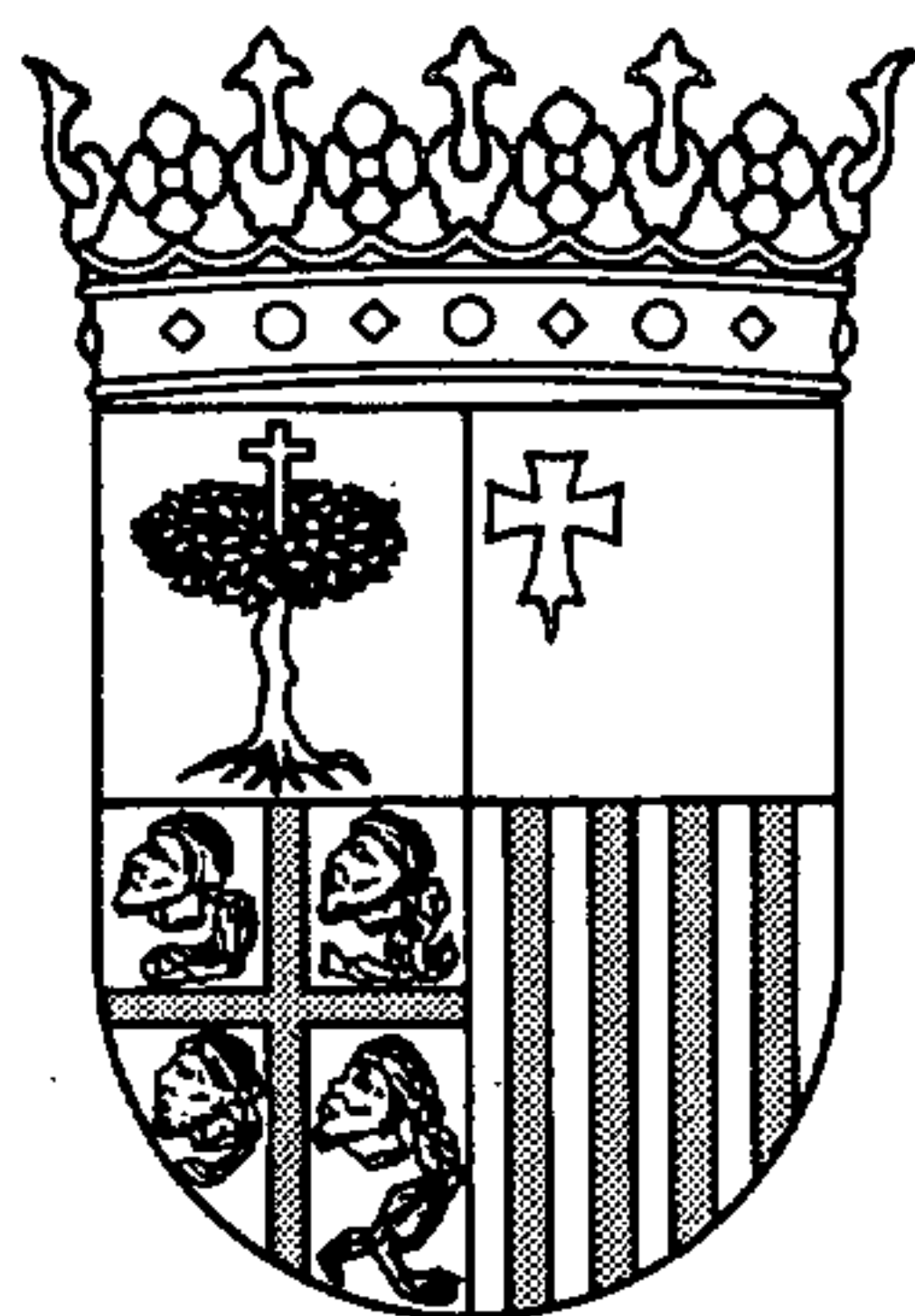




# DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

## COMISION DE ORDENACION TERRITORIAL

---

Comisiones. Serie A: Comparecencias de Consejeros de la DGA  
Número 76 - Año 1997 - Legislatura IV

---

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOSE PEDRO SIERRA CEBOLLERO

Sesión núm. 30

**Celebrada el viernes 4 de abril de 1997**

### ORDEN DEL DIA

- 1) Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.*
- 2) Comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes para informar del contenido del futuro convenio entre la Diputación General y Renfe sobre el ferrocarril en Aragón, a solicitud del G.P. Socialista.*
- 3) Pregunta núm. 69/97, relativa a la supresión de la línea de autobús entre Benabarre y Barbastro, formulada por el Diputado del G.P. Mixto Sr. Bernal Bernal.*

4) *Pregunta núm. 113/97, relativa a la red de cable en Aragón, formuada por el Diputado del G.P. Mixto Sr. Bernal Bernal.*

5) *Pregunta núm. 165/97, relativa al nuevo convenio Renfe-DGA, formulada por el Diputado del G.P. Izquierda Unida de Aragón Sr. Rubio Ferrer.*

6) *Ruegos y preguntas.*

*Preside la sesión, celebrada en el palacio de la Aljafería, el Ilmo. Sr. D. José Pedro Sierra Cebollero, acompañado por el Vicepresidente de la Comisión, Ilmo. Sr. D. José María Becana Sanahuja, y por la Secretaria de la misma, Ilma. Sra. D.ª Trinidad Aulló Aldunate. Asiste a la Mesa el letrado (en funciones) Sr. Latorre Vila.*

*Comparece ante la Comisión el Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, Excmo. Sr. D. José Vicente Lacasa Azlor, acompañado por el director general de Carreteras, Transportes y Comunicaciones, Ilmo. Sr. D. Alfonso Mariscal de Gante y López.*

## SUMARIO

**Comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes para informar del contenido del futuro convenio entre la Diputación General y Renfe sobre el ferrocarril en Aragón.**

- El Diputado Sr. Velasco Rodríguez, del G.P. Socialista, explica la solicitud de comparecencia . . . 1684
- El Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, Sr. Lacasa Azlor, contesta . . 1685
- El Diputado Sr. Velasco Rodríguez replica . . . . . 1693
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica . . . . . 1694
- El Diputado Sr. Bernal Bernal interviene en nombre del G.P. Mixto . . . . . 1696
- El Diputado Sr. Rubio Ferrer interviene en nombre del G.P. Izquierda Unida de Aragón . . . . . 1697
- El Diputado Sr. Calvo Lou interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés . . . . . 1699
- El Diputado Sr. Ibáñez Gimeno interviene en nombre del G.P. Popular . . . . . 1701
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta . . . . . 1702
- El director general de Carreteras, Transportes y Comunicaciones, Sr. Mariscal de Gante y López, contesta . . . . . 1702
- El Diputado Sr. Calvo Lou replica . . . . . 1707
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica . . . . . 1707
- El Diputado Sr. Bernal Bernal formula preguntas . 1707
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta . . . . . 1707
- El Diputado Sr. Rubio Ferrer formula una pregunta . . . . . 1707
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta . . . . . 1707

- El Diputado Sr. Calvo Lou formula preguntas . . . 1708
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta . . . . . 1708
- El Diputado Sr. Velasco Rodríguez formula una pregunta . . . . . 1709
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta . . . . . 1709

**Pregunta núm. 69/97, relativa a la supresión de la línea de autobús entre Benabarre y Barbastro.**

- El Diputado Sr. Bernal Bernal formula la pregunta . . . . . 1709
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta . . . . . 1709
- El Diputado Sr. Bernal Bernal duplica . . . . . 1710
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor replica . . . . . 1710

**Pregunta núm. 113/97, relativa a la red de cable en Aragón.**

- El Diputado Sr. Bernal Bernal formula la pregunta . . . . . 1710
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta . . . . . 1710
- El Diputado Sr. Bernal Bernal duplica . . . . . 1711
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor replica . . . . . 1711

**Pregunta núm. 165/97, relativa al nuevo convenio Renfe-DGA.**

- El Diputado Sr. Rubio Ferrer formula la pregunta . . . . . 1712
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta . . . . . 1712

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

- El Sr. Presidente da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento . . . . . 1712

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Señores Diputados, damos comienzo a la sesión de Ordenación Territorial del viernes día 4 de abril [a las once horas y veinticinco minutos].

Antes de pasar al orden del día, la Mesa de la Comisión, en nombre de toda la Comisión, quiere lamentar los accidentes ferroviarios de Huarte, en Navarra, y Azuqueca, en Guadalajara. Expresamos nuestra condolencia a todos los familiares de las víctimas en nombre de la Comisión de Ordenación Territorial.

Rogaría al servicio jurídico de la cámara que trasladara a la dirección de Renfe el sentimiento de esta Comisión, para que, así, si lo considera oportuno, traslade esta condolencia a todos los familiares de las víctimas.

Seguidamente, pasamos al orden del día, al punto número uno, que dejamos para el final de la Comisión.

El punto número dos es la comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, para informar del contenido del futuro convenio de la Diputación General de Aragón y Renfe sobre el ferrocarril en Aragón, a solitud del Grupo Parlamentario Socialista.

Están con nosotros el director general de Carreteras, don Alfonso Mariscal de Gante, y el Consejero de Ordenación Territorial don José Vicente Lacasa.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, para la exposición, tiene la palabra el señor Velasco por el tiempo que usted considere necesario.

**Comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes para informar del contenido del futuro convenio entre la Diputación General y Renfe sobre el ferrocarril en Aragón.**

*El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ:* Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, señor director general, señores Diputados.

Por fin podemos tener una Comisión para tratar el convenio de Renfe. Yo creo que hace honor a la lentitud de los trenes que tenemos en nuestra Comunidad Autónoma su comparecencia de hoy. Comparecencia que fue solicitada por este Grupo el día 20 de enero, después de conocer el tema por los medios de comunicación, con un titular amplio en uno de los medios de mayor difusión en nuestra Comunidad, donde se puede leer «Diputación General de Aragón y Renfe llegan por fin a un acuerdo», y donde hay manifestaciones del director general y se hace una alabanza de este convenio. Lógicamente, entendíamos que era un momento oportuno para que el Consejero compareciera ante esta Comisión, ante las Cortes de Aragón, y explicase el contenido de este acuerdo.

Después de la suspensión de dos comisiones, por fin hoy podemos ya empezar a hablar de este convenio, y nos felicitamos por ello, aunque con lentitud y con retraso, que nos gustaría que se suprimiesen, justamente, de las líneas ferroviarias, con el fin de hacerlas competitivas y hacerlas funcionar. Esperemos que también al señor Consejero le hagamos competitivo y le hagamos funcionar en temas tan importantes como puede ser el tema de Renfe.

En primer lugar, quisiera decirle, señor Consejero, que en esta ocasión, desde nuestro punto de vista, el del Grupo Socialista, ha actuado usted mal y ha actuado con retraso; además, creemos que ha existido un oscurantismo, lógico, a la vista y al poder estudiar con detalle este convenio. No voy a hacer en esta primera valoración, lógicamente, ningún tipo de valoración del convenio, entendiendo que, por cortesía parlamentaria, lo

lógico es, primero, escucharle a usted las razones que ha tenido para firmarlo, y después entrar a valorarlo. Por eso he hablado con la Mesa para exponerle que haría una primera intervención corta y que acumularía el tiempo para la réplica en la segunda parte.

Sí que quiero manifestarle, porque supongo que usted hará referencia a ello, y es lo habitual, que nos tienen acostumbrados a que el problema de este convenio nos lo lancen, como es habitual, al Grupo Socialista. Por lo tanto, quiero salirle suavemente al paso y recordarle dos cuestiones: la primera es que quien gobierna en la Comunidad Autónoma desde hace casi dos años es el Partido Popular, y el que tiene responsabilidades para resolver los problemas de Aragón, en este momento, es el Partido Popular, y yo espero que, a lo largo de esta comparecencia, usted nos convenza de que esto es lo mejor para Aragón, esto es lo mejor para la Comunidad Autónoma, esto es lo mejor para las tres provincias aragonesas.

Por otro lado, el convenio que se suscribió el año 1994 viene como consecuencia de otro convenio previamente del año 1992. En aquel convenio se hacía referencia a un tema que para nosotros es fundamental. Se decía que era un convenio transitorio en tanto se conociese un estudio amplio de cuáles eran las posibilidades de política ferroviaria a nivel de la Comunidad Autónoma. Estudio que fue encargado, prácticamente, a la vez que se firmaba el convenio. Estas Cortes se han pronunciado, y el Gobierno se ha pronunciado, con un plan ferroviario de Aragón indicando cuáles eran las pautas que deberían seguir la Comunidad Autónoma y el Gobierno de Aragón para llevar a buen fin la posibilidad de hacer un tren competitivo y que diera respuesta a las necesidades de los ciudadanos en nuestra Comunidad.

Le adelanto que, con el poquito tiempo que usted nos ha dado para estudiar el convenio (cuarenta y ocho horas), lo hemos estudiado... [Rumores.] Cuarenta y ocho horas: a nosotros nos llegó el día 2 a última hora a nuestro Grupo Parlamentario. Con lo cual, como no vivimos en la ciudad de Zaragoza, lo recogimos el día 3 y estamos hoy trabajando en el convenio.

No hay ningún problema, señor Consejero, porque conocíamos con anterioridad el convenio, unos días antes lo conocíamos, y lo hemos estudiado con suficiente profundidad y tenemos una valoración real. Valoración que, si no cambia con su amplia información, según nos ha comunicado, le pediremos, lógicamente, que lo retire. Simplemente, lo que yo le digo ahora, en este momento, es que le escucharé muy atentamente, como es lógico, que para eso hemos solicitado la comparecencia, y después contrastaremos las correspondientes opiniones.

A priori he de decirle que para nosotros es un mal convenio y que es un convenio que no debe ver la luz. Espero que, a lo largo de esta mañana, usted sea capaz de convencernos de lo contrario.

Nada más.

Muchas gracias.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Velasco.

Quiero comunicar a los portavoces (al señor Velasco ya se lo dije personalmente) que fue un problema de la cámara el que no llegara a los Grupos el convenio, pero se registró en estas Cortes con fecha de entrada el día 25 de marzo. Entonces, dado que hubo fiestas por en medio y que hubo algún problema, porque el portavoz del Grupo Mixto me comunicó que no le había llegado, yo fui a la asesoría jurídica, me comentaron que lo tenían allí y se repartió rápidamente, creo que el día 1.

No es, en este caso, problema del Consejero, sino de la cámara.

Señor Consejero, tiene la palabra para su intervención.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Señor Presidente. Señorías.

En primer lugar, si me lo permiten, pediría al Presidente mi adhesión y la del Departamento a las palabras que ha pronunciado al comienzo de esta sesión.

Comparezco ante ustedes, y, aunque el señor Velasco me dice que tarde y que quizá también pueda transmitirse esta tardanza a la tardanza de los trenes, una de las cosas que pretende este convenio es aumentar la velocidad de esos trenes. Espero que, una vez terminada la comparecencia y tomadas las oportunas decisiones, podamos todos seguir adelante en esta línea.

Corroboro, por supuesto, que soy ajeno al tiempo que ha tardado en llegar el convenio a manos de sus señorías, puesto que yo, antes de Semana Santa, envié el convenio a la cámara. Por lo tanto, lo lamento, porque era un compromiso que yo tenía con ustedes el enviarles el documento con anterioridad, y así lo he hecho.

Como decía, comparezco ante ustedes para dar cuenta del convenio para el mantenimiento de una serie de servicios ferroviarios regionales, documento que, tras aprobarse en el Consejo de Gobierno del pasado 19 de marzo, y como Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, tengo intención de firmar con Renfe. Mi primera aclaración tiene que ir, por tanto, en ese sentido: que todavía no está firmado el convenio con Renfe, como se ha intentado o se ha asegurado por algunos responsables de determinados comités de empresa.

Se trata de un convenio que supone el tercer compromiso con Renfe para mantener unos servicios que, indudablemente, ayudan a que este territorio sea más accesible, a que los aragoneses sigan contando con una opción más de transporte y, en definitiva, a mantener una prestación con la idea de que se puede mejorar, a pesar de que las condiciones objetivas no son las más deseables para ello.

Ya les anuncio de antemano que voy a defender la letra y el espíritu de este convenio. Es posible que personalmente esté equivocado, que para muchos el convenio se haya quedado corto y que para otros no sea el más deseable.

Las críticas, en cualquier caso, si están basadas y argumentadas en números y en concepciones políticas, las admito como legítimas y aprovechables. En política, y más cuando se trata de una cuestión de esta importancia, las posiciones nunca pueden ser las mismas, porque, lógicamente, no ve las cosas de la misma forma ni opina igual quien tiene que hacer las cuentas (en este caso, yo, como responsable de un departamento), y que tiene en las cifras una referencia lejana que no le agobia en absoluto, que puede poner ideas sobre la mesa sin preocuparse demasiado por lo que cuestan.

Otra cosa es que estas críticas sean o no justas, o que haya habido casos en los que cada cual se ha hecho un traje a su medida para hacer una lectura del convenio sesgada, no cierta, y, hasta cierto punto, poco clarificadora de cara a la opinión pública. Yo asumo mis responsabilidades, pero también tendrá que hacerlo quien sin tanta responsabilidad ha errado.

