y desde el Alto Aragón en su conjunto se visualicen esas ventajas para que se pueda apoyar también, sin reservas (a veces las ha habido, de todos es conocido), por un lado, y, luego, por otro ya, una curiosidad que refleja la prensa altoaragonesa de hoy (ésta se la preguntaría a Jesús Vallés en su calidad de secretario de la Plataforma), que dice que entre los acuerdos que adoptó la Plataforma en su última reunión, realizada en Caldearenas el pasado mes de noviembre, estaba el de apoyar el proyecto Jaca 2010 porque incluye una mejora de esta línea ferroviaria: ¿no existe una cierta contradicción entre estar apostando, como nosotros apostamos, por el ferrocarril (ya no sólo como un sistema complementario de comunicación, sino como una vía alternativa a las actuales comunicaciones por carretera o que, en todo caso, puede descongestionar ese tráfico) y, al mismo tiempo, si es que es así —espero que usted me lo aclare—, apostar por un modelo de desarrollo que, evidentemente,

tal como está concebido hoy —esperemos que en el futuro pueda hacerse de otra manera— el proyecto olímpico Jaca 2010, desde luego, choca con lo que es el respeto y la protección del medio ambiente de nuestro Pirineo?

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Fuster.

Tiene la palabra el señor Martínez, del Grupo del Partido Aragonés.

El señor diputado MARTÍNEZ SÁNCHEZ: Gracias, presidenta.

Buenos días. Bienvenida toda la Plataforma pro ferrocarril directo a los Pirineos.

En primer lugar, en nombre de mi grupo, quisiera darles la enhorabuena por el trabajo que están realizando, igual que otras plataformas que existen en otros territorios de Aragón. Yo creo que es un trabajo que al final conseguirá los frutos y pienso que, aunque los avatares en algunos momentos han impedido que estas plataformas consiguieran sus objetivos, al final lo van a conseguir. Es un trabajo muy interesante para Aragón y muy necesario.

Al oír hablar de la Plataforma pro ferrocarril, yo me he sentido especialmente implicado por mi procedencia de la provincia de Teruel. Yo creo que ustedes conocen perfectamente la situación del ferrocarril de Teruel, conocen perfectamente la situación de las vías, vías prácticamente tercermundistas, en un estado en algunos casos absolutamente deplorable, y he oído una frase —no recuerdo quién de ustedes la ha dicho— que me ha hecho reflexionar y pensar en hace pocas fechas: «peligro inminente de cierre de la línea Huesca-Canfranc». Cierto, pero en estos momentos hay peligro inminente de cierre de más líneas en Aragón; ésta es una, no cabe duda, pero hay peligro inminente de cierre de más líneas. Y me ha venido también a la cabeza, al oírles y, sobre todo, al ver los planos que ustedes han expuesto, esta especie de circunvalación, ¿verdad?, me ha venido a la cabeza lo que ocurrió con el Sol de Levante, en la provincia de Teruel, que esa circunvalación se multiplica por muchísimo más porque, para hacer el mismo recorrido, el Sol de Levante, en estos momentos, está haciendo ciento ochenta kilómetros más. Todos ustedes están perfectamente enterados.

El Partido Aragonés, al que yo represento en este momento, está totalmente de acuerdo, y lo ha manifestado y ha llevado a cabo actuaciones que lo demuestran, en apoyar las iniciativas tendentes a la mejora de las líneas de ferrocarril de esta comunidad autónoma: absolutamente de acuerdo. Hemos presentado enmiendas a los presupuestos generales del Estado en su día, proposiciones no de ley, iniciativas parlamentarias tendentes siempre, en general, a la mejora de la línea del ferrocarril. La verdad es que, por desgracia, no hemos conseguido en la mayor parte de los casos nuestros objetivos, no nos los han aceptado.

Pero el caso concreto suyo en este momento, y hablando ya en términos económicos (que, por desgracia, en algunos casos es el final, ¿verdad?), es conseguir tres mil millones de pesetas. Para esos tres mil millones de pesetas caben varias posibilidades. Alguien ha hablado del adelanto de financiación, igual que en su día se propuso el adelanto de financiación de ese dinero por parte de la comunidad autónoma al Estado; pero yo diría que existen otras posibilidades que, además, son mucho más directas y, si cabe, incluso mucho más justas. En este caso, en el que hablamos de tres mil millones de pesetas, una cantidad casi casi ridícula

para los presupuestos generales del Estado (el Gobierno central es quien tiene competencias en este tema), la inversión directa del Ministerio de Fomento sería lo más lógico. El Ministerio de Fomento debería actuar directamente sobre esta línea, cosa que no ha hecho sobre otras ni, por supuesto, sobre ésta, debería actuar sobre ésta y sobre todas las de la comunidad autónoma que realmente lo necesitan. E, incluso, cabría otra posibilidad, vía convenio comunidad autónoma: exigir, como ya ha ocurrido en otras comunidades autónomas, y realmente allí sí lo ha hecho el GIF (el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias), o, en su caso, el Ministerio de Fomento, la aplicación de una inversión a la vez que se firma este convenio. Pero estoy hablando de esta inversión y de otras muchas que se necesitan en Aragón.

Vuelvo a repetir: nos parece un proyecto absolutamente interesante, un proyecto que vamos a estudiar con todo el cariño, que vamos a intentar que sea una realidad, y, sobre todo, nos preocupan —como el portavoz de CHA ha dicho ya— las posibles implicaciones, la posible compatibilidad (que nos gustaría, si es posible, que nos explicaran un poco más) con la línea de Huesca o con la ciudad de Huesca.

Por lo demás, desde esta implicación personal por la cercanía que tengo respecto al problema de Teruel y desde la implicación de mi partido, del Partido Aragonés, que ha demostrado a lo largo del tiempo que está de acuerdo totalmente con la mejora de las líneas de ferrocarril en Aragón, cuenten ustedes con nuestra ayuda absolutamente.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Martínez.

Tiene la palabra el señor Becana, portavoz del Grupo Socialista.

El señor diputado BECANA SANAHUJA: Gracias, señora presidenta.

Bienvenidos, también en nombre del Grupo Socialista, a las Cortes, a esta Comisión de Ordenación Territorial de las Cortes de Aragón. Gracias por la exposición que nos acaban de hacer de un documento que entendemos que ha sido de elaboración compleja y que nos ha facilitado conocer en poco tiempo los datos básicos que fundamentan la apuesta de la Plataforma a la que representan. Quiero transmitirles, en nombre del grupo al que yo represento, la apuesta por el modelo de transporte ferroviario en una triple dirección: la apuesta por mejorar las líneas convencionales, la apuesta por hacer accesible a los aragoneses el tren de alta velocidad y la apuesta por el transporte combinado como modo de interconectarlos con las redes transeuropeas de transportes.

Marcados estos objetivos del Grupo Socialista, y traducidos a la provincia de Huesca, querría decir que nuestro grupo apuesta por que haya una línea moderna que una la ciudad de Huesca con la ciudad de Zaragoza y que permita la circulación de trenes lanzadera en recorridos con un tiempo competitivo, que mantenga la relación entre Huesca y Lérida y que permita la unión o el enlace de una parte importante del territorio de la provincia de Huesca con la estación del AVE en Lérida y con la zona del Levante español. Pensamos que es importante el proyecto que nos han presentado, el acceso directo a los Pirineos (nuestro grupo también fue uno de los firmantes de la proposición no de ley que aprobaron las Cortes el pasado mes de diciembre, en la que las Cortes de Aragón apostaron explícitamente por la reapertura del tramo de Zuera a Turuñana), y este acceso a los Pirineos viene también complementado por la apuesta por la interconexión con las redes de transporte transeuropeo, por la apuesta por la

reapertura del túnel ferroviario de Canfranc y por la construcción de un nuevo túnel ferroviario de baja cota en el macizo de Vignemale.

El estado actual de la cuestión es que, después de mucho tiempo, va a acabar de electrificarse ahora la vía desde Tardienta hasta Huesca; que, a pesar de que llevamos en ese proyecto mucho tiempo, todavía durante mucho tiempo por esa vía recién electrificada van a circular trenes que no serán trenes eléctricos, que serán máquinas diesel; que mantenemos todavía tiempos y servicios que no son competitivos con otros modos de transporte, y que en estos últimos años la inversión en infraestructuras ferroviarias ha decrecido y, como han dicho otros portavoces, nuestra comunidad autónoma está en un nivel poco satisfactorio.

Frente a esta situación, conocemos que el Ministerio de Fomento ha encargado a la empresa Iberinsa —creo que es— un estudio de viabilidad de la conexión completa desde Sargunto hasta Canfranc, y, en este sentido, pensamos que sería importante que nos informaran de si el estudio que ha realizado esta consultora, encargado por la Plataforma, contiene ya informaciones del estudio que está haciendo Iberinsa, y viceversa: si Iberinsa conoce los datos tan interesantes que ustedes nos han aportado esta mañana aquí. ¿Por qué? Porque consideramos que la decisión que al final adoptará el Ministerio de Fomento sobre estas infraestructuras ferroviarias derivará, en su mayor parte, de las conclusiones a las que llegue el estudio técnico. Será entonces cuando el Ministerio de Fomento adopte los acuerdos sobre inversiones ferroviarias en el trazado de esta vía, será entonces cuando tendrá sentido considerar propuestas como la que hacía el alcalde de Canfranc, en el sentido de anticipar financiación para anticipar también realización de la obra; pero es imprescindible, para que esta propuesta pueda considerarse por el Gobierno, que previamente se hayan adoptado acuerdos.

¿Qué nos queda? Nos queda avalar, entre todos (entre las Cortes, que ya han adoptado decisiones, entre las acciones que pueda emprender el Gobierno de Aragón y entre las acciones que puedan emprender los ayuntamientos y las plataformas sociales para fomentar este uso como la suya), este proyecto ante el Ministerio de Fomento.

Nosotros consideramos que hay dos temas que son ya suficiente aval; es decir, la reapertura del túnel ferroviario del Canfranc, por la que apostamos todos los grupos parlamentarios, y el proyecto de construcción de un túnel de baja cota ya son un argumento de peso. Pero se ha mencionado aquí el proyecto olímpico de los Pirineos, pues si de alguna manera hay algún factor determinante para la sostenibilidad de ese proyecto olímpico es el enlace rápido con la ciudad de Zaragoza, que puede evitar que muchas infraestructuras se tengan que construir necesariamente en una zona sensible como son los Pirineos y puedan construirse (sobre todo lo que afecta a la residencia de los participantes y de los visitantes) en la propia ciudad de Zaragoza o en todo este territorio cercano a los Pirineos, pero no dentro de la zona sensible.

Es decir, nuestro grupo entiende que no habrá proyecto olímpico si no es un proyecto sostenible y que uno de los factores que puede aportar mayor sostenibilidad a ese proyecto olímpico es, precisamente, el ferrocarril que permita un enlace rápido con la ciudad de Zaragoza.

En conclusión ya, apoyo del Grupo Socialista a la propuesta de reapertura que ustedes nos presentan hoy, dejando también muy claro que esta apuesta por la reapertura es perfectamente compatible con la apuesta por la modernización de las líneas convencionales que permiten la unión de Huesca con Zaragoza y la unión de Huesca con Lérida.

Gracias, señora presidenta.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Becana.

Tiene la palabra el señor Bielza, del Grupo Popular.

El señor diputado BIELZA DE ORY: Muchas gracias, presidenta.

En primer lugar, mi bienvenida a los miembros de la Plataforma pro ferrocarril directo a los Pirineos, en nombre del Grupo Popular y en nombre propio; yo casi diría también que desde el punto de vista profesional, en cuanto que he escuchado indirectamente una lección práctica de ordenación del territorio hecha desde los municipios, probablemente mejor de la que muchas veces hacemos desde aquí. Esto es algo que yo vengo reivindicando desde un principio: que esto se llama Comisión de Ordenación Territorial; ésta es una Comisión que, por el cambio de competencias del Gobierno, está excesivamente polarizada en las infraestructuras, y las infraestructuras no son más que una parte de esa política territorial, una parte importante, pero una parte.

Yo creo que ustedes han dado un enfoque muy lógico, muy sensato y muy apoyable. Si lo hubiera sabido, en vez de la clase de las ocho de la mañana que les he dado a mis alumnos, hubiera pedido permiso a la presidenta para que hubiera dejado entrar aquí a unos cuantos, y hubieran podido escuchar de sus propios labios estos planteamientos. Ustedes han hecho un planteamiento sin color político. Desafortunadamente, después, algunos de los portavoces —ya me referiré a ello al final de mi intervención— le han dado un sesgo creo que no muy conveniente, porque esto es una cuestión de bien común, esto es una cuestión de verdadera ordenación del territorio (es el impulso del eje gallego, podríamos decir), y creo que han dado ustedes en la diana en su planteamiento, y por ello no puedo menos que felicitarles.

Querría hacer unas reflexiones y, al mismo tiempo, alguna pregunta, y para ello me permitirán que haga un recorrido por las intervenciones de cada uno de ustedes, empezando por el secretario de la Plataforma, el señor Vallés, que ha hecho una precisión de datos (ha sido un buen fax inicial). Quizá lo que le diría es que, de entrada, este folleto tendrá que cambiar, porque ahí pone una inversión de mil quinientos millones, usted ha hablado de tres mil y el señor Granell, al final, nos ha hablado de trece mil quinientos millones de pesetas a largo plazo, y yo creo que, para ser convincentes, hay que dar siempre la misma cifra, aunque aquí lo hemos entendido en la medida en que lo han ido explicando. También le diría que, puesto que el señor Granell le acompaña en este impulso —y me consta por muchas circunstancias que es geógrafo—, le eche una mano para presentar una cartografía... Hombre, ésta quizá impacta más en cuanto que es de cuchara —podríamos decir— y viene muy bien para que se meta por los ojos.

A Carlos Til, alcalde de Gurrea, le diría que le felicito, en primer lugar, por haber sabido traer aquí el apoyo de la Federación Aragonesa de Municipios, porque eso es importante, el que no sólo se busque el apoyo de los grupos parlamentarios de las Cortes aragonesas, sino que también se tenga el apoyo unánime de los municipios, de los que tienen la responsabilidad de la política local directa; que no haya dudas, por ejemplo, sobre algo que ha salido aquí varias veces y que alguno de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra ha citado, que no haya contradicciones con los intereses de Huesca. Yo creo que, tal y como lo han expuesto ustedes y lo ha dicho usted mismo, no tiene por qué haber ningún tipo de dialéctica entre las dos reivindicaciones.

Pero creo que ha dado en el clavo cuando ha hablado de la ordenación del territorio como de un instrumento para dar las mismas oportunidades a todas las partes del territorio, y, desde luego, éstos son territorios (este eje, y pienso en el Gállego, pero pienso también en Ayerbe de una manera particular o en Caldearenas) que, desde luego, han quedado marginados por una serie de políticas por lo que sea. Hablar de justicia socioterritorial es una expresión un tanto difícil (los juristas no la admiten; los geógrafos, sí), pero, de cualquier manera, creo que tienen ustedes toda la razón para agarrarse a un proyecto que merece la pena y que puede impulsar una verdadera vertebración de esta zona del territorio.

Y también el hecho de haber subrayado que el trazado está ya y que, por tanto, es una inversión barata, que es algo propiedad de Renfe; pero luego ya hablaremos de esto, porque, aunque sea propiedad de Renfe, el Gobierno autónomo, al tratarse de un proyecto de vertebración territorial que nos interesa a nosotros desde Aragón, tiene responsabilidad no sólo para hacer un adelanto financiero, sino para mucho más (tiene más responsabilidad en este tema de lo que aquí se ha planteado por parte de algunos portavoces, que, lógicamente, son los que sustentan al Gobierno, y les interesa echar el muerto a Madrid).