Mi primera intención es tratar de demostrarles que llegar a este convenio ha sido complicado y difícil, aunque haya posicionamientos que vienen a decir que pagamos más por menos; y no ha sido un camino complicado porque lo diga yo, sino

porque las circunstancias, cuando se habla de ferrocarriles que tienen que circular a través de territorios amplios y poco poblados, se complican conforme pasa el tiempo. También porque, cuando los recursos son los que son, nadie está dispuesto a ceder demasiado, incluso cuando una instancia administrativa, en este caso un Gobierno autónomo como es el aragonés, que nunca ha tenido nada que ver con la política ferroviaria, se tiene que enfrentar a unos compromisos financieros sobre los que no ha tenido responsabilidad alguna en la generación de las pérdidas.

Nos dejan solos para prestar un servicio cuando a muy pocos les satisface; nos ponen en la tesitura de comprar kilómetros a un operador de transporte, precisamente, los kilómetros menos rentables para una empresa, pero nada despreciables para quien tiene que atender a unos ciudadanos cercanos.

Uno de mis antecesores en el Departamento de Ordenación Territorial, Luis Acín, firmó el primer convenio entre el Gobierno de Aragón y Renfe el 30 de junio de 1992, aunque su vigencia no fue efectiva hasta el mes de octubre del mismo año. El punto tercero de aquel convenio —y leo textualmente— ponía de manifiesto que, «para la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, de acuerdo con su plan de empresa 1992-1993, la oferta de servicios regionales en trenes de baja ocupación sólo se justifica cuando las administraciones autonómicas las financian en la cuantía suficiente». Se puede decir más alto pero difícilmente más claro.

Estoy convencido de que Luis Acín no tuvo muchas opciones cuando Renfe le dijo que pagaba o sería, de alguna forma, responsable, casi cómplice, del cierre de una serie de líneas, algunas de las cuales ya habían pasado por los pelos la criba de 1985. Y hablo de una criba de cierres de líneas, no de reajuste o disminución de servicios.

De alguna forma, en 1992 se empezaba ya a tocar con las manos los efectos de una gestión arriesgada y equivocada, a tenor de los resultados, durante décadas y décadas, a la que se ha querido hacer frente en momentos de máxima dificultad con planes de modernización e inversiones que, en muchos casos, no han llegado a cubrirse en su mayor parte o no han tenido los efectos deseados.

No estamos como estamos por simple casualidad. El tren empieza en España a notar que su estructura se tambalea a principios de los sesenta, cuando el automóvil se pone al alcance del bolsillo de muchos españoles. A partir de ese momento —y entiendo que con buena fe—, Renfe decide no rendirse e invertir.

Quiero darles a ustedes algunas pinceladas para comprender en conjunto por qué hemos llegado a esta situación. A principios de los sesenta, cuando los utilitarios empiezan a abrirse camino, siete mil trescientos kilómetros de la red tenían más de treinta y cinco años de antigüedad. En 1964 —y me gustaría que retuviesen estas cifras, por lo que suponen para aquella época—, Renfe, para desarrollar un plan nacional de modernización, firmó un crédito con el Banco Internacional de Reconstrucción por un importe de setenta y cinco millones de dólares. Tres años más tarde, en aquella espiral de inversión y pérdidas, rubricó un nuevo crédito, esta vez por cincuenta millones de dólares.

En otras ocasiones también es cierto que la coyuntura económica internacional no ayudó demasiado. Es verdad que en aquel plan de hacer un tremendo esfuerzo se le encarecía la materia prima a la que se había encomendado para combustible.

Hubo planes o leyes ferroviarias en 1970 y 1972, cuando por, primera vez, el Ministerio de Obras Públicas comenzó a definir la ordenación de los transportes y —vuelvo a citar entre

comillas— con criterios de mercado. Se habló entonces de aplicar el principio de coste social mínimo, que no justificaba mantener inversiones improductivas o infrutilizadas.

En 1971 hubo que volver a firmar un nuevo crédito (esta vez con el Banco Mundial) de noventa millones de dólares. En el año 1994, los intereses anuales de los créditos a los que tenía que hacer frente Renfe superaban los mil setecientos millones, junto a un déficit de cuatro mil quinientos.

En definitivas cuentas, que Renfe quiso hacer frente a la competencia con un esfuerzo tecnológico y económico tremendo que no le dio resultado, incluso con la firma del primer contrato-programa, en 1979, que incluía la elaboración de un plan general de ferrocarriles a desarrollar en doce años.

En 1984 volvió a firmarse un nuevo contrato-programa, y en 1987 se da a conocer el plan de transporte ferroviario, a la vez que se aprueba la Ley de ordenación del transporte terrestre. En 1988 vuelve a firmarse otro contrato-programa, lo mismo que en 1992.

Es decir, que, si algo ha caracterizado al ferrocarril en España, han sido sus tremendas dificultades financieras. De ellas ya se habla en la primera ley ferroviaria, en 1844, ley que, por cierto, precipitó una decisión que siempre ha sido una rémora para esta modalidad de transporte en España: la adopción de un ancho de uno sesenta y siete metros, lo que suponía veinte centímetros menos que el estándar europeo.

A nadie se le puede escapar que Renfe se creó en 1941 para, entre otras cosas, asegurar unos servicios que nunca serían rentables, porque estaban en manos de compañías privadas y ya endeudadas. Es decir, que, siendo rigurosos, el transporte ferroviario sólo puede tener consideración como servicio público a partir de ese momento, cuando, efectivamente, pasó a manos públicas, comprando Renfe las devaluadas acciones de estas compañías con deuda amortizable a tres con cinco de interés.

Si somos rigurosos, hay que dejar muy claro que el tren no ha sido nunca rentable y que su carácter público es relativamente reciente.

Lo cierto es que, cuando Luis Acín firma el primer convenio con Renfe, el déficit financiero de la compañía ferroviaria se iba hasta los trescientos veinte mil millones de pesetas, con unas pérdidas de más de seiscientos millones diarios y unos intereses que al año le suponían otros setenta mil millones de pesetas. Los directivos de Renfe sabían que a partir del 1 de enero de 1993, una de la directiva comunitaria, la 91/440, obligaría a la separación de la infraestructura y la explotación.

Cuando esa directiva comunitaria se desarrolla, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente limita las aportaciones a Renfe y le dice que ya no es cliente de las líneas con una ocupación inferior a los cincuenta viajeros y una cobertura inferior al 40% en la relación coste-ingreso. La compañía ferroviaria tiene que buscar otro comprador a esos kilómetros.

¿Qué política ferroviaria podía tener entonces Luis Acín que no fuera la de mantener los servicios? ¿Quién puede comprar kilómetros para los aragoneses si no es el propio Gobierno de Aragón? Mi opinión es que Luis Acín se quedó entre la espada y la pared, porque tuvo que asumir, sin posibilidad alguna de discutir, lo que otros habían decidido, por mucho que, en el punto primero de aquel primer convenio, se recordara uno de los artículos del Estatuto de Autonomía, vigente, por otra parte, diez años antes.

Tengo la completa seguridad de que los gobiernos autónomos no estamos asumiendo déficit porque lo digan los estatutos de autonomía; lo hacemos porque obliga una directiva co-

munitaria que el Estado y Renfe están desarrollando al pie de la letra. Lo que quiero decir es que, desde el primer momento, Renfe ha trasladado al terreno de las comunidades autónomas su campo de operaciones, es decir, ha tenido que buscar compradores a sus peores productos.

Y, como digo, Luis Acín tuvo que pagar para mantener dos servicios regionales de ida y vuelta (Jaca-Canfranc, paradas en Fabara, Nonaspe y Fayón, y el transaragonés de Canfranc a Valencia) y dos trayectos de ida y vuelta de Teruel a Huesca y de Teruel a Valencia. Aquel acuerdo, con un Consejero del Gobierno de Aragón creo que atado de pies y manos, supuso el desembolso de ciento treinta millones de pesetas, el primer año, desde el 18 de octubre de 1992 hasta finales de 1993, y de la misma cantidad (más el IPC) en 1994.

Evidentemente, eran cantidades menores que las barajadas ahora, porque en aquel momento también era menor el porcentaje del déficit al que había que hacer frente, porcentaje que ha ido creciendo, como ustedes saben, de forma progresiva hasta alcanzar el cien por cien a partir de este mismo año.

La verdad es que el convenio que firmó Luis Acín y el que el 10 de octubre de 1994 rubricó el Consejero Isidoro Esteban se parecen como dos gotas de agua. Vuelve a ponerse por delante el mismo artículo del Estatuto de Autonomía, con dos apéndices de teoría de la ordenación del territorio aplicables lo mismo a esta Comunidad Autónoma que a cualquier otra. El punto tercero del convenio de 1994 es el clave. Dice textualmente que «de acuerdo con el plan estratégico 1994-1998, la oferta de servicios regionales en trenes de baja ocupación sólo se justifica cuando las administraciones locales o autonómicas las financian en una cuantía suficiente, todo ello conforme a las instrucciones del MOPTMA, en el sentido de que en el horizonte de 1998, no debe existir subvención estatal, de forma que la compensación a satisfacer por la Diputación General de Aragón será progresiva durante los tres años de vigencia del convenio, hasta alcanzar la cobertura total. Así, pues, la subvención durante la anualidad 1994-1995 será del 57%; en la de 1995-1996, del 80%, y el tercer y último año, del cien por cien».

El punto cuarto es de una evidencia absoluta: afirma que las líneas están clasificadas en la categoría C, que, por lo tanto, Renfe no puede modernizarlas, pero que para garantizar los servicios llevará puntualmente aquellas actuaciones necesarias para garantizar un correcto servicio. Tampoco Isidoro Esteban tenía la culpa de esta circunstancia. Es decir, que las líneas abandonadas durante años no aparecen por generación espontánea. En este momento Renfe explotaba doce mil seiscientos cuarenta y seis kilómetros, de los cuales tres mil quinientos kilómetros tenían esa consideración. Lo que quiero decir es que una línea no está calificada como C desde su nacimiento, sino que se va abandonando, hasta que se le pone precisamente ese cartel, el de línea en malas condiciones.

La compañía ferroviaria define este tipo de línea C como aquellas en las que coinciden una baja utilización, unas bajas prestaciones y una baja densidad de población, tres aspectos que van incuestionablemente unidos y que llevan a una complicación extrema y semirruinosa de la explotación.

En esta situación, Isidoro Esteban firma con Mercé Sala la financiación por parte del Gobierno de Aragón de los siguientes servicios: un servicio regional (el transaragonés de Canfranc a Valencia), dos servicios regionales diarios de ida y vuelta entre Jaca y Canfranc, uno de los cuales es el anterior, es decir, que no son dos servicios más uno, sino uno más uno, o, lo que es lo mismo, de Canfranc no salen y entran tres trenes conveniados sino dos. Ocurre lo mismo con los dos servicios regiona-

les Teruel-Valencia y Teruel-Zaragoza, ida y vuelta: uno de estos servicios es el mismo que en el apartado a. Con lo cual, no se convenían tres sino dos. El cuarto servicio-convenio entonces es el de Móra la Nova y Zaragoza, con paradas en Fabara, Nonaspe y Fayón, y Fayón-La Poblá de Massaluca.

Las condiciones económicas de este convenio estimaban que la primera anualidad, dos meses del año 1994 y todo el año 1995, supondrían un abono por parte del Gobierno de Aragón de casi ciento setenta millones de pesetas. Bien es cierto que hay un párrafo de dos líneas en el que se habla de corregir el importe una vez conocidos los ingresos. La corrección ha supuesto setenta y cuatro millones de pesetas, a pesar de que en este ejercicio el Gobierno de Aragón sólo tenía que aportar el 57% del déficit.

Al año siguiente, 1996, y dos semanas de 1997, al tener que abonar el Gobierno de Aragón el 80% del déficit generado, lógicamente, se incrementa la cantidad, hasta alcanzar trescientos dieciocho millones de pesetas, bien es cierto que sumado ya el 9% de interés de la deuda. El total del convenio supone, hasta esa fecha, quinientos sesenta y tres millones de pesetas de deuda.

Siempre he sido moderadamente crítico con este convenio. Sé que Isidoro Esteban tuvo pocas opciones. Si ustedes recuerdan, lo único que dije en mi anterior comparecencia era que se trataba de un acuerdo donde se dejaba demasiado campo a las cantidades estimativas, que, como luego se ha visto, se quedaron cortas. De la misma forma que no lo critico, tampoco se puede decir que fuera bueno. Y si era tan bueno, si alguien dice que es el mejor, ¿por qué el anterior Gobierno y el equipo directivo de Renfe no lo firmaron hasta 1998, haciéndolo coincidir con la financiación del contrato-programa? Lo único que siempre he comentado es que el convenio no otorgaba excesivas facultades a la comisión de seguimiento y que, por otra parte, no forzaba inversión alguna fuera de las de mantenimiento.

Hace meses, cuando Mercé Sala era presidenta de Renfe, y estaba vigente el convenio de 1994, ya solicité el cambio de horarios y una reinversión del 25%.

Mi postura quedó clara en relación con este convenio reflejando las cantidades adeudadas y las que habría que hacer efectivas en 1996 en el anteproyecto de ley de presupuestos de 1996. Este Consejero no es responsable de que en aquel momento esas cifras que correspondían a esas deudas fueran eliminadas de la ley de presupuestos a la que he hecho referencia.

Pero, esencialmente, yo he venido aquí a defender mi gestión, no a criticar la de mis predecesores. Vengo a explicar cómo están las cosas, para procurar que vayan mejor de ahora en adelante. No a mirar hacia lo que no tiene remedio, si no es para saber las razones por las que hemos llegado a esta situación. Tampoco me gustan las huidas hacia adelante.

Los acontecimientos más recientes ya los conocen ustedes: desde que se denuncia el convenio de 1994, el pasado verano, se debate en estas Cortes el plan de actuaciones ferroviarias, al que se añaden una serie de resoluciones, y el Departamento de Ordenación Territorial nos sentamos de nuevo a negociar con Renfe.

Quiero en primer lugar despejar una serie de dudas que se han creado en torno al nuevo convenio entre el Gobierno de Aragón y la compañía ferroviaria. Esta comparecencia se ha aplazado en tres ocasiones, pero en estos aplazamientos no hay que buscar otro motivo que uno muy claro: el venir aquí con los deberes hechos. Creo sinceramente que no hubiéramos avanzado demasiado si me hubiera presentado ante ustedes en plena negociación, con uno de los muchos borradores que a lo largo

de estos meses de conversaciones se han manejado, borradores en los dos sentidos: los que redacta el Gobierno de Aragón y los que a su vez ponían sobre la mesa los responsables de la unidad de servicios regionales de Renfe.

Creo que puede ser más efectiva esta comparecencia con la base de un documento al que el Consejo de Gobierno ya ha dado su aprobación. Creo que tampoco tengo la culpa de que, con un cierto punto de ansiedad política, mientras se negociaba, alguien hablase incluso de opacidad. A través de los medios de comunicación se han hecho diversas valoraciones en torno al convenio que, en algunos casos, no respondían ni al verdadero espíritu de la negociación, ni a los pasos que se estaban dando, ni a las reglas de juego de las conversaciones, ni, finalmente, a los acuerdos que se han alcanzado. Se han lanzado algunas opiniones (por supuesto, legítimas), aunque creo que han ayudado muy poco a divulgar contenidos ciertos. Es posible que hubiese sido más sencillo solicitar oficialmente la información una vez redactado y aprobado el convenio. Cuando se ha hecho así, a través de la letrada de esta Comisión, yo les he remitido el texto del convenio.

Esta situación previa a la comparecencia de hoy me hace pensar que por parte de alguno de los Grupos Parlamentarios cuento de antemano con el suspenso (o, como mínimo, con el desacuerdo), antes incluso de explicarme ante ustedes. Al menos, así lo he podido comprobar a través de algunas manifestaciones que he ido leyendo o escuchando en los medios de comunicación.

Pero mi posición a lo largo de estos meses de conversaciones con Renfe ha sido siempre la misma: hacer respetar los intereses de esta Comunidad Autónoma y mantener un nivel de accesibilidad a los servicios ferroviarios para los usuarios actuales con unas condiciones de partida que den opción a mejorar las prestaciones. Es decir, que la pretensión de este Gobierno ha sido siempre la de mantener en funcionamiento las líneas, procurando a la vez la posibilidad de realizar mejoras para favorecer un aumento de la demanda, unos mayores ingresos y, por lo tanto, una menor cantidad que aportar para igualar los costes de explotación a los propios ingresos.

Pero estas intenciones no contaban con una referencia abstracta. No se trata de unas declaraciones generales ni hechas para salir del paso. A la hora de negociar, con estos supuestos generales de partida en la mesa, estimo que logrados en su mayor parte, como les informaré a continuación, hubo que tener siempre en cuenta dos documentos: el contrato-programa Estado-Renfe, firmado en 1994, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 1998, y las resoluciones que los distintos Grupos Parlamentarios aportaron para completar el plan de actuaciones ferroviarias, que también en su momento expuse ante ustedes en esta misma sala. Lo que quiero decir es que las negociaciones ha habido que enmarcarlas siempre entre unas referencias muy concretas y, como no se les escapa a ustedes, no coincidentes.