Entonces, tendría que decirles que también estoy de acuerdo con lo que ha expresado el señor Til, que es una vía alternativa para sacar ese colapso que tiene la carretera y que hay que jugar con las dos alternativas; también han hablado otros intervinientes de jugar con los modos de transporte de un modo complementario, y éste es el momento y la oportunidad.

En cuanto a lo que ha dicho el alcalde de Ayerbe, pues, evidentemente, si hay una población que ha quedado marginada como consecuencia de la variante de Monrepós y que se ha descomercializado de alguna manera, le han hecho perder fuerza a lo que ha sido una cabecera de comarca desde hace muchos siglos... La verdad es que Ayerbe ha sido castigado por este anterior proyecto, y lo deseable sería que en este proyecto se convirtiera en un nudo de enlace ferroviario, porque, desde luego, en la medida en que se cerró el tramo, la verdad es que Ayerbe perdió oportunidades por el ferrocarril y luego las perdió por la carretera, con lo cual estamos ante una situación no deseable.

Ha dicho algo que también me ha interesado mucho, que es la accesibilidad al territorio-museo, la accesibilidad a un patrimonio cultural-natural. Como ustedes saben, en la anterior legislatura, desde el gobierno PP-PAR, desde la consejería que yo en aquel momento llevaba, tuvimos especial interés en que saliera adelante ese proyecto Terra Incógnita, que fue un proyecto modelo en Europa en cuanto que, dentro de la ordenación del territorio, se utilizaron las perspectivas de la promoción de la protección del patrimonio cultural y del patrimonio natural. Entonces, me parece magnífico que usted haya enlazado lo que es una infraestructura con un espacio de protección y de promoción de cara a un turismo cultural, evidentemente. Eso está en la línea de la Conferencia de Leipzig del año noventa y cuatro de los ministros de ordenación del territorio, que hablaban de tres patas, y por eso les decía que ustedes, de una manera práctica, han hablado de las tres patas: el sistema de ciudades, el sistema de infraestructuras y, en tercer lugar, el sistema de espacios de protección cultural y ambiental. Por tanto, les vamos a apoyar, evidentemente, en esta línea que mantuvo el Partido Popular desde el gobierno y que quiere seguir manteniendo desde la oposición.

Y ¿qué le voy a decir al alcalde de Caldearenas cuando está en uno de los vacíos más lastimosos que puede haber en Aragón en población (ahí estamos por debajo de dos, un

habitante por kilómetro cuadrado)? La verdad es que, incluso desde el punto de vista de la gestión ambiental, es absolutamente necesario tomar medidas en esta zona para que no perdamos lo poquísimo que queda y para que ganemos, si es posible, y asentemos población, etcétera.

Y al amigo Víctor, alcalde de Canfranc, ¿qué le voy a decir de su intento de reabrir el Canfranc, de potenciar esa joya que tienen, esa estación de ferrocarril? Evidentemente, usted tiene que decir desde ahí, desde su posición (que estoy mirando en el mapa), que ambos proyectos, ambos tramos (el que va por Huesca y el que va por el Gállego) son compatibles y que ambos son buenos para potenciar el que no se cierre y se mejore la línea de Canfranc. Y usted ha hablado de la capacidad financiera de la DGA, ha sido el primero que lo ha dicho de una manera explícita, y yo le digo: sí, capacidad financiera, pero también tiene una responsabilidad directa por lo que acabo de apuntar.

Mi felicitación al señor Granell por la exposición que ha hecho desde el punto de vista técnico, yendo más allá de lo que es la mera recuperación del tramo y planteando en tres fases algo muy ambicioso. Pero, evidentemente, hay que empezar por los tres mil millones que acaban en cuatro mil quinientos y que se convierten, en tres fases, en trece mil quinientos. Bueno, pues creo que hay que plantear las cosas de esta manera para luego ir consiguiendo cubrirlas poco a poco; pero la primera fase creo que es urgente y que hay que abordarla ya. El Grupo Popular va a hacer suyos muchos de los planteamientos que se han hecho aquí en este momento, exigirá al Gobierno de Aragón que emprenda actuaciones (le concierne no solamente la capacidad financiera, sino ponerse en contacto con el Ministerio de Fomento, con Renfe y con el GIF y empezar a trabajar en algo...). Sabemos quién es el propietario de ese tramo, pero también sabemos, señores, que las competencias en materia de ordenación del territorio residen aquí, no residen en Madrid, y que la responsabilidad de vertebración del territorio reside aquí y no en Madrid. No sigamos jugando al victimismo, señores que apoyan al Gobierno, no sigamos mirando sólo al Ministerio de Fomento: vamos a mirar al propio Gobierno de Aragón, vamos a exigirle que en este tema emprenda inmediatamente actuaciones.

Y no me digan, como ha dicho el tercer representante del Gobierno, el portavoz de Izquierda Unida: «Sólo se han hecho las inversiones del AVE». ¿Le parece poco? Mire usted los presupuestos de este año, le digo al portavoz del Partido Socialista, aparte de que no es cierto que sólo han venido las inversiones del AVE (están la electrificación de Tardienta-Huesca y otras actuaciones); pero procuren ustedes comparar con las cifras que tenían cuando estaban en el gobierno central, y menuda diferencia: hay una distancia infinita. Claro, las cifras del AVE son monstruosas, ¿no?, pero, evidentemente, aquí hay dos misiones distintas: una, la del Gobierno central, que tiene la responsabilidad de las infraestructuras nacionales y de la vertebración territorial del territorio español, y otra, la que tenemos aquí, desde el Gobierno, desde las Cortes, como impulsores y como oposición, a la hora de las infraestructuras de Aragón y a la hora de vertebrar el territorio, y eso nos corresponde, señores, nos guste o nos guste, aquí, en Aragón (tenemos las responsabilidades desde hace unos cuantos años). Y, entonces, fíjense ustedes en que nos van a poner los dos nudos, Calatayud y Zaragoza; está muy bien, y todos la hemos apoyado, la idea de diversificar (el señor Granell, uno de los padres de las lanzaderas), el que podamos impulsar ese desarrollo desde Zaragoza y desde Calatayud al resto del territorio aragonés.

Pero, ojo, la parte que corresponde a este tramo que está cerrado en buena parte es responsabilidad nuestra. Sabemos

quién es el propietario, también sabemos, señores, que en el área metropolitana de Zaragoza hay una convergencia de responsabilidades (ayuntamiento, DGA, municipio, Gobierno de Aragón y Fomento, y también, en algunos casos, diputación provincial y ayuntamientos de la periferia). Entonces, no focalicemos aquí las cosas de una manera unilateral; aquí hay una responsabilidad compartida, y la única manera de que salga este proyecto es teniendo una óptica correcta, y lo digo desde este momento, en que ha salido el tema de una manera bien desarrollada por parte de la Plataforma, para no empezar a jugar, como ha hecho también el Partido Aragonés, cuando dice: sí, el Estado tiene competencias en esta materia y es el responsable, y Renfe es la propietaria y... Pero, hombre, este ramal es vertebrador y en este ramal tenemos que tener... Usted ha dicho esas cosas; yo estoy utilizando sus palabras, no estoy diciendo cosas distintas.

En fin, señores, miremos al futuro, no miremos al pasado (qué ha puesto el uno o qué ha puesto el otro). No, no, yo miro y escucho lo que se ha oído aquí. Estos señores han venido aquí a hablar de un proyecto de futuro, pero de un proyecto para Aragón y de un proyecto que no solamente es una infraestructura, sino que es un instrumento de vertebración de unas comarcas que necesitan todo el apoyo, y, si estamos hablando de una política de población (por ejemplo, de recuperar población), aquí tenemos un buen proyecto, que, al mismo tiempo, sirve para asentar población (en Caldearenas, un desierto demográfico, tenemos una buena oportunidad).