Cuando hay dos partes en una negociación lo más normal es que ninguna de ellas consiga el cien por cien de lo que plantea inicialmente. Si el Departamento de Ordenación Territorial no hubiera defendido al máximo el interés del Gobierno de Aragón, de los aragoneses y las resoluciones emanadas de estas mismas Cortes, les puedo asegurar que no hubiera habido ningún retraso. Pero insisto en que no han sido nunca los únicos condicionantes a tener en cuenta. Les puedo asegurar que el contrato-programa debe ser respetado por Renfe.

Me gustaría reconocer, sin embargo, la postura de Renfe, en el sentido de que la compañía ferroviaria no ha aplicado

siempre este contrato-programa a la hora de aplazar los pagos pendientes del Gobierno de Aragón desde el mes de octubre de 1994, y ha mantenido en funcionamiento las líneas con los mismos servicios que los acordados en esa fecha. Esta actitud la hago extensible tanto a la anterior presidenta, Mercé Sala, como al actual responsable de la compañía, Miguel Corsini. En ambos casos han sido flexibles ante una determinada coyuntura financiera, porque los dos percibieron con nitidez el interés del Gobierno de Aragón por colaborar en el mantenimiento de los servicios, aun con una serie de peticiones por nuestra parte que, insisto, no haría alguien que no tuviera interés en mantenerlos y mejorarlos.

Quiero también dejar muy claro que firmar este convenio es un ejercicio de realismo. Cuando se firma un compromiso, ya no sirve hablar, hacer planteamientos teóricos o rendir cultos a proyectos que en su momento tuvieron, ciertamente, una connotación casi ética. Estamos hablando de coste por kilómetro, de déficit en la explotación de una infraestructura en malas condiciones, de ingresos mínimos y de horarios: es decir, de actividad ferroviaria pura y dura. En definitiva, la cuestión en su estado natural y actual, y que supone un importante desembolso económico, aunque el contrato-programa deja muy pocas opciones a las comunidades autónomas en los servicios regionales, o cubrimos los déficit o se cierra.

Renfe ha venido a nosotros porque su patrón, mejor cliente, el Ministerio, le ha dicho que ya no paga el coste de los kilómetros por los que circula un menor número de viajeros. Como operador, Renfe ha tenido que buscar otro cliente que compre sus productos. El Gobierno de Aragón les puedo asegurar que ha comprado mucho para no dejar sin servicio a una serie de aragoneses que utilizan el tren. Pero no vamos a comprar por comprar. Mi intención es, sin embargo, argumentar cantidades y compromisos con las ideas o presupuestos en los que basa este importante desembolso para el Gobierno de Aragón. En una palabra: unir los números a una serie de criterios y de conceptos políticos que tiene este Gobierno, relacionar, en definitiva, la situación ferroviaria a la que hay que hacer frente con unas intenciones políticas.

El convenio que les voy a detallar tendría vigencia desde el pasado 17 de enero hasta el 31 de diciembre de 1998. Aproximadamente, entre la deuda acumulada desde el mes de octubre de 1994 y los déficit estimados en los ejercicios 1997 y 1998, la cantidad que el Gobierno de Aragón tendrá que hacer efectiva a la compañía ferroviaria se estima en torno a los mil doscientos millones de pesetas, repartidos entre setecientos cuatro millones de pesetas este año y cuatrocientos treinta y nueve el próximo. En ambos casos se suma, lógicamente, la deuda acumulada y los déficit de explotación que se vayan generando, y que ahora mismo son sólo estimaciones, aunque en el texto del convenio figura el coste por kilómetro.

Mi primera reflexión está muy ligada al dicho de que el movimiento se demuestra andando. Podemos hacer todas las componendas que queramos, pero no hay trenes si no amortizamos la deuda pasada y pagamos los déficit que se vayan generando.

Pero las dos primeras precisiones que hay que hacer en torno a este documento creo que son de vital importancia. La primera es que el convenio tiene un carácter de puente hasta el 31 de diciembre de 1998: la fecha decisiva para saber cuál va a ser realmente el devenir de los servicios regionales ferroviarios. Ya les he comentado antes que es en esta fecha cuando culmina la vigencia del contrato-programa Estado-Renfe, y, lógicamente, entre ambos tendrán que definir unas nuevas reglas de juego.

No oculto a ustedes que me gustaría que a las comunidades autónomas, y, por lo tanto, también a estas Cortes, nos dieran la oportunidad de aportar nuestro punto de vista cuando llegase esa fecha, y, en el caso de que tuviéramos que asumir un mayor grado de compromiso, e incluso la gestión directa, tuviéramos asimismo tiempo para prepararnos el camino. Por eso, precisamente, se ha dotado a la comisión de seguimiento de una serie de facultades para preparar ese camino.

Quiero también incidir en que se trata de un convenio abierto, en un triple sentido: primero, en el sentido de que si se introducen las unidades ligeras el año que viene se podría aumentar el número de trayectos al reducir el precio por kilómetro; el segundo, que personalmente estoy completamente abierto a la participación de otras instituciones y entidades; el tercero, que, si los aragoneses usamos más el tren con los nuevos horarios (y por lo tanto, hay un menor déficit), se puede intentar una ampliación.

En estos dos años de vigencia del convenio, Renfe se compromete a prestar los siguientes servicios ferroviarios regionales, financiados por la Comunidad Autónoma de Aragón: un tren diario de ida y vuelta Huesca-Valencia (valorado hasta el límite de la provincia de Teruel), con un recorrido total de trescientos cincuenta y cuatro kilómetros en cada dirección; trayecto que, multiplicado por las novecientas treinta y dos pesetas del coste por kilómetro, en el que el contrato-programa se evalúa, supondrá un coste por año de doscientos cuarenta y un millones de pesetas. Un tren de ida y vuelta, de lunes a sábado, excepto festivos, de Jaca a Zaragoza. En total, este trayecto suma ciento noventa y tres kilómetros de ida y otros tantos de vuelta. El coste de los trescientos días en los que funciona el servicio es de casi ciento ocho millones de pesetas. Un tren diario de ida y vuelta Zaragoza-Huesca, cuyo servicio funciona doscientos cincuenta días al año, con un coste, para unos ochenta y tres kilómetros en cada dirección, que estará en torno a los treinta y nueve millones de pesetas. Un tren de ida y vuelta Canfranc-Jaca (es decir, cincuenta kilómetros diarios, sumando los dos trayectos), cuyo coste anual se acercará a los diecisiete millones de pesetas. Un tren diario de ida y vuelta Móra-Caspe (valorado hasta la estación de Fayón), Poblá de Massaluca, en cuyo caso los kilómetros son treinta y ocho y otros tanto de vuelta, a lo largo de los trescientos sesenta y cinco días del año, que tendría un coste aproximado de veintiséis millones de pesetas.

Es decir, que, a lo largo de este año, con arreglo a la letra de este convenio, el Gobierno de Aragón va a financiar un total de cuatrocientos sesenta y un mil setecientos diez kilómetros, lo que va a suponer un costo, a novecientas treinta y dos pesetas por kilómetro, de algo más de cuatrocientos treinta millones de pesetas. A esta cantidad habrá que restar, lógicamente, para llegar a las liquidaciones, los ingresos que se produzcan por la explotación de esas líneas. Para el cálculo estimativo de estos ingresos se ha tenido en cuenta en todos los casos un índice de cobertura del 30% sobre estos costes. Aplicando este indicador, los ingresos a lo largo de este año serían de unos ciento treinta millones de pesetas, que, restados de los costes, supondría un déficit de explotación —siempre en el año 1997— de trescientos un millones de pesetas.

En las condiciones técnicas del convenio se pone de manifiesto que los servicios se prestarán con las S592 o las S593, cuando se trate de material diésel, o las UT440, cuando se trate de material eléctrico. De cara ya al ejercicio de 1998, Renfe estudiaría la implantación de los trenes regionales de tipo diésel

ligero, con un coste de explotación que estaría por debajo del contemplado en el contrato-programa.

Como queda también recogido en el convenio, el nuevo material a implantar consistiría en transformar una unidad S593, suprimiendo el coche central, aprovechando los dos vehículos motores para construir las cabinas. El tren resultante, de sesenta plazas, en lugar de las doscientas cincuenta actuales, parece más apropiado para buena parte de los trayectos regionales. Insisto en que su coste sería mucho menor por kilómetro. Si esta posibilidad llegase a cuajar, el coste de explotación pasaría a ser de setecientas dos pesetas por kilómetro. Es decir, que el Gobierno de Aragón se ahorraría doscientas veintisiete pesetas por kilómetro, y, lo que es más importante, sin detrimento alguno del servicio, sino con unos medios y una capacidad mucho más acordes con el nivel de usuarios que tenemos en estos momentos.

Otra de las cuestiones que queda recogida en el convenio es la forma de pago, donde hay que distinguir entre los déficit que se van a generar a partir de este año por la explotación y la deuda acumulada del convenio anterior. En lo que se refiere a los déficit que se vayan produciendo a partir de enero de este año, el compromiso del Gobierno de Aragón es el de efectuar el pago a trimestres vencidos, una vez que Renfe presente estas liquidaciones trimestrales y sean contrastadas en la comisión de seguimiento. Respecto a la deuda anterior, el Gobierno de Aragón reconoce una cuantía de quinientos sesenta y dos millones trescientas mil pesetas, cantidad que se ha generado del 17 de octubre de 1994 hasta el 16 de enero de 1997, incluidos los intereses de demora al 9%, interés que también está contemplado en el contrato-programa cuando se produce algún tipo de incumplimiento.

El Gobierno de Aragón se ha comprometido al pago de doscientos cuarenta y cuatro millones trescientas mil pesetas en los primeros meses de este año, una vez que entre en vigencia el convenio. Este dinero corresponde a los déficit de explotación que se generaron entre el 17 de octubre de 1994 y el 31 de diciembre de 1995. Quedarían por pagar otros trescientos dieciocho millones de pesetas de deuda correspondiente a todo el ejercicio 1996 y los dieciséis primeros días de 1997. En este caso, la cuantía será prorrateada junto a las liquidaciones trimestrales, de tal forma que el Gobierno de Aragón pagaría, entre 1997 y 1998, los déficit generados cada tres meses más el porcentaje correspondiente de esos trescientos dieciocho millones de pesetas. Creo que en este sentido la negociación por nuestra parte ha sido positiva, ya que las cuantías que se adeudan desde los primeros meses del año pasado no se van a hacer efectivas hasta finales del ejercicio que viene.

Además del compromiso obvio por parte de la compañía ferroviaria de llevar a cabo las labores de mantenimiento de las infraestructuras en las líneas, para garantizar el servicio, y de mantener la categoría de las líneas por donde discurran estos servicios, el convenio contempla destinar una cantidad equivalente al 40% del déficit por los servicios prestados, y, por lo tanto, de la aportación del Gobierno de Aragón a la mejora y conservación de las infraestructuras ferroviarias.

Quiero dejar sentado que éste ha sido uno de los puntos más duros de la negociación. También he leído que, según un sindicato, en una comunidad autónoma, la de Andalucía, han conseguido el 85%. El Director General de Carreteras tiene en su poder varios convenios, entre ellos, el andaluz. Les puedo asegurar que la reinversión de este porcentaje es absolutamente falsa; lo podemos comprobar cuando quieran leyendo el texto del convenio.

Para mí la novedad y el logro más importante de este acuerdo es el hecho de que exista un compromiso, por parte de Renfe, de invertir una parte importante de la aportación del Gobierno de Aragón en la mejora y conservación de infraestructuras, aspecto que figuraba entre las resoluciones efectuadas en el plan de actuaciones ferroviarias.

De lo que también estoy completamente seguro es de que, con la actual infraestructura, el nivel en el que ahora mismo se encuentran algunos tramos va a ser muy difícil recuperar una parte del mercado que con el paso de los años se ha ido perdiendo. Buena prueba de ello fueron los desprendimientos que se produjeron hace unas semanas y que obligaron al cierre del tráfico de forma temporal durante unos días. En aquel momento de dificultad tampoco creo que ayudaran excesivamente algunas declaraciones, como mínimo, inoportunas y agoreras, cuando afirmaban sospechar que aquel cierre eventual iba a suponer la clausura definitiva de la línea Huesca-Canfranc.

Lo que quiero dejar claro es que para el Gobierno de Aragón la infraestructura ferroviaria sigue sirviendo para dos funciones esenciales: para prestar un servicio como opción de transporte, aunque de forma minoritaria en estos momentos, y para estructurar un territorio que necesita indudablemente elementos de referencia de norte a sur.

Pero estas infraestructuras tienen que estar en condiciones, preparadas para competir, y no con la consideración de soporres residuales, en un estado casi de abandono en muchos tramos, con poca capacidad de prestar un servicio digno y, por lo tanto, de hacer sombra a otras modalidades de transporte. El ferrocarril ha tenido siempre competidores importantes para ganarse un hueco en el mercado, y, por supuesto, los sigue teniendo ahora, si cabe, con una mayor cualificación: ahora la competencia del tren procede de infraestructuras y posibilidades nuevas (autovías, autopistas o aviones), y que no tienen las servidumbres que durante años ha acumulado la actividad ferroviaria.

Siguiendo con la letra del convenio, también es importante que se hayan ampliado las funciones y facultades de la comisión de seguimiento del propio convenio. Todos los Grupos tienen en sus manos una copia del convenio, y, por lo tanto, creo que no hace falta enumerar estas funciones, que se basan fundamentalmente en cerciorarse del cumplimiento y condiciones de los servicios, en fiscalizar el aspecto económico y en promover propuestas dirigidas a mejorar en cualquier aspecto, además de avanzar en la fórmula de gestión a partir de 1998.

Si ustedes hacen una comparación con los servicios prestados con arreglo al convenio anterior, comprobarán que, a partir de ahora, se van a financiar seiscientos noventa y tres kilómetros diarios, mientras que antes el número de kilómetros financiados por el Gobierno de Aragón era de ochocientos veinte (les hablo, lógicamente, en una sola dirección). El convenio supone, por el momento, la supresión de uno de los servicios, de Canfranc a Jaca, y la supresión, asimismo, del servicio Zaragoza-Teruel (también de ida y vuelta) y su continuidad hacia Valencia; con lo cual, la capital turolense sigue manteniendo dos servicios diarios tanto con Zaragoza como con Valencia.

Me extraña que de todas las lecturas que se han hecho del convenio absolutamente nadie haya reparado en que se han aumentado dos servicios conveniados de Zaragoza a Huesca, de ida y vuelta, con la idea de fortalecer un trayecto, dándole el carácter de mercancías, sino al revés: algún representante de algún partido político ha manifestado, y muy recientemente, que se han disminuido servicios. Es cierto, como digo, que habrá un servicio menos de Jaca a Canfranc. Se trata de veinti-

cinco kilómetros, que vienen a suponer un déficit anual cercano a los dieciséis millones de pesetas, y con una cobertura entre costes e ingresos que apenas superan el 10%, con salidas, en algunas ocasiones, de la estación fronteriza con dos o tres viajeros.

Por lo que se refiere al servicio de Zaragoza a Teruel, les puedo decir que los dos servicios conveniados arrojaron en el año 1996 un déficit superior a los ciento ochenta y nueve millones de pesetas, con un coste de más de doscientos cuarenta y siete millones y unos ingresos que no fueron más allá de los cincuenta y ocho millones de pesetas. Los dos servicios conveniados de Teruel a Valencia supusieron, en 1996, un déficit de ciento setenta y seis millones de pesetas, diferencia entre un coste que rondaba los doscientos treinta millones y unos ingresos de cincuenta y cuatro. En todas estas líneas, la media de viajeros estuvo entre los treinta y cinco y cuarenta y cinco personas, incluyendo en el cálculo los fines de semana, cuando el nivel de usuarios aumenta con respecto al resto de los días, lo cual supone, por supuesto, una banda de ocupación entre el 15% y el 20% (más cerca del 15%).

En contra de lo que se ha venido diciendo en los últimos días, el usuario del tren en Teruel capital sigue contando con dos servicios diarios tanto a Zaragoza como a Valencia, con posibilidad, lógicamente, de ir y volver en el mismo día. Insisto en que les estoy hablando de servicios conveniados.

Quiero dejar muy claro que, con arreglo a los nuevos horarios, Renfe va a mantener de Canfranc a Teruel un servicio, del que el Gobierno de Aragón sólo se hace cargo en los primeros veinticinco kilómetros; de igual forma, se mantiene otro servicio de ida y vuelta a Valencia, que también se mantiene como no conveniado. Renfe mantiene, asimismo, los seis trenes de Zaragoza a Tudela, los tres servicios de Zaragoza a Caspe, los dos servicios de Caspe-Nonaspe, los tres de Zaragoza-Ariza y el servicio de Zaragoza a Binéfar. Se trata en todos los casos de servicios deficitarios, pero que la compañía está manteniendo con cargo al Estado.

Saben ustedes que en la propuesta del plan de actuaciones ferroviarias para el horizonte de 1998 figuraban, para el trayecto Zaragoza-Huesca-Canfranc, cuatro servicios entre Zaragoza y Huesca y dos servicios para Huesca-Canfranc. Entre Zaragoza-Logroño-Pamplona figuraban cuatro servicios, tanto el de Zaragoza-Tudela, Castejón-Logroño, Castejón-Pamplona. En el trayecto Zaragoza-Teruel-Valencia figuraban dos servicios entre Zaragoza-Teruel y dos servicios Teruel-Valencia. En el trayecto Zaragoza-Caspe-Nonaspe figuraban tres servicios de Zaragoza a Caspe y un servicio de Caspe a Nonaspe. Figuraban también tres servicios entre Zaragoza-Ariza. Y figuraba un servicio entre Zaragoza y Binéfar para el horizonte de 1998.

Con respecto a las resoluciones aprobadas para completar el plan de actuaciones ferroviarias y los puntos de convenio, la situación queda como sigue —y voy a analizar detalladamente una por una—.

Resoluciones aprobadas a propuesta del Grupo Parlamentario del Partido Aragonés.

«Facultad de inspección, por parte de la Diputación General de Aragón, de las condiciones en que se presta el servicio, proponiendo las modificaciones que redunden en una mejora del mismo». Este extremo está contemplado.

«Control de la evolución de las mejoras introducidas en el ferrocarril y el efecto que tienen sobre la demanda evaluando su incidencia». Está contemplado.

«Conservación por parte de Renfe de las líneas de forma que se mantengan como mínimo las mismas condiciones de

servicios y, en concreto, la velocidad que tenían en 1994». Está contemplado.

«De los posibles déficit de explotación de servicios regionales que pudieran comprender a la Diputación General de Aragón, se aplicaran en un 50% a la mejora y conservación de la red». En el convenio solamente hemos podido conseguir el 40%, repito: el 40%.

«Que se negocie el que las cantidades que la DGA adeuda a Renfe hasta la denuncia del convenio se apliquen en un porcentaje del 50% a la mejora de la red». Renfe no lo ha asumido aduciendo que el contrato-programa imposibilita esta operación, pero el Ministerio se ha comprometido con el tramo Huesca-Tardienta, con unas cantidades muy superiores, ya que alcanzan una cifra cercana a los mil millones de pesetas.

«Que se mantenga el actual número de servicios en la línea Zaragoza-Teruel, por entender que la permanencia y, todavía mejor, el aumento de la frecuencia es un factor importante para atraer el número de usuarios». Se ha reducido un servicio conveniado de Zaragoza a Teruel. En ningún momento, en esa resolución se hacía referencia a posibles disminuciones de otras líneas.

«Que entre las mejoras a introducir deben incluirse los sistemas de señalización, seguridad y comunicaciones, aplicando técnicas de control de tráfico débil para las líneas Zaragoza-Huesca-Canfranc y Canfranc-Teruel-Sagunto». No está contemplado explícitamente, pero se puede incluir en las prioridades del 40%.

«Interesar a las comunidades autónomas vecinas su participación en el convenio, resaltando la importancia que para la Comunidad Valenciana tiene, por ejemplo, la apertura del Canfranc y el mantenimiento de la línea Teruel-Valencia». Creo que, aunque no figura en el texto del convenio, en este momento sí le puedo asegurar que se han hecho gestiones con la Comunidad Valenciana y se están haciendo en todo momento.

«Planteamiento ante los responsables de Renfe del estudio de transporte combinado que utilizando las líneas que discurren por Aragón constituyen el itinerario natural que une el norte con el levante mediterráneo». Los directivos de Renfe tienen constancia de ello por diversas manifestaciones hechas por nosotros.

«Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que se dirija al Gobierno central a fin de que éste recabe del Gobierno francés las condiciones que deberían darse en el lado español del ferrocarril internacional de Canfranc, electrificaciones de la línea, ancho de vía europeo, etcétera, para hacer posible su reapertura». El Gobierno central está enterado de esta iniciativa, como de todas las que nacen de estas Cortes.

«Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que realice un estudio en el que se ponga de manifiesto la incidencia que la reapertura del ferrocarril del Canfranc tendría sobre el conjunto de los ferrocarriles aragoneses, especialmente en la línea Valencia-Zaragoza-Canfranc». Existe un completo estudio, realizado a finales de la década de los ochenta, donde está perfectamente estudiado este aspecto e incluso otros.

«Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a que se dirija al Ministerio de Fomento para que se incluya entre sus prioridades la estación intermodal». Puedo asegurarle que es lo que estamos haciendo desde el primer momento de llegar al Gobierno de Aragón.

«Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que, aceptando el contenido del plan de actuaciones ferroviarias, negocie con el Ministerio de Fomento su puesta en marcha, contemplando el año 2005 como horizonte y priorizando las siguientes obras: mejora y electrificación del tramo Tar-

dienta-Huesca, rehabilitación del tramo Caminreal-Teruel, rehabilitación del tramo Caminreal-Zaragoza, rehabilitación del tramo Huesca-Canfranc y rehabilitación del tramo Teruel-Barracas». Todos ellos están sobre la mesa, con compromiso muy claro en el primero de los trayectos, el de la mejora y electrificación del tramo Tardienta-Huesca.

Resoluciones aprobadas a propuesta del Partido Popular.

«La aplicación de los mismo parámetros del contrato-programa». Contemplado: ya se ha dicho anteriormente que no hay otra referencia posible.

«Conservación por parte de Renfe de las líneas, de forma que se mantengan al menos en las condiciones de servicio y, en concreto, la velocidad por tramos que se tenía en 1994». Contemplado.

«Abono a Renfe de las facturas emitidas por el anterior convenio durante los ejercicios 1994, 1995, y fijación de un calendario de pago del resto de la deuda, negociando la posibilidad de que parte de los importes se invierta en la conservación de la línea». Contemplado: Renfe no ha accedido a lo referente a la deuda, pero sí se ha comprometido Fomento a la inversión en la línea, vuelvo a repetir, Huesca-Tardienta.

«Las Cortes instan al Gobierno de Aragón a que establezca convenios específicos con el Ministerio de Fomento para la realización de mejoras en infraestructuras». Por el momento, está el compromiso de electrificación y la mejora de la línea a Huesca. Creo que también doy respuesta a otra de las resoluciones que habla explícitamente de este tramo.

«Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que los años 1997 y 1998, período de vigencia del convenio-puente propuesto, se estudie la procedencia y la posibilidad de crear el marco legal necesario de constituir una sociedad o ente público que gestione los servicios ferroviarios regionales de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con las directrices establecidas en el documento de estudio del plan de actuaciones ferroviarias». Contemplado: es una de las obligaciones de la comisión de seguimiento.

«Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a que utilice el procedimiento administrativo que considere más oportuno para habilitar los presupuestos necesarios, a fin de cumplir los compromisos a que la negociación dé lugar». Lógicamente, esto también está contemplado por parte del Gobierno de Aragón, no en el convenio en sí.

Resoluciones aprobadas a propuesta del Grupo Parlamentario Socialista.

«Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que, de manera urgente, suscriba un convenio con Renfe y el Ministerio de Fomento que garantice el desarrollo ferroviario a corto, medio y largo plazo. Este convenio deberá contemplar un horizonte no superior al año 2007, constituyendo las previsiones marcadas en el documento presentado por el Gobierno las siguientes: primer período, 1997-1999; segundo período, 2000-2003; tercer período, 2004-2007». Creo que la primera etapa el Gobierno de Aragón la está intentando cumplir en el horizonte de 1999.

En la segunda resolución, el Grupo Socialista proponía una serie de servicios en tres horizontes, y se marcha al primer horizonte, a 1999, que no alcanza el presente convenio.

«Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que se negocie con Renfe la creación de un servicio de cercanías basado en la influencia de Zaragoza capital. De manera inmediata deberían tener este tratamiento las líneas Zaragoza-Huesca y Zaragoza-Tudela». Lo estamos intentando, y, de hecho, estamos potenciando las cercanías entre Zaragoza y Hues-

ca. Zaragoza-Tudela tiene otra connotación, puesto que es más dependiente de la propia Renfe. «A tal efecto —sigue diciendo la misma resolución—, el convenio con el Ministerio de Fomento y Renfe contemplará con carácter inmediato la electrificación del tramo Tardienta-Huesca». Ya hay, como he dicho antes, un compromiso por parte del Ministerio.

«Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que negocie con el Ministerio de Fomento la construcción inmediata de la estación intermodal de Zaragoza, para que se garantice el flujo y la interconexión de todos los modos de transporte». Les aseguro a ustedes que estamos en ello. Está en encuadernación en estos momentos el proyecto de la primera fase correspondiente a la estación de autobuses.

«Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que, dentro del convenio a suscribir con Renfe y el Ministerio de Fomento, se contemple la renovación y mantenimiento de la línea Valencia-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc, priorizando al máximo en el tiempo la conexión entre las tres capitales aragonesas». Contemplado, por supuesto, en el convenio.

«Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que se incluya dentro del plan de actuaciones ferroviarias el estudio de viabilidad de servicios ferroviarios con fines turísticos, recreativos y culturales con material móvil acorde a los objetivos planteados». No creo que haya ningún inconveniente por parte de nadie para intentar esta iniciativa, puesto que ya se intentó con los anteriores responsables de Renfe. Lo que ocurre es que no surtió efecto, ya que se intentó la puesta en marcha de un tren con material antiguo entre Jaca y Canfranc.

«Las Cortes de Aragón instan a la Diputación General de Aragón a poner en marcha acciones de conocimiento y promoción del transporte ferroviario dirigidas hacia la población escolar, con objeto de fomentar la cultura del ferrocarril entre los jóvenes». Tampoco creo que nadie vea el más mínimo inconveniente, con la colaboración por nuestra parte con el Ministerio de Educación.

Resoluciones aprobadas a propuesta del Grupo Parlamentario Izquierda Unida.

«Las Cortes de Aragón reafirman la necesidad de una negociación del actual convenio con Renfe, de forma que la DGA tenga mayor capacidad de decisión, a firmar con el Ministerio de Fomento, para que asuma sus responsabilidades en infraestructuras y su orientación cambie, para convertirse en un instrumento de ayuda a la ejecución del plan de actuaciones ferroviarias». Creo que estamos contemplando todo, salvo la presencia del Ministerio de Fomento en el convenio, que no firma pero se compromete, por otra parte, a invertir.

«Las Cortes de Aragón consideran que las actuaciones precisas en infraestructuras y superestructuras de las líneas competen al Ministerio de Fomento, pero en atención a la declaración que afecta al eje norte-sur aragonés, entienden que la DGA debe entrar a cofinanciar la mejora del mismo en la proporción que estime conveniente, recabando, además, la colaboración de la Generalitat Valenciana para la mejora de las líneas Zaragoza-Teruel-Sagunto». Creo que estamos en esa línea y en una primera medida, con el tanto por ciento conseguido como inversión en el convenio.

«Las Cortes de Aragón entienden que en el plan de actuaciones ferroviarias debe especificarse el tipo de intervención que se pretende realizar en cada tramo de vía, dando prioridad a la renovación de la misma frente a la simple rehabilitación, debido al mal estado en que se encuentran la mayor parte de las líneas. Asimismo, que, cuando por razones presupuestarias se elija la rehabilitación, se garantice su progresividad, de for-

ma que en un plazo razonable se proceda a la modernización completa de la vía». Está contemplado y se está trabajando o se trabajará una vez firmado el convenio.

«Las Cortes de Aragón consideran que ante las mejoras a introducir en la infraestructura y superestructura de las líneas debe incluirse la de los sistemas de señalización, seguridad y comunicaciones, aplicando las modernas técnicas de control del tráfico para las líneas de débil tráfico a las de Zaragoza-Huesca-Canfranc y Zaragoza-Teruel-Sagunto». Esto se irá viendo, por supuesto, en la propia priorización de las inversiones que lleve a cabo Renfe y con el seguimiento de la comisión.

«Las Cortes de Aragón consideran que el orden de prioridad de las actuaciones sobre las vías debe establecerse en función de la duración del viaje que suponga cada una de las intervenciones, a fin de obtener unos tiempos competitivos desde los primeros años de aplicación del plan». Creo que debe ser ésta la línea de trabajo.

«Las Cortes de Aragón consideran imprescindible la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón-Pau, como cuestión estratégica para Aragón, prioritaria sobre otras alternativas en estudio». De acuerdo que la reapertura del Canfranc por supuesto no es objeto de este convenio, sino que pretendemos que esté abierta la línea hasta Canfranc, para que no haya excusas por parte del Gobierno francés y, por supuesto, por parte del Gobierno de la nación.

«Las Cortes de Aragón consideran conveniente, para el equilibrio territorial, que la red de servicios ferroviarios esté conectada a los actuales servicios de largo recorrido y a los futuros de alta velocidad». De acuerdo: es la pretensión que perseguimos con los nuevos horarios y también con la construcción de la estación intermodal.

«Las Cortes de Aragón consideran inadmisibles las propuestas del plan de actuaciones ferroviarias de reducir aún más, siquiera temporalmente, el número de servicios en algunas líneas férreas aragonesas, por entender que el aumento de frecuencia es un factor imprescindible para atraer un mayor número de usuarios». Ya le he dicho antes que este convenio está abierto a propuestas concretas.

«Las Cortes de Aragón estiman prioritaria la adecuación de los accesos a la estación de Teruel, como forma de facilitar su impulso y, por tanto, su rehabilitación». De acuerdo, pero tampoco es objeto de este convenio, ya que la inversión la tendría que llevar a cabo, en todo caso, el propio Ayuntamiento de Teruel, tal y como se enfoca en esa resolución.

«Las Cortes de Aragón reafirman la necesidad de que el plan de actuaciones ferroviarias se ejecute en un máximo de diez años para conseguir su recuperación, puesto que si el plazo se ampliase sería muy difícil su supervivencia». Lo único que puedo decir es que estamos intentando, en este momento, dar los primeros pasos para cumplir esa resolución.

Resoluciones aprobadas a propuesta del Grupo Mixto.

«Las Cortes de Aragón rechazan las propuestas del plan de actuaciones de reducir aún más, siquiera temporalmente, el número de servicios de algunas líneas férreas aragonesas, por entender que el aumento de frecuencia es un factor imprescindible para atraer un mayor número de usuarios. Precisamente por ello, instan al Gobierno de Aragón a conseguir la garantía del Ministerio de Fomento y de Renfe de que no sea suprimido ninguno de los actuales servicios ferroviarios que se prestan en Aragón». Ya he explicado anteriormente que la única garantía que el marco legal de la negociación establece es el comprar kilómetros en algunas líneas. Insisto también en que el convenio está abierto.

«Las Cortes de Aragón instan al Gobierno aragonés a negociar con Renfe la utilización de los servicios de largo recorrido de frecuencia y calidad similar a la deseable para la propia red aragonesa, de modo que puedan ser utilizados por los viajeros aragoneses para sus viajes intrarregionales a los mismos precios que se establezcan para la mencionada red». Se puede negociar, pero tampoco es objeto de este convenio.

Creo, en definitiva, que se han cumplido las resoluciones que hacen referencia al convenio en alrededor de un 90%, sobre todo, las que más obligan a corto plazo. Pero —y vuelvo a insistir en ello— el convenio está abierto y sin firmar con Renfe.

Estimo, en definitiva, que el convenio podría ser mejorable sólo con más dinero, y, posiblemente, hubiese sido mejor si alrededor de la mesa se hubieran sentado una institución y una empresa con unas arcas más saneadas. En el momento financiero en que está el Gobierno de Aragón, y en el momento financiero en que se encuentra Renfe, creo que es muy difícil lograr un mayor nivel de sacrificio para el Gobierno al que represento. Si ustedes se ponen en contacto con los responsables de la unidad de regionales de Renfe, les dirán lo mismo que a mí y a los técnicos del Departamento de Ordenación Territorial: que habrá los kilómetros de trayecto ferroviario con viajeros que el Gobierno de Aragón ahora mismo esté dispuesto a pagar. Además, les puedo asegurar también a ustedes que en Renfe dicen lo mismo a quienes pagan kilómetros: en Galicia, en el País Vasco, en Castilla y León, la Diputación Provincial de Salamanca, Cataluña, Castilla-La Mancha y Andalucía.

Yo he hecho hasta ahora de portavoz en esta negociación; pero estoy a lo que digan estas Cortes. Podemos ser una Comunidad Autónoma que, como otras, ha comprado los kilómetros que su bolsillo le ha permitido, o decirle a Renfe que no estamos conformes ni con la directiva comunitaria ni con el contrato-programa, y que el producto que nos ofrece nos parece caro.

En definitiva, y como conclusiones, quiero precisar lo siguiente: que a este convenio se pueden adherir otras instituciones; que la comisión de seguimiento ha aumentado considerablemente sus funciones; que los horarios se han adaptado a la demanda de los usuarios y a las posibles conexiones con otros trayectos, habiéndose tenido en cuenta las sugerencias aportadas por los comités de empresa de Renfe; que es el mejor convenio al que se podía llegar en las condiciones actuales.

Insistimos en que las reglas de juego han sido, por parte de Renfe, el contrato-programa y la deuda arrastrada; por parte del Gobierno de Aragón, el plan de actuaciones ferroviarias y las resoluciones aprobadas por estas Cortes. Se ha conseguido la reinversión del 40% de lo aportado por el Gobierno de Aragón. Insisto: se ha conseguido la reinversión del 40% de lo aportado por el Gobierno de Aragón, y la renovación de material y adaptación de éste a las demandas de débil tráfico. Existe el acuerdo de que el Ministerio de Fomento va a invertir en la mejora y electrificación del tramo Tardienta-Huesca. Es un convenio puente que tiene que servir de base para el futuro del transporte ferroviario en la Comunidad Autónoma a partir del 1 de enero de 1999.