Por tanto, les vuelvo a decir, señores de la Plataforma, que van a tener el apoyo del Partido Popular, pero que nosotros vamos a actuar exigiendo en primer lugar, aquí, ahora, dentro de estas Cortes, al principal responsable, que es el Gobierno de Aragón, que salga adelante este proyecto.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Bielza.

Tiene la palabra el portavoz de la Plataforma para contestar al resto de grupos.

El señor VALLÉS GRACIA: Gracias, señora presidenta. Voy a responder muy rápidamente.

Ha preguntado el señor Lacasa qué se había hecho hasta ahora. Perdón, señor Lacasa, mire: el año pasado recogíamos dieciocho mil firmas de usuarios de la zona norte de Huesca pidiendo la reapertura de esta línea; el Ayuntamiento de Gurrea, gentilmente, editó diez mil trípticos como el que ustedes tienen, y ya hemos conseguido que algunos ayuntamientos presentes mociones.

Y ahora le voy a responder al señor Fuster, portavoz de Chunta Aragonesista. Es cierto que don Manuel Fonseca, director del proyecto olímpico Jaca 2010, ha reclamado una conexión de tren de velocidad alta entre Zaragoza y Sabiñánigo, y esto coincide plenamente con los objetivos de la Plataforma, y a la Plataforma le parece bien esta coincidencia. Y no tenemos nada más que decir.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias.

¿Alguien más de la Plataforma quiere contestar? Tiene la palabra el señor López.

El señor LÓPEZ MORALES: Gracias.

Yo, por contestar también a dos o tres cuestiones de una forma rápida. Evidentemente, nosotros tuvimos, en el avance

de este estudio y de las discusiones en la Plataforma, la primera dificultad sobre lo que se ha comentado aquí de Huesca capital, y en el avance de lo que eran la propia discusión y el estudio fue cuando en Huesca se dieron cuenta de los beneficios que esto podía aportar (que ahora voy a especificar un poco, y, por tanto, asumieron nuestros planteamientos. Y, lejos de tener una postura enfrentada a lo que eran los intereses de la Plataforma, incluso han participado activamente en las últimas reuniones, estando el teniente de alcalde de Huesca e incluso organizaciones de consumidores y usuarios de toda la provincia, etcétera.

¿Qué beneficios tiene? Pues, ahora mismo, a Huesca, el que pase por ahí la vía hacia Canfranc lo que le produce son perjuicios. Huesca tiene prácticamente una conexión con Zaragoza, acabada de modernizar, y, cuando los trenes electrificados hagan este recorrido, creo que le conviene muy mucho venir a Zaragoza lo más rápido posible y también acceder al tramo por Tardienta, al tramo de Lérida y, por tanto, al que va a Barcelona. En cuanto a subir desde Huesca al Pirineo en ferrocarril, yo no lo sé, pero, desde luego, ahora no conozco a nadie que lo haga, a no ser en las excursiones reivindicativas de la línea que podemos plantear. Sin embargo, sí que le están pasando ahora mismo a Huesca todos los trenes de mercancías (por ejemplo, de grano, etcétera) que están bajando de Canfranc, que recuerdo que llegan a ser hasta dos trenes diarios en según qué fechas.

Entonces, ahora mismo Huesca puede tener perjuicios en su relación con el Pirineo por ferrocarril porque pasan las líneas de mercancías y porque prácticamente no es competitivo para sus vecinos. Sin embargo, si se reabre este tramo, las mercancías, evidentemente, no tienen por qué pasar por la capital de Huesca; sin embargo, pueden salir de Huesca a Zaragoza y pueden salir de Huesca a Ayerbe. Las que pasen desde Canfranc, las que bajan ahora mismo desde Canfranc, pueden pasar por el tramo de Turuñana, y está claro que beneficiaría bastante al planteamiento que Huesca tiene, porque, como saben, tiene un paso muy complicado de la línea ferroviaria por medio de muchos sitios de la ciudad. Entonces, ahora son perjuicios; pueden ser beneficios si se abre, y, sin embargo, no le quitaría a Huesca ningún tráfico de los que actualmente tiene, y tendría más capacidad para poner más trenes con Zaragoza, porque la línea no sería ocupada por los trenes que bajan de Canfranc o los trenes de mercancías que pasan.

La alta frecuencia, por tanto, que necesita Huesca con Zaragoza y la frecuencia que necesita con los enlaces con el AVE (bien por Lérida, bien por esta misma ciudad) harán que esta vía beneficie, en todo caso, a Huesca, cuando desde ahí se ha entendido y se ha visto claramente lo que comentaba al principio: que conceptualmente hablamos casi de dos líneas distintas, hablamos de una línea rápida de Huesca con Zaragoza y Huesca con Tardienta para conectar también con Lérida y hablamos de otra línea directa a los Pirineos por Gurrea. En este sentido creo que, a poco que profundicemos —o ellos así lo han dicho—, es bastante beneficioso para la ciudad.

En todo caso, si hubiera posibilidad de construir (cosa que es una barbaridad solamente para llegar al Pirineo) un túnel de diez o doce kilómetros que subiera directamente de Huesca a Sabiñánigo, podría beneficiar a Huesca el que no se abriese esta línea. Pero, en el supuesto en el que estamos, evidentemente, no es justificable que para subir al Pirineo se abran diez kilómetros de túnel nuevo en la actualidad entre Huesca y Sabiñánigo, que es la otra posibilidad técnica que podría beneficiar a esa ciudad.

En cualquier caso, como ellos mismos (tanto el ayuntamiento y la diputación como las organizaciones sociales) lo han debatido, no sé si existe alguna reforma por la que ellos vean beneficioso abrir este tramo, pero esto sí que ha sido manifestado en las reuniones.

Por lo tanto, en esta andadura de la Plataforma ha habido, aparte de lo que ha dicho el secretario, algún contacto más con el Gobierno de Aragón, pero no muchos, porque hasta que no estuviera bien nítido el mensaje en todo lo que es el Alto Aragón, incluida Huesca capital, tampoco nos atrevimos en el primer momento a ir un poco más allá, sin que en las comarcas de allá arriba estuviera un poco claro.

Iberinsa está haciendo un estudio, efectivamente, de toda la línea entre Valencia y Canfranc, fundamentalmente en su primer tramo, entre Valencia y Teruel, pero también entre Valencia y Zaragoza y entre Zaragoza y Canfranc. Iberinsa es una empresa a la que el Ministerio de Fomento le dio la actuación de este estudio. Las dos únicas veces que hemos logrado contactar con ellos ha sido porque les hemos tirado de las orejas y hemos ido allí, y, además —sépanlo ustedes—, les hemos aportado todos los estudios que la Crefco (éste aún no, pero me imagino que se lo aportaremos) tiene en su poder, les hemos aportado todos los estudios y les hemos ahorrado prácticamente la friolera de unos quince millones de pesetas —también es conveniente que eso se sepa aquí—. O sea, de los ochenta millones que Iberinsa tiene para hacer el estudio, por lo menos le hemos ahorrado quince, pidiendo, por favor, al Ministerio de Fomento que nos dejasen aportar nuestros datos. El esfuerzo ha sido tremendo, a diferencia —y también tienen que saberlo— del estudio que se está haciendo en la parte francesa, que han sido ellos, la región de Aquitania, quienes nos han convocado por tres veces, no solamente a algún representante municipal de la línea, sino también al propio Gobierno de Aragón, que ha ido a estas reuniones, a nuestro parecer —y así se lo manifestamos el otro día al consejero de Obras Públicas—, de una manera un poco lamentable, porque no ha mandado ahí a personas que entendiesen bien qué es lo que se estaba haciendo.

Bien. Por tanto, nosotros hemos hecho todo el esfuerzo posible para dar a esta consultora todo lo que teníamos en nuestras manos. Y no estaría de más que desde estas Cortes se instase al Gobierno de Aragón para que se nos dijese y se comunicase a Aragón cómo están avanzando estos estudios, porque, como no existe ninguna metodología en España que nos permita a las entidades sociales y políticas menores ver estos estudios en su continuidad y en la fase de su elaboración, y sí que existe en Francia esta metodología, sería, no obstante, interesante que, antes de presentar las conclusiones del estudio (que ya serán también las conclusiones políticas del estudio), se pidiese una comparecencia de la empresa y del propio Ministerio de Fomento para ver cómo va este estudio en esta fase de elaboración.