No dudando de la responsabilidad de los distintos Grupos Parlamentarios, les pido que me concreten en qué puntos discrepan con la filosofía y la letra del presente convenio.

Gracias, señor Presidente.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Consejero.

Señor Velasco, ¿considera necesario que suspendamos? No hace falta.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Velasco.

*El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ:* Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, tengo que manifestarle que, pese a su densa y extensa explicación, los puntos que nosotros veíamos como no aceptados por parte de este convenio siguen en la misma situación y voy a intentar explicar por qué.

En primer lugar, yo quisiera hacer una reflexión, que es consecuencia de la propia reflexión que nos hicimos cuando en las Cortes debatimos el plan ferroviario de Aragón: ¿queremos que siga el ferrocarril, o queremos cerrar el ferrocarril? «That's the question». Con este convenio y la continuación de los convenios estamos diciendo que se cierre el ferrocarril. Si la manera de actuar es exclusivamente pagar los kilómetros que nos suministran cada vez en peores condiciones, lo que está claro es que los tráfico y las demandas de los usuarios cada vez van a ser inferiores. Y ésa es la situación.

En el convenio que se firmó en el año 1994, en su punto cuarto decía: «No obstante, Renfe llevará a cabo puntualmente aquellas actuaciones necesarias para garantizar un correcto servicio en aquéllas» (en las líneas de Canfranc-Huesca-Tardienta-Zaragoza-Teruel-Sagunto). ¿Sabe el señor Consejero que en estos tres últimos años, para atender doscientos kilómetros de mantenimiento de red en la provincia de Teruel, hay cuatro personas, de las cuales dos son jefes y quedan dos operarios? ¿A qué nos ha llevado esa cuestión? ¿A qué nos ha llevado ese incumplimiento por parte de Renfe? Pues simplemente a que cada año que pasa, y cuando los maquinistas dicen que se está deteriorando un tramo, se baja la velocidad. Por lo tanto, estamos ante un incumplimiento de Renfe y, por lo tanto, tendrá, a lo mejor, también su coste correspondiente.

En el convenio que usted firma (o que quiere firmar, o que ha aprobado el Consejo de Gobierno), vuelve a decir lo mismo; pero, si no se cuantifica en nada, sigue sin servir para nada, salvo para que luego les denunciemos cuánto supone en pesetas ese incumplimiento del convenio.

En el tema de líneas ferroviarias estamos ante dos situaciones absolutamente distintas: existen unos trayectos, como el de Madrid-Barcelona, que va muy bien, puesto que se va a hacer el AVE, o como los servicios hacia el País Vasco y Navarra, que tienen una buena demanda y un buen funcionamiento, y estamos ante un problema concreto que es el eje norte-sur, que no está resuelto por carretera, y el eje norte-sur, que no está resuelto por Renfe.

Nosotros lo que nos planteamos, en cuanto al convenio, y por atender a su última sugerencia en su intervención, que decía «Díganos en qué no estamos de acuerdo», es que —fíjese—, cuanto más estudiamos el convenio, más nos damos cuenta de la incoherencia del convenio. En los primeros apartados, donde dicen lo que exponen, dice que se basa el convenio en la cuenta de resultados, y dice «del estudio del plan de actuación ferroviaria de Aragón». Si se aplicase el plan de actuación ferroviaria de Aragón, el que usted nos trajo, que fue encargado por el anterior Gobierno... conjuntamente con las mociones que se presentaron, porque nosotros todavía no conocemos cuál es el plan de actuación ferroviaria de Aragón; hubo unas mociones que se aprobaron sobre un texto que existía: ¿cuál es el definitivo?: ¿sólo las mociones?, ¿las mociones más el texto?, ¿las mociones corregidas con el texto? Algún día deberemos saber, en no muchas líneas o en no muchos documentos, cuáles realmente son las políticas que se llevan a cabo.

Pero, de verdad, de verdad, tras el análisis que ha hecho, creo que este convenio para nada responde a ese plan de actuación ferroviaria, para nada. ¿Por qué?

En las mociones se planteaba claramente que tenía que haber inversiones, y aquí no se plantea ninguna. Fíjese bien —y entro directamente en ese famoso 40%, en ese, digamos... ¿cómo le podríamos llamar?; bueno, no le vamos a llamar de ninguna manera—, vamos a ver ese 40% de dónde sale. (No; es que, si no, utilizaría alguna palabra que no quiero utilizar esta mañana). Mire usted: en la cláusula segunda dice (segundo párrafo): «Para el ejercicio 1998, la Diputación General de Aragón acepta que se estudie por parte de Renfe la implantación de los servicios prestados por trenes regionales tipo diésel ligero». Es decir, hasta 1998 no se empieza a estudiar. Si el estudio es favorable, hay que empezar a ejecutar, es decir, hay que empezar a transformar esos trenes; con lo cual, esos trenes, en la mejor de las condiciones, siendo muy optimistas, los tendríamos al finalizar el año 1998 —leo lo que dice el convenio—. Por lo tanto, si el convenio es para 1997 y para 1998, no tendremos ningún dinero que obtener; por lo tanto, ese 40% no tiene sentido.

Si vamos a la cláusula tercera, dice que se reducirá el precio del kilómetro en el año 1997 ¿si nos dicen en el punto 2.2 que hasta 1998 no se empieza a estudiar!

Y tercero: ¿sabe cuál es la opinión que nos dicen los técnicos con respecto a esa modificación? Pues mire: en primer lugar, que estamos ante una transformación de trenes costosísima. Todos nos centraremos sabiendo que son tres unidades, que en cabeceras llevan los motores y en el central llevan el grupo que sirve para dar los distintos servicios a ese tren. La transformación en un sólo vagón supone que hay que poner otro motor en cabecera (y quedarían con dos motores), que hay que sustituir al grupo central, y lo que nos dicen es que los trenes que actualmente están funcionando, señor Consejero, tienen más de quince años y que habitualmente es bastante normal que alguno de los motores falle. Lo que sucede es que son trenes que ahora van con cuatro motores, funcionan habitualmente tres, y, si hay algún fallo en alguno de los que funcionan, no tienen ningún problema, porque ponen en funcionamiento el cuarto de reserva. Si usted pasa a una unidad con dos motores, automáticamente, está en un nivel de riesgo, con estos trenes que tenemos, de quedarnos parados en mitad de la vía. Con lo cual, si al tiempo que tardamos le añadimos esos riesgos, pues se podría hacer cuanto menos la risa.

El fondo de la cuestión para nosotros, señor Consejero, es el siguiente: o somos capaces a corto plazo de reducir los tiempos y mejorar los horarios, o realmente no deberíamos pagar ni una peseta. Por lo tanto, nosotros creemos que hay que ir a un convenio que garantice esas dos cuestiones fundamentales, y, en tramos muy concretos, como es el tramo Teruel-Zaragoza, primero, solamente haciendo un mantenimiento correcto de la vía, podría reducirse sustancialmente la distancia. Pero, según el estudio que tenemos, sabemos que, invirtiendo tres mil seiscientos millones de pesetas en ese tramo, el tren pasaría de costarle tres horas a dos horas holgadamente, a dos horas. Si usted pudiera garantizar que de Teruel a Zaragoza el tren viniera en dos horas (en menos tiempo que el autobús), automáticamente, usted estaría captando esos tráfico, y, como consecuencia, estaría teniendo menos déficit; por lo tanto, en el convenio sería menos aportación.

Nosotros creemos que estamos ante un momento que hay que plantear claramente que sí queremos un convenio, pero sí queremos un convenio con actuaciones concretas que garanti-

cen el funcionamiento del tren y nos vayan reduciendo los déficit correspondientes. Eso para nada se ve en este convenio, porque, como digo, ese 40% es absolutamente ficticio.

Luego, señor Consejero, cuando usted me dice que de Teruel a Valencia hay dos trenes para poder ir y volver en el día, ya me dirá usted qué tráficos vamos a captar, qué población vamos a captar que salga de Teruel a las diez treinta y nueve para llegar a Valencia a la una y media y vuelva a las siete de la tarde. Como no sean jubilados y alguno que quiera hacer alguna compra muy específica, para lo que es el horario de oficina no cogemos ni uno. Con esos ritmos, cuando en este momento por carretera exactamente cuesta una hora y cuarenta minutos, pues comprenderá usted que es decir que no funcione, simplemente, que no funcione el tema.

Por lo tanto, señor Consejero, independientemente de todo lo que su Grupo nos dijo en el año 1994 —para eso están las actas, y no he querido recordarlas en exceso—, le tenemos que decir que con su llegada aquí nos ha desmejorado el convenio, nos ha reducido tráficos, y no vemos ninguna visión de futuro, y tenemos que decir a favor que estas Cortes se han pronunciado concretamente en este tema, que el plan de actuación ferroviaria es el elemento fundamental de trabajo, que para nada se ve recogido y que, por lo tanto, ahí tendrá usted que trabajar bastante más.

Por último, señor Consejero, creo que el Gobierno actual (Partido Aragonés-Partido Popular) fue irresponsable al quitar cuatrocientos millones de pesetas de los presupuestos de 1996, para traernos hoy los mismos dineros con intereses. Usted los puso en los presupuestos, hubo una enmienda del PAR, y el PAR y el PP votaron a favor para que se quitaran: tendrían que pagar el 9% por lo menos ustedes; porque, si se reconoce la deuda... Es que hay una cosa que no podré entender nunca, señor Consejero: si los políticos no somos capaces de respetar los acuerdos de las instituciones, si faltamos a los compromisos, estén bien hechos, estén regular o estén mal... Es que los compromisos se firman, y si usted firma este convenio hoy, el que usted suscribe, contrae unas obligaciones, que, si efectivamente sigue como Consejero, y su Gobierno sigue, pues las pagará usted, y, si no siguiera, lo lógico es que lo tuviera que pagar el siguiente. O ¿vamos a decir que lo que firman administraciones no es de obligado cumplimiento? De verdad que se dio un auténtico espectáculo con ese tema, y nosotros queremos públicamente denunciarlo. Por lo tanto, eso que quede claro.

Es decir, convenios firmados, cúmplanse; que luego, cuando vemos los que vienen después, tendremos mucho que decir. Cúmplanse.

Después, efectivamente, como en este caso, como ustedes no estaban de acuerdo en pagar el anterior, nos traen uno gratis: es la secuencia lógica de los temas. Es decir, en el año 1996 ustedes no quieren pagar el anterior convenio. Pues lo lógico es que nos encontremos en 1997 que el convenio que ustedes nos firmen sea gratuito, porque así se preveía en los presupuestos (ustedes no ponían una peseta), luego las conversaciones iban a que fuera gratuito. Pero resulta que cuando sale a la luz son mil doscientos millones de pesetas. Casi nada.

Resumo y termino, señor Consejero. Nosotros estamos de acuerdo con que se firme el convenio con Renfe; no éste. Primero, por coherencia, porque hemos firmado nosotros también uno, y, segundo porque entendemos la situación real. Pero entendemos que obligatoriamente en este convenio se tiene que recoger una parte importante y unos compromisos, suscritos con dineros en presupuestos del Ministerio de Fomento, que garanticen que estas líneas tienen futuro.

Por favor, me explicará, en el turno de réplica, lo que quiere decir que «Renfe no procederá a la recalificación a categoría inferior de las líneas por donde discurren los servicios objeto de este convenio». Es que no he encontrado la D, la C es la última, y, entonces, si la C es la categoría última... Dice que no procederá a la recalificación de categoría inferior, no al cierre. Podría decir que Renfe no procederá a cerrarlas; pero que usted, en el convenio, acepte que no se recalifique una situación que ya no puede ser inferior, porque la mínima es la C, pues la verdad es que no tiene mucho sentido.

Usted contará con el apoyo del Partido Socialista si firma un convenio en el que se cumplan los compromisos del contrato-programa, pero a la vez vaya implícito claramente que hay una inversión real en las líneas que nos garantice que este tren y estas líneas tienen futuro. De lo contrario, preferimos que no se firmen, preferimos que no ser firme. Porque, si el futuro que nos espera, para todo el recorrido del eje norte-sur, es que cada año cueste diez minutos más, lo que está claro es que, dentro de cuatro años, costará una hora más, y, salvo el que sea un masoca, no se montará nadie en el tren para que lo que en carretera cuesta una hora y tres cuartos le cueste cuatro horas. Por lo tanto, no tiene sentido y hay que decirles a los ciudadanos claramente que lo que no tiene sentido no se debe apoyar, guste o no guste.

Por lo tanto, el problema fundamentalmente es suyo, nos hacemos copartícipes de ese problema como aragoneses y como parlamentarios; pero deben garantizarse fundamentalmente las inversiones reales en la línea. De lo contrario, no tiene sentido.

Muchas gracias, señor Consejero.

*El señor Vicepresidente (BECANA SANAHUJA):* Gracias, señor Velasco.

Para el turno de réplica tiene la palabra el señor Consejero.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Señor Presidente.

En primer lugar, agradecemos el tono de su intervención, porque, de verdad, yo creía que iba a ir en otro sentido, y me parece que, independientemente de una alusión que ha hecho a la coherencia de que no quieren apoyar este convenio por coherencia, porque dice que antes firmaron otro, me parece que todos tenemos muy claro dónde nos encontramos en este momento.

En cuanto a su primera reflexión, lo puse de manifiesto ya: lo que tenemos que decir es si queremos ferrocarril o no queremos ferrocarril. Y, si queremos ferrocarril, entre todos tenemos que hacer lo posible. Y lo posible pasa por lo que ha dicho, que es lo que pretende el convenio: que se mejoren los servicios. Pero la mejora de los servicios tiene que ir enmarcada en dos sentidos: la de horarios y la mejora de la red, para que los trenes puedan circular a la velocidad prefijada en 1994, que es la base de este convenio, puesto que es un convenio renegociado. Otra cosa es que vamos a intentar que se aumenten, como la pretensión que tenemos de que se electrifique o se mejore la línea Huesca-Tardienta, por ejemplo, que, al mejorarse, va a poderse cambiar incluso hasta el tipo de máquina, puesto que, si se electrifica, podrá ir otro tipo de tren. Con lo cual, estamos yendo en ese sentido.

Lo que sí me duele un poquito es que habla de los tres últimos años. Estamos en 1997, principios de 1997. Si vuelvo hacia atrás, estoy en 1994, que no sé quién estaba. Tampoco quiero hacer referencia a quién estaba en el Gobierno autónomo y

a quién estaba en el Gobierno de la nación, puesto que yo, desde que entré de Consejero, con Mercé Sala, además, tenía una relación muy cordial, me atendía siempre y me daba la razón, incluso, por carta, porque nos carteábamos mucho. Sin embargo, a la hora de la verdad, no se establecía nada concreto.

Le quiero decir y dejar muy claro que el 40% está perfectamente claro en el convenio. La comisión de seguimiento es la que va a tener la potestad de decidir adónde se va. Quizá lo que no está es porque se ha tenido poco tiempo el convenio, quizá no le haya dado tiempo de asimilarlo, porque ha dicho que no lo había podido estudiar porque se lo dieron ayer (no sé cuándo me ha dicho). Entonces, le puedo decir que nosotros vamos a luchar para que en el 40% se lleve a cabo la inversión. Además, esa comisión de seguimiento tiene que dar el visto bueno a los pagos. Con lo cual, si eso no se cumple, tenemos en la mano perfectamente el no pagarle la cantidad por parte del Gobierno de Aragón; así de claro. Y en eso ellos están totalmente de acuerdo.

Por lo tanto, no sé para qué tanta suspicacia en ese aspecto, porque le puedo asegurar que eso así es. Así como no se metió en el convenio lo de Tardienta-Huesca, puesto que estaba prefijado por otro conducto, pues le quiero decir que nos ha costado mucho poder introducir esto, muchos sacrificios y muchas horas de hablar con Renfe para poder incluir el 40%. Alguien se podrá rasgar las vestiduras porque hemos conseguido el 40%, en lugar del 50%. Oiga: pues sí, ya se puede rasgar las vestiduras o tirarse por un precipicio; pero yo creo que, si hemos conseguido el 80% de lo que se pretendía, yo pienso que ya está bien, en base a las resoluciones que aquí se aprobaron. Hemos sido muy respetuosos tanto con el plan de actuaciones como con las resoluciones que modificaban en parte ese plan; hemos sido muy respetuosos en todo momento. También es cierto que no hemos podido conseguir todas, soy consciente de que no hemos podido conseguir todas, porque normalmente hay dos partes en una negociación, cada una pone las cosas sobre la mesa, y se llega a un acuerdo que, para los dos parece lo mejor.

Por otra parte, la opinión de los técnicos, de algunos técnicos (porque yo no sé de qué técnicos están hablando, si técnico es personal trabajador), en cuanto a la transformación de coches, tengo que decir que ésta es una transformación que se va a hacer para toda España, no solamente para esta Comunidad Autónoma. Son unas modificaciones que va a establecer Renfe. Por supuesto, no soy técnico en este tipo de actuaciones, y, lógicamente, tendremos que ver qué es lo que dicen ellos, y si buscan otra solución, a mí me parecerá correcta.

Este convenio es, lo puedo asegurar (si lo lee tranquilamente y sin ningún tipo de pasión), en general, mucho mejor que el anterior. Siempre habrá alguna laguna, a la cual incluso usted en la dúplica no ha hecho referencia (y me alegro de que no lo haya hecho); pero sí le puedo decir que, por parte del Departamento, en esa comisión se va a seguir muy a rajatabla todo lo concerniente a ese seguimiento y en lo que es la mejora de las líneas. Porque —vuelvo a repetir— el convenio que firmó mi antecesor solamente lo criticaba yo en dos puntos (y nadie puede dudar de otra cosa): lo criticaba en el sentido de que la comisión de seguimiento tenía muy poco que decir (y de hecho ahí está el convenio: léaselo si quiere), y que no se reinvertía en la mejora de las líneas por parte de Renfe. Estos dos objetivos, comparando el convenio que había anteriormente con éste, están conseguidos, y nadie puede decirme que este convenio es muy distinto al anterior en ese aspecto, solamente en ese aspecto, y creo que eso es importante.

En cuanto a la incoherencia, le puedo decir que no sé qué incoherencia puede haber en cuanto a las partidas. Yo puse las partidas en el presupuesto porque estaba convencido de que era lo que había que hacer, porque los convenios están para cumplirlos, aunque no nos gusten. Para negociar, de acuerdo, pero no para no cumplirlos. Este Consejero los trajo aquí a las Cortes, y este Consejero —vuelvo a decir— no es responsable de ese cambio de partidas, eso se lo puedo asegurar. Al primero que le sentó mal el tema fue a mí, porque me dejaban en muy mala situación para negociar con Renfe, y eso lo saben. Pero le vuelvo a repetir que yo no soy el responsable.

Por otra parte, no hable usted de irresponsabilidades tampoco y nos trate de irresponsables, porque, si usted coge la ley de presupuestos de 1997, en la disposición adicional decimosexta se habla del convenio de Renfe, y, aunque no esté la partida allí, estas Cortes aprobaron que se recogía el convenio de Renfe. Si no, léase usted la disposición adicional decimosexta, en la página doscientos noventa y nueve del *Boletín Oficial de Aragón* número 11. Con lo cual, no hable de irresponsabilidad. Otra cosa es que se demoraran los pagos (de acuerdo), pero todos sabíamos las reglas del juego y las reglas del juego son las que fijaron cuando firmaron el convenio anteriormente, que nosotros no podíamos cambiar, puesto que el convenio estaba vigente hasta el final de 1997. Otra cosa es que hayamos introducido planteamientos de cara al futuro.

El Ministerio de Fomento está totalmente en línea con las conversaciones que hemos llevado en el convenio de Renfe. Por parte del Ministerio, igual que existe el compromiso de que se va a actuar en Huesca-Tardienta, existe el compromiso para futuras actuaciones, actuaciones que tienen que venir conveniadas. Eso es cierto: algún Grupo en las resoluciones recuerdo que decía que quizá pasen por el convenio con la Diputación General de Aragón mejorar determinadas líneas, y Fomento va en esa línea. Ya hablaremos, pero no ahora, porque el horizonte marcado en las resoluciones y en el plan de acciones no es este año. Fíjese usted en las resoluciones, y verá que está así.

En cuanto a la categoría de las líneas la interpretación es que, prácticamente, si se cambia de categoría la C, no nos lleva más que a otra cosa: al cierre. Pero aquí no hay que olvidar qué ha pasado con la Renfe en Aragón. Yo recuerdo que en el año 1984 cerró, si se acuerda, la Caminreal-Calatayud, se cerró la Calatayud-Burgos, se cerró la Selgua-Barbastro, se cerró Zuera-Gurrea de Gállego y se cerró Valladolid-Ariza. Eso es lo que no vamos a hacer nosotros. Le puedo asegurar que el Gobierno de Aragón vamos a defender, con todos nuestros medios, con todo lo que tengamos a nuestro alcance, el que estas líneas, por supuesto, estén abiertas, y esté abierta no solamente la línea Zaragoza-Valencia, sino que esté abierta la línea Tardienta-Canfranc, con una idea muy clara, por supuesto, creo que la mayor parte de los Grupos Parlamentarios de estas Cortes comparten conmigo, que es la reapertura del Canfranc.

Nada más, señor Presidente.

Muchas gracias.

*El señor Vicepresidente (BECANA SANAHUJA):* Gracias, señor Consejero.

Corresponde ahora la intervención a los Grupos Parlamentarios que no han solicitado la comparecencia.

Tiene la palabra, en primer lugar, el representante del Grupo Mixto, don Chesús Bernal.

*El señor Diputado BERNAL BERNAL:* Gracias, señor Presidente.

Gracias por su extensa y concreta exposición, señor Consejero.

Yo le voy a hablar en nombre de Chunta Aragonesista. Quiere ello decir que ni voy a hablar en nombre del PSOE (es decir, del partido que cerró líneas, del partido que hace años comenzó los recortes ferroviarios, que el año 1994 firmó un convenio), ni le voy a hablar en nombre del PAR, que firmó otro convenio en el año 1992. Quiero decir con esto que tómese mi intervención como una intervención que no trata de pasar por encima de actuaciones anteriores de quienes las hicieron, y con la claridad con la que yo siempre le he dicho a usted las cosas directamente.

Desde ese punto de vista, tengo que comenzar diciéndole que este Grupo sí que le ha suspendido a usted antes de que usted viniera aquí; nosotros somos uno de esos Grupos que le ha suspendido antes de que usted viniera aquí. Pero le voy a decir por qué. Le hemos suspendido antes de que usted viniera aquí porque no hemos tenido la posibilidad de tener el convenio con tiempo. Y no me sirve a mí que digan que el miércoles santo mandaron ustedes aquí el convenio. Nosotros lo recibimos desde luego el día 1 a última hora de la tarde, el martes pasado, y hoy es viernes. Segundo, le hemos suspendido a través de las noticias, de que usted y su Gobierno se ocuparon de dar el convenio previamente a los medios de comunicación (en comparecencias de Consejo de Gobierno), las líneas generales. Y, tercero, no es que le hayamos suspendido nosotros, por lo tanto; es que quien se ha suspendido previamente ha sido usted. Le voy a decir por qué. Se ha suspendido usted porque usted se debe a estas Cortes antes que a nadie.

Y el convenio que han firmado, desde nuestro punto de vista —usted tómese lo como quiera, pero yo le digo las cosas como viene siendo habitual, a las claras—, es un retroceso para lo que estas Cortes han venido planteando en actuaciones ferroviarias. Y usted no ha cumplido con los acuerdos de estas Cortes.

Hace solamente nueve meses, en junio de 1996, se aprobó por unanimidad de todos los Grupos Parlamentarios (es decir, del PP, del PSOE, del PAR, de Izquierda Unida y de Chunta Aragonesista) la proposición no de ley 34/96 y 39/96. En ella se decía, en el punto primero, que «se proponga al Ministerio de Fomento cuantas medidas considere necesarias para la defensa de los intereses ferroviarios de Aragón, como podrían ser, entre otras posibilidades —se daban tres posibilidades—, la de suscribir un nuevo convenio o convenio —dos—, «crear un consorcio» —tres—, «crear una empresa pública del ferrocarril aragonés». Tres posibilidades, en las que «en todo caso tenga participación además del Gobierno de Aragón y de Renfe, el Ministerio de Fomento, de forma que se garanticen las inversiones en la infraestructura y en el mantenimiento y modernización de la red, y no solamente la gestión de los servicios».

Esto ustedes no lo han cumplido. Ustedes han preferido seguir por la senda de los convenios anteriores. Ustedes, con respecto a los convenios anteriores, mejoran unas cosas, empeoran otras; pero, simplemente, no cambian de filosofía. Y yo, que estoy legitimado para decirle que es que no comparto —y como le he dicho y como voy a acabar la intervención—, no comparto la filosofía de este tipo de convenios, se lo digo a las claras: usted sigue por la misma senda de los mismos convenios. Y aquí hay resoluciones aprobadas que dicen que no hay que ir por esa misma senda de los convenios de 1992 ni de 1994.

Hay también, tengo que decirle, una incoherencia clara —se lo ha dicho el portavoz anterior—, una incoherencia clarísima, cuando indica en el convenio aprobado por el Consejo de Gobierno, el texto del convenio a firmar aprobado por el Consejo de Gobierno, en la exposición, en el punto segundo, que «se tienen en cuenta en este convenio los resultados del estudio sobre el plan de actuación ferroviaria en Aragón». No se tienen en cuenta.

Yo no sé cómo puede usted decir que el 90% de las resoluciones aprobadas... Yo no sé en qué país vive, pero yo tengo todos los textos, lo he subido aquí todo, además de lo que me he dejado ahí abajo, y no sé a qué 90% se refiere con ese rápido repaso que ha hecho usted: «resolución tal: contemplada; resolución tal: contemplada». No se cumple la línea del plan de actuaciones ferroviarias de Aragón, y, si se hubiera cumplido, desde luego, no se hubiera llegado a cerrar ni una sola línea. Porque le recuerdo que en la lectura que usted ha hecho de esas resoluciones, ha dicho que no se suprimirá ninguno de los actuales servicios ferroviarios que se prestan en Aragón, y usted ha comenzado por reconocer que sí, que hay algunos servicios, algunas frecuencias, que desaparecen, que se reducen. Luego no me diga entonces que se está cumpliendo. Se cumplen algunos detalles, en algunos aspectos. Pero en la línea, en la columna vertebral, en lo fundamental, no se está cumpliendo; no se cumple.

Usted me ha pedido que le diga discrepancias concretas. Yo le voy a exponer discrepancias concretas. Aparte de esa filosofía general, discrepancias concreta son: en la estipulación segunda, en la estipulación sexta y en la estipulación octava.

En la estipulación segunda, donde se habla de la transformación —ya lo ha explicado el señor Velasco no lo voy a repetir—, se trata de quitar el vagón de en medio (que justamente es el que lleva la instalación eléctrica, la calefacción), esa transformación costaría más de cien millones. Y yo también tengo informaciones que dicen que, además de hacer esa inversión de la transformación de los actuales vagones, además, no daría el resultado apetecido. Pero es que, además, yo le quiero recordar a usted que había una solución, en el estudio de Ineco, en el estudio que usted asumió como plan de actuaciones ferroviarias del propio Gobierno, había una referencia para introducir trenes pendulares (como los franceses de cercanías) que justamente equivalían a esa cantidad: a cien millones de pesetas. Con lo cual, si cien millones de pesetas hay que invertir en esa transformación, y cien millones de pesetas nos costaba adquirir esos equipos nuevos... Bueno; le recuerdo que usted se ha referido a otros convenios, pero Galicia y Andalucía sí que han introducido trenes similares a estos que indicaba Ineco, esos trenes daneses se han implantado en los servicios de las comunidades de Galicia y de Andalucía.

Yo creo —perdone— que ustedes en este sentido, en la negociación han sido unos pardillos, unos pardillos, porque, si hubieran hecho simplemente lo mismo que han hecho otras comunidades, podrían haber estado más de acuerdo con esa línea que el estudio de Ineco planteaba.

Pero es que, además, en la estipulación octava (que se refiere a esta transformación de la estipulación segunda) hay una conclusión clara: Aragón, la Comunidad Autónoma, va a tener que comerse estos trenes, al menos, durante cinco años, para que Renfe amortice. En la estipulación octava se indica, si se introduce la transformación, esto durará al menos cinco años, para que Renfe amortice, independientemente del resultado de esa transformación, que todavía no lo conocemos, porque todavía técnicamente no se sabe qué va a pasar al eliminar ese

vagón intermedio en el que está toda la instalación eléctrica, porque en otro sitio habrá que ponerla, con la consiguiente pérdida también de espacio en los otros vagones laterales.

En la estipulación sexta —ya me he referido a la segunda y a la octava—, en la estipulación sexta —ya se lo ha dicho el señor Velasco, y yo iba en la misma línea—, ¿cómo es posible que se comprometa Renfe a no reducir ya la categoría? Tenemos ahí la categoría C, que es la última. Esto es un sarcasmo, porque la solución inferior a la C sería quitar el tren: apaga y vámonos. Pues, bueno, si ellos quieren quitar el tren, que asuman la responsabilidad; pero si para no quitar el tren, en estas condiciones, el Gobierno de Aragón tiene que pasar por estas situaciones... Yo creo que hay además una incongruencia entre lo escrito en el convenio y el anexo, porque, entre otras cosas, en el anexo se indican dos medias líneas más de las que se contemplan en el texto escrito del convenio, en lo que se refiere al número de líneas. Ahí tenemos dos cantidades distintas: una la escrita y otra la que viene en el anexo.

La misma referencia le voy a dar en cuanto al 40%. Le voy a tratar de decir que, desde la lógica, el 40% de los mil doscientos millones en dos años para reinvertir en mejoras no es posible. Y le voy a decir por qué no es posible. De esos mil doscientos millones, quinientos sesenta y dos —y ustedes lo han reconocido— son de la deuda, de la deuda del convenio anterior. Yo también le digo que no estoy de acuerdo con esta filosofía de convenios; pero yo también soy de los que dicen —en eso coincidimos— que, si se firma un convenio, es para cumplirlo. Y, si no, se denuncia. Eso se lo he dicho a usted y se lo he dicho a otros consejeros aquí; por seriedad, simplemente, de la Comunidad Autónoma.

Le voy a decir por qué no hay compromiso. No hay compromiso porque, de esos mil doscientos en dos años, quinientos sesenta y dos son de deuda. En 1997 (estamos ya en el mes de abril) no estarán los trenes ligeros, y usted lo sabe, y el señor director general (que sonríe) sabe que en el año 1997 no estarán los trenes ligeros. Es decir, es un convenio bianual, pero que se refiere sólo a 1998, en el apartado fundamental que se refiere a ese 40% de reinversión en mejoras. Hasta el año 1998, nada.

Y ahora le voy a decir que usted sabe (y, si no lo sabe, se lo dirá su director general) que en un año no es posible hacer esa transformación. Con lo cual, acabamos de hacer un convenio, usted nos trae aquí un texto de un convenio que es papel mojado, que habla de dos años para hacer una serie de cosas, y el primer año no van a poder hacer nada, y en el segundo no es posible hacerlo en ese margen de tiempo. Con lo cual llegaremos, a las pruebas me remito (y le recordaré este *Diario de Sesiones*), llegaremos al año 1998 (finales de 1998) y no habrá sido posible desarrollar esto. Eso lo saben ustedes de antemano. Si lo sé yo, ¿cómo no lo van a saber ustedes que sólo se dedican a esto?, y yo me tengo que dedicar a una serie de comisiones. Ustedes saben que en un año no se pueden hacer esas transformaciones.

Y le voy a decir que, una vez reducida esa cantidad que le acabo de decir, el 40% son ciento veintidós millones para mejoras. Ya sabe usted cuántas mejoras se pueden hacer en los servicios ferroviarios de Aragón con ciento veintidós millones: nada.

Todo esto era un gesto hacia usted para decirle en qué aspectos concretos de este texto mantenemos unas discrepancias totales. Pero es que sabe usted que mantenemos una discrepancia total con la línea global de firma de convenios con estas características. Porque, claro, pagar dos veces, como estamos pagando a través de los presupuestos generales del Estado y a través de los presupuestos generales de la Comunidad

Autónoma, ¿para qué?, ¿para qué aumentamos además con respecto al convenio anterior?: para reducir la calidad global del servicio, para empeorar el servicio, y además pagamos dos veces para eso. En eso ya digo que no estamos de acuerdo.

Pero es que nosotros no estamos de acuerdo con este modelo de convenios. Le cito textualmente algo que yo le he dicho en otras ocasiones y que además aparece en el estudio de Ineco, donde se hace una referencia al análisis de los efectos jurídicos que tiene la participación de la Comunidad Autónoma en la gestión ferroviaria. Ahí se analizaba cómo la Ley de ordenación, los decretos de traspaso y la Ley de ordenación de transportes terrestres —y esto lo cito textualmente del texto de Ineco—, sin ningún fundamento constitucional ni estatutario, habían hecho la atribución al Estado de las líneas de Renfe aun cuando fueran intracomunitarias, cuando no había un soporte real para hacerlo. Pues bien: ¿cuáles serían los efectos? Decía el estudio de Ineco —y yo le he dicho varias veces— que la práctica de los convenios, de este tipo de convenios entre las comunidades autónomas y Renfe, no contribuyen a mejorar el servicio. No sólo no contribuyen, sino que indica el propio estudio —y esto no lo digo yo; se lo he dicho yo varias veces, pero lo dice el estudio— que este tipo de convenios son un serio obstáculo para una ordenación ferroviaria eficiente.

Y retomo el discurso del señor Velasco: ¿queremos trenes, o no queremos trenes?, ¿queremos una ordenación eficiente, o no? Con estos convenios el propio estudio que usted asumió —y está en el *Diario de Sesiones*— como propio finalmente (tras tres preguntas que yo le hice, al final dijo que sí, que lo asumía), ese estudio que usted asumió dice que este tipo de convenios son un serio obstáculo para una ordenación ferroviaria eficiente. ¿Por qué? Porque eliminan todo estímulo en la actuación de Renfe y limitan la actuación autonómica a eso: a una financiación frustrante, desconectada de todo horizonte de política intermodal de transporte, y supone echar —como le he dicho en otras ocasiones también— agua a un canasto, pagar dos veces para echar agua a un canasto.