Por lo tanto, desde nuestro punto de vista hemos pedido, además, tanto a Aquitania como al Gobierno de Aragón y a los propios directivos del GIF y del Ministerio de Fomento, coordinación en todos estos estudios, y asimismo pedimos en su momento en Bruselas, y ahora les instamos a ustedes a que lo pidan también, que estos estudios estén cuanto antes en poder de estas Cortes y de este Gobierno, no solamente cuando acaben, sino, en el caso del de Iberinsa, mientras se está elaborando, que sería, creemos, lo más razonable y lo más conveniente.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor López.

Tiene la palabra el señor Til.

El señor TIL MATA: Gracias, señora presidenta.

Muy brevemente. Simplemente, para dar las gracias a todos los grupos políticos por la sensibilidad que hemos podido comprobar que tienen con este tema. Creo que los representantes de esta Plataforma nos vamos concienciados de que lo que era nuestra ilusión y nuestro proyecto ha calado en sus señorías, de que es un proyecto que lo han entendido como un proyecto de todos, como un proyecto de Aragón. Y, como he enunciado al principio de mi intervención, sepan que nosotros estamos a disposición, por supuesto, de todos ustedes con nuestra humilde colaboración, con nuestra aportación desde la parte técnica o desde cualquier parte que representamos en nuestros municipios o —cada uno desde su lugar— en los distintos colectivos, y que, por supuesto, estamos para apoyar cualquier iniciativa que ustedes tengan, porque nosotros, como he dicho al principio de la intervención, hemos venido aquí para sumar y nunca para dividir. Y, en ese concepto, gracias a todos los grupos políticos, y esperemos que nos podamos felicitar porque el proyecto salga adelante.

Gracias a todos.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Til.

¿Algún representante más de la Plataforma desea la palabra?

Se da por finalizado este punto.

Vamos a suspender cinco minutos para despedir a la Plataforma.

El señor vicepresidente (PÉREZ VICENTE): Señoras y señores diputados, les ruego que tomen asiento y continuemos con la Comisión.

Pasamos al punto número tres: debate y votación de la proposición no de ley número 18/00, sobre vivienda para los jóvenes, presentada por el Grupo del Partido Popular.

Proposición no de ley núm. 18/00, sobre vivienda para los jóvenes.

Para la defensa de esta proposición no de ley, tiene la palabra la señora Cobos, del Grupo del Partido Popular.

La señora diputada COBOS BARRIO: Gracias, señor presidente.

Como todos saben, el derecho a una vivienda adecuada está reconocido universalmente por la mayoría de las legislaciones de los distintos países. En nuestro caso, es el artículo 47 de la Constitución española, que insta a los poderes públicos a favorecer mediante las medidas oportunas el acceso a una vivienda digna, y es el artículo 7 de nuestro Estatuto de Autonomía, que nos da competencia exclusiva en materia de urbanismo y vivienda.

En la práctica es necesario definir las medidas precisas que deben adoptar los gobiernos para que estos derechos se conviertan en realidades; en concreto, los derechos de los jóvenes en esta materia, que es lo que nos ocupa hoy.

Es un error pensar que lo único que hace falta es proporcionar fondos públicos, destinar las consiguientes asignaciones presupuestarias, porque como realmente se facilita el derecho a una vivienda, el acceso a la vivienda, es por medio de una serie de medidas adicionales. La consideración de la vivienda como una necesidad social cuya satisfacción debe garantizarse desde los poderes públicos conlleva que éstos creen las condiciones para que el abaratamiento de la misma permita el acceso a una primera vivienda a todos

aquellos jóvenes cuya capacidad económica les sitúa fuera del mercado libre.

Varias son las razones que hay entre los jóvenes para querer acceder a una vivienda; sin duda alguna, la principal es la emancipación, emancipación que nosotros entendemos (o que entienden los jóvenes y que entendemos los distintos grupos parlamentarios) como el tránsito de una condición juvenil dependiente a una condición adulta autónoma, ya sea viviendo solo, ya sea conviviendo en pareja.

La dificultad de acceso de los sectores jóvenes de población a una vivienda encuentra su primera razón de ser en la insuficiencia de autonomía económica. Los que tratan de adquirir una vivienda por primera vez se encuentran con que el coste supera una proporción razonable de sus ingresos. Los jóvenes han experimentado de forma más evidente la crisis de acceso a la vivienda al constatar que sus primeros ingresos no son suficientes para conseguirla.

Sin duda alguna, es el trabajo la pieza clave para la emancipación de los jóvenes. En este sentido podemos decir —y sin ánimo de ser triunfalistas, pues de momento no podemos hablar de situación óptima— que las cifras de población en situación de desempleo van disminuyendo progresivamente todos los meses, por lo que una de las condiciones para alcanzar la emancipación va dejando de ser un problema.

Por otro lado, la rigidez del parque de viviendas es otro de los factores a tener en cuenta. El mercado inmobiliario está centrado casi exclusivamente en torno a la vivienda en propiedad; por otra parte, el mercado en alquiler no representa una alternativa a la vivienda en propiedad porque, en ocasiones, los precios de una vivienda en alquiler igualan a los pagos a plazos de los créditos hipotecarios.

Según estudios realizados, el 84% de los hogares se encuentra en un régimen de propiedad, frente a un 15% que se encuentra en régimen de alquiler; el 73% de la demanda joven prefiere la compra de vivienda nueva o de reciente construcción, aunque, de acuerdo con el poder adquisitivo de los jóvenes, nuestro techo de crédito se encuentra en torno a los siete millones y medio de pesetas, con el que solamente podemos adquirir o vivienda usada o una vivienda de protección oficial de régimen especial.

Desde el Ayuntamiento de Zaragoza, por poner un ejemplo, se han venido adoptando una serie de medidas encaminadas a resolver la falta de adecuación entre oferta y demanda. Aquí recordaríamos la aprobación del Plan Joven, del año 1998 al 2001, aprobado en pleno municipal el 30 de junio del noventa y ocho, donde se recogen las sugerencias y las aportaciones de muchos jóvenes zaragozanos al documento inicial presentado por el consistorio. Así, por medio del Plan Joven se aborda el reto de la regeneración urbana como criterio generador de calidad ambiental, la rehabilitación, la desaparición de los focos de degradación ambiental, la reutilización de los espacios urbanos obsoletos y la recalificación de áreas urbanas. El objetivo prioritario, sin duda alguna, era impulsar medidas que favorecieran el acceso a la vivienda y que se vinieran contemplando en el Plan Joven. Como no quiero alargarme mucho en la exposición, sólo voy a enunciar algunas de ellas, como el cooperativismo juvenil, la promoción de la vivienda juvenil, las subvenciones, la autoconstrucción de viviendas y las viviendas de protección oficial.

También se establecía un programa para fomentar la vivienda de alquiler, y en estos momentos se están contemplando dos programas que se han puesto en marcha por la Concejalía de Juventud, como son la Bolsa de Vivienda Joven, para facilitar el acceso a una vivienda en régimen de alquiler, o el

programa «Vente al Casco», también encaminado al alquiler de viviendas, pero esta vez sólo en el casco antiguo de la ciudad de Zaragoza.

Si desde el Ayuntamiento de Zaragoza ya se vienen poniendo en marcha algunas medidas, el Gobierno de Aragón, sin duda alguna, no se puede quedar atrás. Es cierto que existe en Teruel un proyecto de construcción de unas cincuenta y ocho viviendas, aproximadamente, destinadas única y exclusivamente a los jóvenes, pero son medidas aisladas e insuficientes —por lo menos, así lo considera mi grupo parlamentario—, y creemos que se deben contemplar acciones en conjunto.

Es por ello, porque los jóvenes de Aragón no estamos al margen de esta necesidad social y económica, por lo que deben ser las distintas instituciones quienes faciliten el acceso a la vivienda tanto en los núcleos urbanos como rurales, con el fin de que se garantice el correcto ejercicio de este derecho, así como el que se pueda conseguir que los jóvenes permanezcan en sus lugares de origen aumentando sus posibilidades de desarrollo, promoción personal y profesional. Por ello, como decía, presentamos esta proposición no de ley, por un lado con el establecimiento de una reserva del 10% de vivienda de promoción pública para jóvenes menores de treinta años, un 10% porque, aproximadamente, somos doscientos noventa mil jóvenes los aragoneses menores de treinta años. Es cierto que el porcentaje adecuado para el millón doscientos mil aragoneses que estamos viviendo en nuestra comunidad sería el 20%, pero también no es menos cierto que no somos los doscientos noventa mil aragoneses jóvenes los que necesitamos incorporar inmediatamente a una vivienda; somos menos, y lo hacemos paulatina y progresivamente.

Y en la otra parte de la proposición no de ley se pide fomentar la construcción de nuevas tipologías de vivienda acordes con las necesidades de los jóvenes de hoy en día. Se trataría de establecer viviendas tipo los *foyer* que se vienen desarrollando en otros países de nuestro entorno comunitario; son pequeños apartamentos con una serie de dependencias comunes, como es el servicio de lavandería, que vienen funcionando muy bien en estos países, y, si vienen funcionando bien en otros países, ¿por qué no van a poder funcionar bien en nuestra comunidad autónoma o en nuestro país?

Pensamos que es una proposición que facilita el acceso a los jóvenes, y nos gustaría contar con el apoyo del resto de los grupos, dado que también el señor consejero, en su comparecencia, se mostró favorable a fomentar todo tipo de medidas tendentes a la adquisición de vivienda por los jóvenes.

Gracias.

El señor vicepresidente (PÉREZ VICENTE): Muchas gracias, señora Cobos.

No habiendo enmiendas presentadas a esta proposición no de ley, va a intervenir el portavoz del Grupo Mixto. Tiene la palabra el señor Lacasa.

El señor diputado LACASA VIDAL: Muchas gracias, señor presidente.

Desde Izquierda Unida consideramos que esta proposición no de ley no debe desgajarse en un análisis de lo que es la situación de la vivienda en estos momentos. El plan de vivienda vigente no ha empezado ahora, no va a empezar el año que viene; está en marcha ya el plan de vivienda del año 1998 al 2001. Y ¿qué podemos considerar, qué debemos analizar en relación con la vivienda en nuestro país? Efectivamente, la vivienda se ha disparado, ha disparado sus precios

como nunca, en estos momentos ha subido, y, en concreto, la ciudad de Zaragoza es un buen ejemplo de ello. Por lo tanto, durante los años de gobierno del Partido Popular, lo que conocemos es un encarecimiento extraordinario del segmento de la vivienda; por lo tanto, hay una sobreproducción de pisos para aquellas personas que puedan pagar a partir de veinte o treinta millones de pesetas (de esto no hay escasez, de esto hay abundancia en todo este período), y, sin embargo, lo que detectamos es que no hay una oferta de pisos de diez millones hacia abajo y, por tanto, para aquellas personas, en régimen de adquisición o bien por supuestos alquileres también baratos, para aquellos segmentos económicos que no pueden acceder a ese mercado de la vivienda.

El Partido Popular dijo que liberalizaba y que, liberalizando, bajarían los precios. Pues bien: han liberalizado y han reformado la Ley del suelo, y lo que ha sucedido es que han aumentado los precios como nunca en este país. Ésa es la realidad, señora Cobos, cuando plantea una proposición no de ley: ¿qué han hecho ustedes, qué siguen haciendo (porque están en el Gobierno central) y, por lo tanto, qué debemos hacer desde la Comunidad Autónoma de Aragón?

Por lo que se refiere a Aragón, desde luego, la parálisis, total; incluso proyectos auspiciados por la comunidad autónoma estaban en una situación de no conclusión de la fase de Goya 1 y de no puesta en marcha de Goya 2, es decir, donde había suelo público no se estaba ejecutando. Ésa es la situación real de la posibilidad de suelo que tenía la comunidad autónoma. Falta por completo suelo público, no había partidas dirigidas a la compra de nuevo suelo público para poder poner en marcha promociones a través de concursos con cooperativas y con otro tipo de promotoras, para poder poner en marcha promociones de vivienda de protección oficial; por lo tanto, toda una serie de mecanismos institucionales de acuerdo con ayuntamientos, que tampoco existían.

Vemos, pues, por lo tanto, una absoluta indolencia en lo que es la política de vivienda que practicó el gobierno anterior, en la consejería que llevaba la competencia de vivienda, que ostentaba el Partido Popular, y un conjunto de medidas en lo que es la política de vivienda general del Partido Popular que, desde luego, no ha atendido para nada a los segmentos que a nosotros nos preocupan, que a Izquierda Unida le preocupan, que, evidentemente, son los segmentos de los que, independientemente de la edad, como luego comentaremos, lo que nos preocupa a nosotros es su nivel adquisitivo y su nivel de renta: ése es el problema de aquellos que no pueden acceder a ese mecanismo de compra de vivienda.

Por lo tanto, su proposición no de ley, primero, contiene un dato aleatorio, que es ese 10% de reserva, que nosotros entendemos que es un dato absolutamente contingente (podría ser el 5%, podría ser el 15% o podría ser el 20%), y, por lo tanto, no nos dice nada la cifra concreta del 10%. Incluso tampoco nos dice mucho que sean medidas tendentes en general a jóvenes menores de treinta años. Claro, aquí habría que discriminar mucho, porque hay menores de treinta años que, obviamente, tienen condiciones económicas suficientes para conseguir el tipo de vivienda. En todo caso, creo que habría que atender a ese otro número, desgraciadamente superior, de jóvenes que, debido a la inestabilidad laboral y a los contratos basura y a la precariedad en el trabajo, no tienen la posibilidad de ir a la compra de vivienda o de ir a la obtención de un crédito hipotecario y pagar las viviendas libres o a precio tasado que en estos momentos hay en el mercado y que son inasumibles por parte de los jóvenes con estos recursos.

Por lo tanto, lo que nosotros entendemos es que lo que hay que hacer es hacer política, no venir aquí sin los deberes cumplidos e incluso con deberes que se están cumpliendo mal todavía desde el Gobierno central, y yo creo que lo que hay que hacer es insistir —y en los presupuestos de la comunidad autónoma, lógicamente, trabajar— por que el Gobierno de Aragón... Por ejemplo, hay una enmienda que se aprobó a instancia de nuestro grupo parlamentario, en la que hemos ampliado la cantidad de dinero que el Gobierno de Aragón tiene destinado en el programa de compra de suelo para tener un patrimonio público de suelo, pues, si no hay suelo público, difícilmente se podrán poner en marcha esas promociones de tipo social a un precio «político» —entre comillas— barato tanto en compra como en alquiler, que es una de las grandes carencias que hay en nuestro país.

Por lo tanto, yo creo que es una proposición no de ley no oportuna y, además, técnicamente bastante incorrecta, y la vamos a votar en contra.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Fuster.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señora presidenta.

Por parte de nuestro grupo, desde luego, vamos a hacer menos esfuerzo del que mi predecesor ha hecho para no apoyar la iniciativa, y aunque, evidentemente, como todas, es mejorable, no se han planteado enmiendas por parte de ningún grupo ni tampoco por el mío. Quisiera fijar nuestra posición partiendo de varias premisas.