En estas condiciones, en consecuencia, nosotros no podemos darle un apoyo en este convenio y para esta filosofía, que, además, es contradictoria —le insisto— con lo manifestado en estas Cortes.

Por eso, le digo que yo no voy a pedir su dimisión. Lo dejo para que en los próximos días, si acaso, se la pidan sus socios de Gobierno; yo no se la voy a pedir. Ahora bien, sí que le digo que hemos presentado dos proposiciones no de ley: una, para que estas Cortes le digan a usted y al Gobierno que no suscriba el convenio, y la segunda, refiriéndonos precisamente a la organización de los servicios en la línea para la que ustedes plantean la supresión de un servicio: en la línea del ferrocarril Zaragoza-Teruel-Valencia.

Muchas gracias.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Bernal.

Señor Consejero, ¿va a contestar a todos los Grupos?

Por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida, señor Rubio, tiene la palabra.

*El señor Diputado RUBIO FERRER:* Gracias, señor Presidente.

Agradecemos también al señor Consejero y al director general que nos acompañan en este duro trance para ambos.

Rememorando el título de una película de miedo, aquella que decía *Pesadilla en Elm Street* (el número tres), yo diría

«pesadilla en el convenio Renfe-DGA número tres», porque este convenio es peor que el de ayer, y a este paso será mejor que el de mañana, si seguimos la línea de los tres convenios firmados hasta el momento en esta Comunidad Autónoma.

Este es, señor Consejero, el peor convenio firmado en la Comunidad Autónoma de Aragón. «¿Para qué se quiere un convenio si se cierran las líneas?». Firmado por José Angel Biel, Portavoz del Partido Aragonés.

Siete razones le voy a dar para retirar este convenio: primera, es un convenio que reduce un servicio de ida y vuelta en Canfranc-Jaca, reduce un servicio en Teruel-Zaragoza de ida y vuelta, reduce un servicio en Teruel-Valencia de ida y vuelta (porque, claro, se ha dicho Zaragoza-Valencia, pero no olvidemos que en medio está Teruel); las deudas acumuladas entre los años 1994 y 1996, por valor en este momento de quinientos sesenta y dos millones de pesetas según se recoge, admiten el pago del 9% de intereses de demora, que en estos momentos me parecen una absoluta tomadura de pelo; los trenes regionales diésel ligeros no se implantarán ni siquiera —como ha mantenido el señor Velasco— a finales de 1998, si admitimos que pueda estudiarse en el año 1998, es evidente que en el año 1998 no se van a poder implantar.

Yo quiero sumarme también a lo que ya se ha planteado por los dos Grupos anteriores: el 40% de la subvenciones famosas en reinversión de infraestructura es absolutamente falso, para el año 1997 y para el año 1998. Se dice: «estudiaremos en el año 1998 —estudiará Renfe— si pueden implantarse los diésel ligeros». Y luego se dice: «una vez que se implanten los diésel ligeros, el 40% irá a infraestructuras»: luego ya no será ni en 1997 ni en 1998. Eso del 40% debería desaparecer porque es falso.

En la estipulación octava, cuando se habla de ese material al que ya se ha hecho referencia, a la reconversión de ese material, yo estoy de acuerdo en que es un material inadecuado, entre otras cosas, señor Consejero, porque algunos de los trenes que se quieren remodelar y rehabilitar tienen ya quince años de tratamiento en la red. El mantenimiento por Renfe planteado en la estipulación sexta es falso. Los dos operarios a los que ha hecho referencia el señor Velasco para doscientos kilómetros es cierto, y antes, por lo menos, había tres brigadas en Renfe para cubrir la provincia de Teruel, tres brigadas. Ahora hay una, donde los currantes se reducen a dos, como ya ha sido dicho.

Segunda razón para retirar este convenio: incumple la proposición no de ley número 34/96, del Partido Aragonés, en lo que hace referencia a la participación del Ministerio de Fomento, Gobierno de Aragón y Renfe, de forma que se garanticen las inversiones en infraestructura que este convenio no las garantiza, y se garantice el mantenimiento y modernización de la red, que este convenio no las garantiza. Decía esa proposición no de ley del PAR que no solamente sea la gestión de los servicios, sino la infraestructura y el mantenimiento.

Si el convenio se llevara adelante —quiero recordarle, señor Consejero— y si el 40% de la subvención pasara a mejora de las infraestructuras, con el ritmo planteado en este convenio, no saldrían más de cien millones o ciento diez millones de pesetas anuales. Los planteamientos de infraestructura realizados en el plan de actuaciones ferroviarias, que al Grupo de Izquierda Unida nos hubiera gustado que hubieran sido veinticinco mil millones, pero que al final estaban en alrededor de quince mil millones de pesetas, nos costaría poder realizarlo ciento cincuenta años. Cien millones por ciento cincuenta, quince mil. Porque, en estos momentos, en el plan de actuaciones ferroviarias no hay ningún convenio firmado con el Ministerio de Fo-

mento, ningún compromiso del Gobierno central, y, por lo tanto, ya es hora de plantear claramente con qué cifras económicas nos movemos.

Tercera razón para retirar el convenio: la moción 11/96, presentada por Izquierda Unida y aprobada, como la anterior, por unanimidad, se incumple en el punto dos, cuando se dice nuevamente, igual que el Partido Aragonés, renegociar el convenio con entrada del Ministerio de Fomento, y dice de forma que su orientación, dirigida hasta entonces a financiar los déficit de explotación de Renfe, cambie esa orientación «para convertirse en un instrumento que coadyuve a la ejecución del plan previsto», que tampoco lo cumple el convenio.

Cuarta razón para retirar este convenio. No voy a tener tiempo suficiente para rebatirle alguno de los planteamientos, pero incumple una parte importante de las resoluciones, con motivo del debate ferroviario, de 13 de diciembre de 1996; incumple, según usted incluso ha admitido, las resoluciones números 4, 5, 6 y 7, del Partido Aragonés; las resoluciones números 1, c y 2, del Partido Popular; las resoluciones números 1, 3 y 5, del Partido Socialista; las resoluciones números 2, 4, 8 y 10, de Izquierda Unida, y la resolución número 1, de Chunta Aragonesista. Como digo, no vamos a tener tiempo, desgraciadamente, para desgranarlas todas.

Quinta razón para retirar el convenio. El comité de empresa y todos los sindicatos ferroviarios están en contra. Especialmente, siguen planteando lo mismo que la casi totalidad de estos Grupos Parlamentarios: mantener los servicios, que parte de la deuda vaya a mejorar la red; que no se paguen esos intereses, porque, evidentemente, ha habido un incumplimiento —ya se ha dicho por parte de la propia Renfe. Esos intereses, quizá, se los tendríamos que descontar nosotros de los cuatrocientos noventa y cinco millones de pesetas que debemos por incumplir la propia Renfe—; revertir el déficit que pueda generarse en el cien por cien, o cercano al cien por cien, a la mejora de la infraestructura; plantean el tema de las cercanías, que no aparece aquí, y, especialmente, con carácter urgente la electrificación de Tardienta-Huesca, a la que sí se ha hecho referencia, y la rehabilitación o renovación de Caminreal-Teruel, a la que no se hace referencia.

Sexta razón para retirar este convenio. Cuatro de los cinco grupos políticos de esta cámara están en contra: Partido Socialista, Izquierda Unida, Chunta Aragonesista y el Partido Aragonés, como ya he dejado entrever en alguna de las opiniones que han salido en los medios de comunicación, tanto del portavoz parlamentario, señor Biel, como del presidente, señor Mur.

Séptima, y muy importante para mí, que soy Diputado de Izquierda Unida, pero Diputado turolense; séptima, y muy importante: el posicionamiento de algunas instituciones. La Diputación Provincial de Teruel, por unanimidad de todos los grupos políticos que la componen (PAR, PSOE y Partido Popular), se ha manifestado en contra de la reducción de servicios ferroviarios para Teruel, y el Ayuntamiento de Teruel, especialmente, le traslada a usted lo siguiente: «Se pronuncia, por unanimidad de los cinco grupos políticos, a favor de la retirada inmediata y la anulación del borrador del convenio existente —presentado por el Consejero—, así como por el mantenimiento del número de circulaciones actuales», puesto que, evidentemente, usted ha dicho una cosa que a mí me ha dolido especialmente: que acepta una reducción para Teruel; «en contra de cualquier supresión de servicios ferroviarios en Aragón; por un plan de futuro que garantice no solo la continuidad, sino también la mejora de los servicios ferroviarios en Teruel; conseguir la implicación del Ministerio de Fomento en dicho plan

para garantizar las inversiones necesarias; instar a Renfe, de manera incuestionable, a la sustitución del material diesel actual por los trenes regionales diésel ligero; mantenimiento de los servicios no conveniados» (que podríamos haber hablado también de los no conveniados, y a lo mejor con una pregunta que tengo al final tenemos oportunidad de profundizar en este tema); «la reinversión inmediata y efectiva de las aportaciones de la DGA en la mejora de infraestructura, y recuperar las circulaciones desviadas por otros itinerarios», que saben muy bien ustedes dos que un importante servicio de mercancías en este momento, Valencia-Zaragoza, se está haciendo vía Tarragona, con un 20% más de kilómetros, y no vía Teruel.

Esto es el Ayuntamiento de Teruel, por unanimidad de los cinco grupos políticos.

Por lo tanto, señor Consejero, ¿qué salidas tiene usted en este momento? Yo le voy a dar alguna pista para que no se agobie en exceso.

Primero: aceptar que Renfe les ha derrotado en la negociación; aceptar que este convenio, tal como se plantea, es claudicar ante Renfe y claudicar, en todo caso, ante el Gobierno central.

Segunda salida: admitir, por su parte la rotunda oposición total social y política de este convenio, exceptuando el Partido Popular. Todo lo demás, en este momento, lo tienen en contra. Por lo tanto, la mayoría política y la mayoría, la totalidad social.

Tercero: reiniciar la negociación. ¿Sobre qué criterios? Desde el punto de vista de Izquierda Unida, del mantenimiento de los servicios (un criterio); dos: el cien por cien del déficit tiene que ir a la mejora de las infraestructuras, como hacen en Andalucía (por lo menos, en el 85%); tercero, y absolutamente imprescindible: que en el convenio entre el Ministerio de Fomento, o, si no entra, que consigamos con el Ministerio de Fomento convenios que aseguren la inversión en infraestructura que se necesita. Por lo menos, para el mantenimiento de los servicios, yo me comprometo a que, finalizado el fin de semana, también voy a presentar una proposición no de ley, especialmente referida a la provincia de Teruel, que en estos momentos sería la más perjudicada, para intentar evitar que eso ocurra.

Si esto no se hace así, señor Consejero, yo creo que este convenio no sirve. Y, mientras tanto, para que Renfe no se atreva a decir, el señor Villén, la desfachatez, la desvergüenza, que dice que, si no hay acuerdo, suprimen los trenes deficitarios... Que se atreva, que se atreva Renfe a cerrar. Claro: vamos a echar un órdago: que se atreva Renfe a cerrar.

Mientras tanto, para que la negociación no sea una espada de Damocles sobre la cabeza del Gobierno de Aragón, vamos a pagar las deudas que tenemos con Renfe, vamos a pagarlas, mientras tanto, y así no dirá: «es que como no me pagan...». Vamos a pagar las deudas. ¿Con algún criterio? Pues de acuerdo a las dos resoluciones del Partido Popular y del Partido Aragonés: yo le pagaría en estos momentos a Renfe la deuda de los cuatrocientos noventa y cinco millones de pesetas, con arreglo a una resolución aprobada por unanimidad del Partido Aragonés, que dice: dedicando el 50% ya de esos cuatrocientos noventa y cinco millones que se debía a mejora de infraestructura (aprobada por unanimidad, señor Consejero). O bien aquella otra resolución del Partido Popular, aprobada por unanimidad que dice: por lo menos, una parte del importe de la deuda de cuatrocientos noventa y cinco millones, que se dedique a la conservación y a la mejora de la infraestructura. Sobre esos dos criterios, paguémosle a Renfe la deuda. Eso lo dejamos ahí.

Eliminemos el problema del pago de la deuda con la firma de un nuevo convenio, porque en estos momentos eso sí está maniatando la negociación y le está maniatando a usted.

Nada más, y muchas gracias.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Rubio.

Por el Partido Aragonés, señor Calvo, tiene la palabra.

*El señor Diputado CALVO LOU:* Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, señor director general de Carreteras, Transportes y Comunicaciones. Señorías.

Nosotros fuimos muy críticos con el anterior convenio porque no compartíamos la filosofía del mismo. La Diputación General de Aragón, o sea Aragón, tenía que pagar el déficit no participando en la gestión de unas líneas férreas y no invirtiéndose en Aragón parte de lo que podría haber sido el déficit que le correspondía pagar a la Diputación General de Aragón.

Usted, señor Consejero, en su intervención ha empezado haciendo lo que me ha parecido una defensa de Renfe. Y, claro, si usted empieza defendiendo a Renfe, difícilmente se puede negociar cuando hay que rebatir precisamente los argumentos que da Renfe.

El convenio que hoy se presenta adolece, a nuestro juicio, de los mismos defectos y mantiene la misma filosofía, es decir: pago de los intereses, pago de los déficit y la no reversión de los fondos de la Diputación General de Aragón en la mejora de la red.

Usted ha hecho mucho hincapié en que el 40% de ese déficit revertiría en los ferrocarriles aragoneses, en las líneas; pero, no obstante, creo que los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra han sido lo suficientemente explícitos para decir que eso prácticamente no es posible. Y, mire usted, simplemente la condición sexta, al final, en el último párrafo, dice con todo claridad: «con independencia de lo anterior, Renfe destinará una cantidad equivalente al 40% del déficit por los servicios prestados, cuando éstos se realicen con material TRDL». Y eso, como han dicho mis compañeros, y nosotros lo compartimos, no va a ser exactamente posible. Por lo tanto, ese 40% prácticamente no existe.

Pero es que, además —y creo que ha sido el portavoz de la CHA—, el último párrafo de la condición octava dice claramente que estos arreglos tardan cinco años en ser amortizados, de acuerdo con los estudios de Renfe. Como esto no puede estar en funcionamiento, en el mejor de los supuestos, más que en un año, se daría la circunstancia de que, de acuerdo con el último párrafo... «en caso contrario —dice—, la Diputación General de Aragón se compromete a abonar a Renfe el valor de restitución de los vehículos transformados, en función del tiempo que reste hasta el cumplimiento del período de vigencia expresamente prorrogado en este apartado». Creo que está absolutamente claro que, aunque de ese 40% pudiera revertir alguna cantidad en la Diputación General de Aragón o en los ferrocarriles aragoneses, tendría que ser para pagar las reformas a las que Renfe puede que se comprometa a hacer; no se compromete a hacerlas, pero lo pone como posible en el futuro. Por lo tanto, nosotros no estamos por esas circunstancias.

Usted en su intervención nos ha dicho que era necesario pagar los déficit de estas líneas porque había que ayudar a ser más accesible a Aragón; pero se da la circunstancia de que, precisamente, una de las líneas que desaparecen es precisamente la de Teruel. Para nosotros, este tema es absolutamente irrenunciable. Ya conoce —y su propio partido ha intervenido

en ello— las resoluciones tanto de la Diputación de Teruel como del Ayuntamiento de Teruel, y para nosotros —insisto— es irrenunciable.

Le voy a recordar unos hechos que sucedieron en el verano de 1978 —ha llovido ya mucho—. Se celebraron unas jornadas en un pueblecito de la provincia de Teruel que se llama Miravete. En aquellas jornadas, el lema era «Salvemos Teruel». Se editaron unos dibujos en los cuales figuraba una máquina, una máquina que era Aragón: el primer vagón era el de Zaragoza, que iba muy bien enganchado a la máquina; el segundo era el de Huesca, que también iba muy bien enganchado a la máquina, y el tercero era el de Teruel, que estaba desenganchándose de la máquina, y una mano estaba tratando de unir ese vagón al resto de Aragón. Pues bien: con este convenio, ustedes lo que están haciendo (o lo que se está haciendo) es cortar esa mano que unía a la provincia de Teruel con el resto de Aragón. Por lo tanto —insisto— para nosotros ese tema es absolutamente irrenunciable.

Por otra parte, este convenio es mucho peor económicamente que el anterior. El déficit previsto por el anterior era de doscientos noventa y siete millones. El primer año se pagaron ciento sesenta y nueve... Me estoy repitiendo, pero usted me perdonará porque usted también ha repetido y nos ha leído todas las resoluciones, cuando no era necesario, puesto que todos las tenemos, y aunque, efectivamente, algunas de ellas han servido para firmar este convenio, las más importantes, las que hacen relación a cuestiones económicas no se han recogido. Sí dice que se está abierto; pero mire: lo que no está en el convenio no existe. Para nosotros, hoy estamos discutiendo este convenio, y lo que no está en él plasmado no existe. Por lo tanto, tenemos que dirigirnos exclusivamente a hablar del convenio.