La primera, asentir y estar de acuerdo con el retrato, con la foto fija del momento actual de la realidad de la dificultad de acceso a la vivienda que tienen los jóvenes, de acceso a la vivienda en propiedad, pero, sobre todo —y quizá es la laguna mayor de la iniciativa—, también a las viviendas en alquiler. Quizá la tendencia no tenga que ser que cualquier joven tenga que poder comprar una vivienda en propiedad. Quizá la referencia final de querer siempre tener una vivienda en propiedad es porque es tan cara la vivienda en alquiler que hace que uno, por ese mismo dinero, se plantee, lógicamente, ir a adquirir una vivienda en propiedad, porque al final es una inversión tirada a la basura si no es mucho más barato, si no le supone una ventaja adicional respecto a lo que sería la compra, sobre todo en un momento como éste, en el que las hipotecas están bajas y, por tanto, cualquiera puede lanzarse a la compra de una vivienda en propiedad.

De modo que, en realidad, además de esas dos medidas más o menos genéricas (es verdad que lo del 10% es discutible; podría ser más o menos, pero tampoco es malo que sea el 10%), lo importante es que la normativa que regula el actual Plan de Viviendas del período 1998-2001, en ambos casos, tanto en la estatal (en concreto, en el artículo 1.2 del Real Decreto 1186/98) como en la aragonesa (el Decreto del Gobierno de Aragón 189/98, en su artículo 2.2), se permite precisamente la adopción de medidas de estas características. En concreto, en el caso de Aragón, en el que entra más en materia, dice: «La promoción de alojamientos destinados a arrendamiento u otras formas de explotación justificadas por razones sociales, que constituyan fórmulas intermedias entre la vivienda individual y la residencia colectiva, tengan características adecuadas a ocupantes con circunstancias específicas definidas, tales como jóvenes, tercera edad o discapacitados, y sean acordes con la integración social de

dichos colectivos». Se está refiriendo a qué viviendas pueden ser declaradas como protegidas, de modo que la normativa actual, realmente, nos permite hacer eso.

¿Cuál es la realidad? La realidad es que hay una falta de sensibilidad social, y no quiero atribuirlo a nadie, porque el último caso concreto en el que hemos podido visualizar esta falta de sensibilidad con la problemática concreta que genera en los jóvenes la vivienda lo hemos tenido en una promoción del Actur cercana, el Parque Goya, que, como todos sabemos, está al lado de lo que es el germen de un futuro campus universitario y al lado de un campus universitario en estos momentos, el denominado «campus del Actur». Sin embargo, la primera fase ya está terminada, pero en la segunda fase había previsto que un tercio de esas viviendas que se están construyendo en el Parque Goya fueran viviendas en alquiler. Se entiende o debiera haberse entendido que pensando en esos estudiantes, residentes de fuera y demás, que pueden alquilar una vivienda para estar cercanos a su propio campus, que no tienen prácticamente más que cruzar la avenida de los Pirineos.

Pues bien, se planteó incluso la posibilidad de reducir y hacer desaparecer todas las viviendas de alquiler; finalmente, se redujo el número, desde luego muy significativamente, y quedó una cantidad más pequeña, y esto se adoptó a propuesta del propio director del ISVA, no sé si en la Comisión de Urbanismo del Ayuntamiento de Zaragoza, y se hizo, además, con el apoyo —creo— de todos los grupos, incluido el mío.

Quiero decir que los instrumentos, realmente, los tenemos; los instrumentos y las posibilidades de favorecer el acceso, por un lado, a la vivienda en propiedad y, por otro lado, a la vivienda en alquiler los tenemos en estos momentos, y, sin embargo, seguramente nos falta esa sensibilidad especial de darnos cuenta de que no solamente el acceso a la vivienda debe ser un fin en sí mismo, sino también de que el acceso a la vivienda de alquiler puede ser una solución temporal, inicial, pero suficiente en todo caso para solucionar los problemas de los jóvenes. La opción no sólo tiene que estar entre poder comprarse un piso o no comprárselo; la opción tiene que ser también poder alquilar uno de carácter social a un precio razonable que le permita a uno incluso ir ahorrando para poder lanzarse en otro momento determinado, cuando tenga más estabilidad profesional o cuando las circunstancias de su vida se lo permitan, a la compra de ese piso en alquiler.

En consecuencia, aun echando de menos esta parte de los alquileres en la proposición no de ley, pero habida cuenta de que nuestro grupo no ha presentado la preceptiva enmienda que debiera justificar su introducción, salvo que en el resto de los grupos haya unanimidad en aceptar una enmienda *in voce* que pudiéramos plantear para introducir un tercer punto en el que se hiciera referencia también al acceso a las viviendas de alquiler, con independencia de esto, nosotros, por lo demás, lo que allí se está expresando lo valoramos positivamente. También con respecto al segundo punto, aunque sea genérico (la posibilidad de unas nuevas tipologías de vivienda acordes con las necesidades de los jóvenes), reitero el artículo 2.2 del decreto aragonés que he citado, en el que ya se permite hacerlo, aunque sí que cabría advertir en este caso que ello sin merma de la calidad en la dotación de los servicios o de los equipamientos públicos; es decir, el que se planteen viviendas más reducidas en tamaño intentando atender a las necesidades sociales de parejas que no tengan previsto tener hijos, de otro tipo de parejas que, evidentemente, no los van a tener (parejas de estudiantes, que puede haberlas, parejas de cualquier tipo,

que puede haberlas, o, simplemente, jóvenes estudiantes que se juntan en parejas o como quieran —evidentemente, esas posibilidades tienen que estar—, no debe ser utilizado como excusa para hacer más viviendas de las previstas y, en consecuencia, mermar la calidad de los equipamientos, puesto que éstos van en función del número de las viviendas establecidas.

De modo que, si se hace desde esa perspectiva, evidentemente, hay que avanzar en esta línea y no pensar que la vivienda de noventa metros cuadrados es la vivienda que conviene a todas las unidades familiares, pues la vivienda de noventa metros cuadrados se queda pequeña para familias numerosas, evidentemente, y es muy grande para familias que no tengan intención de serlo o agrupaciones de carácter familiar que no vayan a ser numerosas nunca. Es decir, que se puede quedar grande realmente, de modo que hay que tener una mayor flexibilidad, y por eso nos parece oportuno que se plantee desde esta perspectiva, aunque garantizando esos criterios de calidad.

Y, en consecuencia con lo dicho, nuestro grupo va a apoyar la iniciativa, a pesar de que entendemos que debiéramos haberla mejorado, empezando por nosotros mismos.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Fuster.

Tiene la palabra el señor Martínez.

El señor diputado MARTÍNEZ SÁNCHEZ: Gracias, presidenta.

El Partido Aragonés se manifiesta absolutamente de acuerdo con que el sector de los jóvenes es un sector que necesita especial atención por parte de los poderes públicos, estamos absolutamente de acuerdo, aunque también estaremos todos de acuerdo con que no es el único sector que necesita especial atención.

También estamos de acuerdo con que un factor importante o un aspecto importante que puede mantener a los jóvenes en sus lugares de origen puede ser un acceso fácil a la vivienda, pero también —repito— estaremos todos de acuerdo con que no es sólo ese factor o ese aspecto el que va a mantener a los jóvenes en sus lugares de origen. Hay otros factores tan importantes o más en algunos lugares que pueden mantener o no a los jóvenes o pueden influir en que se mantengan o no los jóvenes en sus lugares de origen; por ejemplo, ahora mismo podríamos hablar de estudios universitarios, podríamos hablar de empleo, que, aunque la portavoz del Partido Popular dice que, sin maximalismos, el empleo ha decrecido y está influyendo decisivamente en el mantenimiento de los jóvenes en sus lugares de origen, yo creo que éste, los estudios universitarios, la vivienda, etcétera, etcétera, deben conjugarse: no es uno solo el que influye decisivamente, sino una conjunción de todos ellos.

Entrando ya en la proposición no de ley, en concreciones, nosotros entendemos que en estos momentos es muy aventurado plantear un tanto por ciento de viviendas destinadas a los jóvenes así, plantear un 10% por plantear un 10%, sin estudios previos de las necesidades reales tanto en cantidad como en ubicaciones, sin estudios previos de las necesidades reales de los jóvenes en todo el territorio de Aragón, no solamente en Zaragoza. Yo creo que es muy aventurado. Podría ser perfectamente el 5% en unos puntos, el 25% en otros y el 37% en otros (podrían ser esas cifras o podrían ser otras). Nosotros creemos que un planteamiento de un 10%

no tiene, en principio, mucho sentido si no va acompañado del estudio de esas necesidades reales.

Y si únicamente se trata de decir: «Bueno, esto es una declaración de intenciones, y algún porcentaje había que poner» (que lo puedo entender, es totalmente entendible), claro, ahí nos encontramos con que la iniciativa que ha tenido ya el Gobierno de Aragón sufre perfectamente esa declaración de intenciones, porque, como muy bien ha reconocido la portavoz del Partido Popular, el Gobierno de Aragón ya ha tenido iniciativas tanto en Zaragoza como en Teruel: en el polígono de la Fuenfresca, en estos momentos están adjudicadas cincuenta y ocho viviendas, y todas ellas para menores de treinta o treinta y cinco años —no recuerdo exactamente la edad—, y parece ser que también hay un plan para promover la construcción de viviendas destinadas a personas de menos de treinta años en el polígono Actur, de Zaragoza. Luego, esa iniciativa ya existe.

Nosotros, si realmente existiera en esta proposición un informe que nos dijera claramente las necesidades en todo el territorio de Aragón, las cantidades necesarias de viviendas para jóvenes, tal vez pudiéramos apoyarla. En este caso, evidentemente, no podemos apoyarla.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Martínez.

Tiene la palabra el señor Becana.

El señor diputado BECANA SANAHUJA: Gracias, señora presidenta.

Quizá el dato más elocuente que tiene esta proposición no de ley es la fecha de su presentación, el día 2 de febrero, en vísperas de una campaña electoral, y, a juzgar por los resultados de la campaña electoral, yo creo que lo conveniente hubiera sido retirar ya la proposición no de ley porque había surtido sus efectos, dándole al Partido Popular unos buenos resultados, y, en este caso, con nuestra felicitación quedaba cerrada ya la proposición no de ley.

Pero ha debido de haber algún error en la comunicación porque, si adoptamos o si cumplimos con literalidad el acuerdo que nos propone el Partido Popular y nos atenemos al plan de vivienda vigente, el anexo uno de este convenio, firmado por un gobierno que no era entonces del Partido Socialista en Aragón (tampoco estaba en el gobierno central) dice, en su apartado de cofinanciación para viviendas de promoción pública, que se acuerdan los siguientes objetivos: para 1998, cero viviendas; para 1999, cero viviendas; para 2000, cero viviendas; para 2001, cero viviendas; total: cero viviendas. El 10% de cero viviendas querría decir que no destinaríamos ninguna vivienda para los jóvenes. Y esto es lo que acordaron y lo que planificaron gobiernos anteriores al actual.

Entonces, compartiendo perfectamente la exposición de motivos que nos ha hecho la proponente y compartiendo la preocupación por el acceso a la primera vivienda de los jóvenes, como lo hemos expuesto en diferentes oportunidades, y precisamente por compartir esta exposición de motivos y precisamente por compartir esta preocupación, vamos a votar en contra de esta proposición no de ley. Primero, porque, como objetivo, se propone un objetivo sensiblemente menor que el establecido por el Gobierno. En su comparecencia ante esta Comisión, el consejero de Obras Públicas anunció que iba a ser prioritaria esta intervención en materia de vivienda para jóvenes; ese anuncio se está traduciendo ya en hechos, cuando en Teruel —se ha citado ya— se destinan más de cincuenta viviendas para jóvenes, cuando se adjudican ahora en el Parque Goya ciento cuarenta

y cuatro viviendas, con la reserva de que el 25%, al menos, sea para los jóvenes, y cuando se establecen, en los pliegos de condiciones de adjudicación de nuevas parcelas, condiciones en esta dirección, en establecer reservas para que las viviendas que se construyan tengan un cupo dedicado a los jóvenes.

Y, por no extenderme más, pensando que a la oposición le corresponde el papel de fomentar la acción del gobierno, y a la vista de que esta proposición nos propone objetivos menores que los que el propio Gobierno ya se ha marcado (es decir, a la vista de que esta proposición no es una proposición de fomento, sino una proposición que deprime la acción del Gobierno), nuestro grupo va a votarla en contra.

Gracias, señora presidenta.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Becana.

Pasamos a la votación.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? **Con ocho votos a favor y nueve en contra, queda suspendida.**

Explicación de voto.

Tiene la palabra el señor Fuster.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señora presidenta.

Yo quisiera explicar el sentido de nuestro voto, que ha sido favorable, como ya he anunciado antes, diciendo que es verdad que quizá el Partido Popular no sea el que más legitimado esté para plantear esta iniciativa, habida cuenta de su actuación en política de vivienda. Lo que ocurre es que nosotros tenemos la norma de votar a favor de aquello que nos parece correcto, aquello que nos parece que es verdad (la verdad es la verdad, la diga Agamenón o su porquero). Y, en este caso concreto, no tenemos, desde luego, la estrategia ni la norma, por el hecho de que venga del Partido Popular, de votar en contra de una cosa que en su espíritu y en su filosofía, que es, al fin y al cabo, de lo que se trata aquí, puesto que ya he dicho que en sendos decretos (en el real decreto estatal y en el aragonés) se permite plantear reserva de viviendas para jóvenes y puesto que la iniciativa, en realidad, viene solamente, como aportación nueva, a expresar una filosofía o una sensibilidad especial o una preocupación especial por la adquisición de viviendas de los jóvenes... Desde esa perspectiva tenemos que apoyarla y desde esa perspectiva la hemos apoyado. De la misma forma que apoyaremos al Gobierno de Aragón en las iniciativas que esté tomando, y espero que sean más avanzadas y más profundas que éstas, como anunciaba el portavoz del Grupo Socialista; le apoyaremos en la misma línea que suponga reconocer esta dificultad de acceso a la vivienda para

los jóvenes y, por tanto, intentar, de una forma o de otra, que sea más accesible la vivienda para los jóvenes en general.
Gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Fuster.

Tiene la palabra la señora Cobos.

La señora diputada COBOS BARRIO: Gracias, señora presidenta.

Me gustaría empezar agradeciendo el apoyo expresado por Chunta Aragonesista a esta proposición.

Está claro que existen dos grupos parlamentarios en esta cámara que sí que apoyamos a los jóvenes, y fruto de ello son los resultados electorales del 12 de marzo (no en vano, la mayoría de los votos se han ido a Chunta y al Partido Popular).

Señor Becana, me gustaría que no sacase los números de contexto, porque eso no lo ha firmado absolutamente nadie. Si realmente existiese un apoyo incondicional a los jóvenes, si realmente existiese la voluntad política (por lo menos política, aunque no real) de apoyar este tipo de iniciativas, hubiesen presentado cualquier tipo de enmienda, y se lo digo al señor de Izquierda Unida, se lo digo al señor del PAR y se lo digo también al Partido Socialista, porque no me vale la excusa de que el 10% es un porcentaje aleatorio, no me vale tampoco la excusa de que se podrían haber presentado estudios para ver si la realidad era más acorde con el porcentaje, etcétera, etcétera.

Lamentamos que los tres grupos que apoyan al Gobierno no apoyen a los jóvenes aragoneses. Está claro que los jóvenes aragoneses tenemos muy claro que sí que sabemos quiénes son los partidos políticos que apoyan a los jóvenes. Y, por supuesto, este grupo parlamentario va a seguir presentando todo tipo de iniciativas que faciliten el acceso de los jóvenes a la vivienda, que faciliten el acceso de los jóvenes al empleo y que mejoren las condiciones sustanciales de todos los aragoneses en cualquier tipo de políticas, en esta Comisión o en cualquier otra.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias.

Pasamos al punto primero, que lo hemos convertido en tercero.

Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

¿Se aprueba el acta? Sí.

Se levanta la sesión [a las trece horas y treinta minutos].