En el anterior convenio, como digo, el segundo año se pagaban doscientos treinta y siete millones, y el tercero eran 297,02. La DGA disponía de una serie de bonos, que no sé si actualmente dispondrá de ellos, porque no se habla en el convenio de ellos. El actual convenio que ustedes presentan presenta ya de entrada un déficit de trescientos un millones, reduciendo, además, los servicios, que quedan reducidos de setecientos cincuenta y un mil ciento setenta kilómetros, del anterior convenio, a cuatrocientos sesenta y un mil setecientos diez kilómetros. Es decir, este convenio contempla doscientos ochenta y nueve mil cuatrocientos sesenta kilómetros menos que el anterior, y eso contribuye, evidentemente, a la desvertebración de Aragón.

Facturan ese kilometraje, esos cuatrocientos sesenta y un mil kilómetros, a novecientas treinta y dos pesetas el kilómetro, y, efectivamente, ése es el precio que figura en el contrato-programa de Renfe. Pero mire usted: el contrato-programa lleva fecha de septiembre de 1944. Luego ya estaba en vigor cuando se firmó el anterior convenio, que es de fecha de octubre de 1994. Por lo tanto, ya estaba exactamente en vigor, y, a pesar de estar en vigor, el kilometraje resultaba, de acuerdo con los gastos totales de la línea, en cuatrocientos doce millones de pesetas, que dividido por el número total de kilómetros, resultaba que Renfe nos vendía el kilómetro, como usted ha dicho, a quinientas cuarenta y ocho pesetas; quinientas cuarenta y ocho pesetas era lo que le costaba a la Diputación General el kilómetro, de acuerdo con el convenio del señor Esteban. En cambio, ustedes, actualmente, habiendo pasado exclusivamente dos años y el índice de precios al consumo siendo muy bajo, resulta que ustedes nos lo facturan a novecientas treinta y dos pesetas: una diferencia en dos años de trescientas ochenta y cuatro pesetas por kilómetro. Por lo tanto, no veo yo que hayan sido ustedes muy hábiles en la negociación.

Pero resulta que esas novecientas treinta y dos pesetas, de acuerdo con el programa Estado-Renfe (yéndose al cuadro noveno), resulta de la división de los gastos totales que tienen los ferrocarriles regionales, que son diecinueve mil quinientos sesenta y dos millones, por los kilómetros recorridos, que son aproximadamente veintiún mil, y resulta, para este año, novecientas treinta y dos pesetas el kilómetro. Pero bien, en ese mismo cuadro figuran los ingresos que Renfe va a tener de acuerdo con el estudio general de todos los ferrocarriles regionales. Y esos ingresos son trece mil ciento cuarenta y nueve millones. Por lo tanto (y de acuerdo con este mismo cuadro nueve y el contrato-programa), resulta que el índice de cobertura es del 67,2%. Luego resulta que el déficit de los ferrocarriles regionales es del 32,8%.

Por lo tanto, es evidente que si a nosotros se nos aplica el estudio general para contar el kilometraje, se debería también aplicar el estudio de los ingresos general, no simplemente que se nos aplique para lo malo (es decir, novecientas treinta y dos pesetas el kilómetro), y no para lo bueno, que es la cobertura que es, a nivel nacional, como he dicho, del 67%. Porque, mire usted, para conseguir esos gastos de diecinueve mil quinientos sesenta y dos millones de pesetas, resulta que, por ejemplo, se computan en amortizaciones dos mil ochocientos diez millones de pesetas, cuando, evidentemente, como se ha dicho anteriormente por mis compañeros, los trenes que circulan por Teruel tienen más de quince años, y, siendo la amortización, como el propio convenio dice, de cinco años, esos trenes han sido amortizados en tres años. Entonces, no tiene mucha lógica que se emplee la amortización para cargarnos la parte correspondiente, y no se emplee la otra parte, la parte de lo que se cubre con los ingresos, para que paguemos el total de la subvención.

Con este convenio, pues, se está dando la paradoja de que, al no haber déficit en las líneas aragonesas (porque lo paga la Diputación General completo, si lo paga la Diputación General completo), estamos contribuyendo a que el déficit de los ferrocarriles regionales de España sea menor y, por lo tanto, la cobertura es mayor al 67%, al no haber déficit en Aragón, puesto que lo paga la Diputación General de Aragón. Por lo tanto, resulta que indirectamente estamos pagando el déficit que corresponde también a otras comunidades autónomas.

Entendemos lo duro que para el señor Consejero es negociar bajo amenaza del cierre de las líneas (se podría decir «bajo chantaje», pero no quiero emplear esta palabra porque resulta muy fea, y diremos, pues, simplemente amenazas), y, en algún momento de desaliento, es posible que el Consejero ceda y trate de echar la culpa al resto de los partidos, especialmente al PAR, como ya sucedió en el año 1996 con la famosa enmienda. Efectivamente, la Diputación General de Aragón no cumplió al no pagar, pero tampoco Renfe cumplió, como se ha dicho anteriormente también por otros portavoces, al no mantener las líneas en su debido estado de conservación. Por lo tanto, ésa es una baza que hay que jugar para que los intereses, por lo menos, los intereses, sean anulados.

Pero, bueno, como decía, es posible que, ante la amenaza de cierre, el señor Consejero ceda y tenga que pensar en echar las culpas a alguien. Y nadie mejor que sea el PAR, como ya sucedió, como he dicho anteriormente, en el año 1996. Pero yo quiero recordarle al señor Consejero lo siguiente: a nivel de Estado gobierna el Partido Popular, el Ministro de Fomento es miembro del Partido Popular, los responsables de Renfe son personas de confianza —suponemos— del Partido Popular, el Gobierno de la Diputación General de Aragón está presidido por el Partido Popular y usted mismo, Consejero de Ordena-

ción Territorial, es miembro del Partido Popular. Por lo tanto, si esa amenaza se hiciera cierta, sería el Partido Popular el que cierre los trenes en Aragón, y, aunque se nos echara a nosotros (o a otros grupos políticos) la culpa, hay suficientes argumentos para demostrar la poca voluntad que han tenido todos los miembros del Partido Popular para resolver los problemas ferroviarios de Aragón.

Señor Consejero, renegocie, pues, el convenio; recabe información de otras comunidades autónomas (creo que la tiene); haga un estudio comparativo de las mismas, y defienda el ferrocarril en Aragón. Ya sé que me van a contestar que fue precisamente un consejero de mi partido el que firmó el primer convenio de Renfe. Usted, en su intervención, lo ha citado por su nombre varias veces.

Como queremos ser positivos, vamos a darle una salida, y precisamente basándonos en ese convenio: tomen como base el convenio del señor Acín; tomen como base de partida los ciento treinta millones; actualicen el precio con el IPC correspondiente a los años 1994, 1995, 1996 y 1997, cuando se produzca, y la diferencia, hasta los mil doscientos millones de pesetas que ustedes prevén que van a costarle a la Diputación General de Aragón los ferrocarriles hasta 1998, que se emplee en el arreglo de las vías de ferrocarril aragonesas, que se emplee. Es una cuestión difícil, y sabemos que en una negociación no se hace lo que uno quiere, sino que hay que llegar a acuerdos; pero para llegar a acuerdos están ustedes, y ésa es exactamente su responsabilidad.

Ya ve, pues, que no nos negamos a subvencionar a Renfe. Precisamente, entre los acuerdos que se tomaron aquel día, figuraba el que se pagara la deuda; pero que se pague la deuda en sus justos términos, porque si la Diputación General de Aragón no cumplió, ellos tampoco han cumplido. Por lo tanto, esos intereses que nos están cargando están absolutamente fuera de lugar, y desde luego por ahí nosotros no vamos a pasar.

Por nuestra parte, nada más, y ponemos de manifiesto, para que quede absolutamente claro a todos los Grupos —parece que el portavoz del Partido Socialista ha querido ver en nosotros el elemento negativo, por el cual las líneas aragonesas deben una cantidad, y ahora nos ponen el 9%, y no sé qué y no sé cuántos más—, que nosotros tenemos intereses y creemos que los convenios se tienen que cumplir, pero todos. Precisamente, si habláramos de convenios, es el Partido Socialista, y precisamente con esta ciudad de Zaragoza, el que menos puede hablar por incumplimiento de convenios. Le puedo citar, aunque no viene al caso, el tercer o el cuarto cinturón de ronda, etcétera. Por lo tanto, no haga usted tanto hincapié en algo que ustedes han incumplido reiteradamente, no hagan ustedes hincapié en lo que han incumplido reiteradamente, porque al final se vuelve contra ustedes.

Creo que ésta es nuestra postura, y espero que, señor Consejero, usted lo entienda. Teruel no puede quedarse al margen, ni podemos admitir que esta Diputación General de Aragón, que esta tierra tenga que pagar déficit, indirectamente, que corresponden a otras comunidades autónomas, y, como he explicado, y como estoy dispuesto a explicarle, con un lápiz en la mano en el momento que crea oportuno.

Nada más, y muchas gracias.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Calvo.

Por el Grupo Popular, señor Ibáñez, tiene la palabra.

*El señor Diputado IBÁÑEZ GIMENO:* Gracias, señor Presidente.

Yo quiero también agradecer la presencia del Consejero de Ordenación Territorial, don José Vicente Lacasa, y de su director general en esta Comisión, que nos ha explicado (yo creo que con detalle y extensamente) cuál es el convenio que se pretende firmar con Renfe. Todos los Grupos, me da la impresión, por lo menos, han podido entenderlo perfectamente. Otra cosa es que quieran, a pesar del escaso tiempo que, parece ser, han tenido para desmenuzarlo, sí que lo han desmenuzado bien, y creo que con la explicación se les habrá aclarado alguna cuestión que podían tener oscura.

Yo he de decir que este convenio ni es nuevo ni es el único. Es, como se ha venido diciendo, el tercer convenio que la Comunidad Autónoma de Aragón puede firmar con Renfe (ya hubo otros anteriores: se han expresado aquí). Y no es único tampoco porque otras comunidades autónomas también tienen convenios en este mismo sentido, incluso peores, porque se dice que en la Comunidad andaluza reinvierte una cierta cantidad que, según nos ha expresado el Consejero, en el convenio no se refleja y no es cierto. O sea, que hay comunidades que firman peores convenios que la nuestra.

Todos los Grupos de la oposición, porque prácticamente he visto cuatro Grupos de la oposición, se han empeñado en decir las maldades que este convenio tiene (no le han visto ninguna bondad), bien es cierto que el PSOE, el señor Velasco, aunque ha sido crítico con el convenio, sí que he querido entender que está de acuerdo con el convenio, que sí quiere convenio, que es positivo que se firme convenio, aunque ha hecho algunas matizaciones (no se me han olvidado): que se invierta en mejoras, se invierta en infraestructuras y se adecuen los horarios. Muy bien: yo creo que eso se contempla. Es positivo que el Grupo Socialista esté a favor del convenio, que vea que es necesario, y que no piense como otros que haya que cerrar las líneas regionales de Renfe. Otros Grupos, por filosofía, no lo aceptan: pues ¿qué le vamos a hacer!; otros, después de ser bastante beligerantes, parece ser que vuelven al redil y pretenden que sí que se vuelva a renegociar y que sí, que haya convenio; hay posturas que no termino de entender. Pero como han sido oposición los cuatro Grupos que en esta mañana se han dedicado a ver todas las maldades del convenio, tendré que ser yo, el portavoz del Grupo que apoya al Consejero, el portavoz del Grupo Popular, quien, por lo menos, vuelva a resaltar las bondades que este convenio, a nuestro juicio y a nuestro entender, tiene, y que algunas son.

Bien es cierto que está en la filosofía de los anteriores, porque no podría estar de otra manera; pero, como se ha dicho aquí ya, es un convenio puente que durará hasta 1998, cuando acaba el contrato-programa que Renfe tiene acordado con el Estado, y que digamos que tiene algunas cuestiones que lo hacen mejor que los anteriores que se han firmado. Por ejemplo, el poder inspeccionar, el poder tener un control más exacto de cómo se desarrolla este convenio, facultando a esa comisión de seguimiento, que lo va a hacer. Por tanto, se podrá hacer un seguimiento fiel del cumplimiento de este convenio. Creo que eso es muy importante: que los convenios se hagan, se firmen, pero que se cumplan, y se paguen, pero que se cumplan también. Y para eso, que haya un seguimiento.

Otra particularidad que yo creo que es importante, y es por la que todos estamos peleando, que la tiene, aunque no la quieran reconocer: que se reinvierta en la mejora de las estructuras, que se invierta en infraestructuras. Y en este caso se contempla el 40% de lo que la DGA tenga que pagar a Renfe como

consecuencia de este convenio. Creo que son novedades importantes y novedades que hay que resaltar.

También se ha dicho —y yo lo quiero resaltar también— que no es un convenio cerrado, que es un convenio al que otras instituciones se deberían adherir, y estoy pensando en lo último en que se ha intervenido: en el tema de Teruel. Probablemente Teruel sí deba tener esos servicios, pero probablemente también alguna institución más se tendría que (no sé si simbólicamente o de qué forma) adherirse a ese convenio e intentar que vayamos todos en la misma dirección, y no en direcciones contrarias.

El tema de los horarios es un tema también que se contempla adecuadamente, porque los horarios hay que adecuarlos a las pretensiones de los usuarios, y no lo contrario: que los usuarios vayan al tren cuando pasa, sino que el tren debe pasar cuando los usuarios lo necesitan. Desde luego, lo que hay que ver y contemplar (y creo que el convenio también lo ha contemplado) es que hay servicios —y todos querríamos dieciocho trenes diarios a Zaragoza— que, si la gente no los utiliza, a veces, son innecesarios; habrá que tener los que sean suficientes y los que sean necesarios.

Creo que está clarísimo: aquí hay una disyuntiva: o se hace convenio con Renfe, o podemos perder esos servicios regionales. Y creo que debemos pensar seriamente que no se deben perder, que hay que firmar ese convenio; que habrá que intentar (no sé si ya es posible) mejorarlo, pero sí por lo menos hacerlo cumplir con exactitud; que la gente entienda, que los Grupos entiendan que, en estas circunstancias, y con las circunstancias que concurren, es el mejor convenio que se ha podido hacer; que, en otras circunstancias y con otras aportaciones, probablemente, podría haber mejor convenio, pero en las circunstancias actuales, con estos materiales, no se puede hacer otra cosa.

Creo que los Grupos han equivocado el camino. Creo que han intentando (y lo han conseguido) hacer de oposición —algunos legítimamente—; pero sería probablemente más provechoso que Renfe viese que en Aragón queremos tener servicios, que fuésemos todos en una misma dirección, y no lo que aquí sucedido: en direcciones contrarias. Probablemente, se tendría mayor fuerza, mayor ímpetu para negociar, o renegociar, con Renfe.

Por nuestra parte, no voy a extenderme más. Creo que ya se ha debatido bastante el tema.

Le decimos al Consejero que tiene nuestro respaldo, que siga negociando, que este convenio llegue a buen término y que los aragoneses podamos disfrutar de esos servicios de Renfe, que, de otra manera, se perderían. Si ahora nos acusan porque el convenio no les parece bueno, pondrían el grito en el cielo si las líneas se cerrasen.

Muchas gracias.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Ibáñez.

Señor Consejero, para contestar a los diferentes Grupos Parlamentarios, tiene la palabra.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Señor Presidente.

En primer lugar, quiero agradecer, aunque discrepe de lo manifestado, por algunos de sus señorías, el tono en general de las intervenciones.

Antes de contestar, sí querría que el director general explicara (después ya pasaré a las contestaciones más específicas) qué pasa con el 40% de la reinversión, porque parece que hay

una discrepancia, y, a veces, dudamos los que no somos de letras de que esas interpretaciones puedan hacerse tan sesgadas y tan distintas sobre lo que en el convenio está reflejado.

Por lo tanto, le paso la palabra al director general, y después ya intervendré yo.

*El señor Director General de Carreteras, Transportes y Comunicaciones (MARISCAL DE GANTE Y LOPEZ):* Buenos días, señoras y señores.

Vamos a ver, en primer lugar, si me permite, aprovecho la ocasión para hacer referencia al título del convenio. El título del convenio es «para la prestación de servicios ferroviarios». No es un convenio para la aplicación del plan de actuación ferroviaria. Un convenio para infraestructuras tendría que ser otro convenio distinto. Aquí hablamos del convenio para la prestación de servicios ferroviarios, para que se sigan manteniendo esos servicios. Primer tema.

Segundo tema. En las reuniones de la comisión de seguimiento se ha revisado el convenio anterior, que estaba denunciado, pero se seguía prestando el servicio por no cerrarlo, y así llevamos meses y meses.

¿Qué elementos hay que no se pueden apaar? Primero, el título del convenio, porque no estamos hablando de otra cosa: estamos hablando de los servicios regionales. Eso lo ha desconocido la mayoría de las intervenciones.

Segundo: contrato-programa Estado-Renfe: ahí está, hasta finales de 1998, y fija unos parámetros que no se pueden olvidar en todo momento; esos parámetros usted dice que el kilómetro, a novecientos treinta y dos, en el año 1997 serán novecientos no sé qué, y en el 1998 ya un poco más caro, y ya está. Y luego, para estas líneas determinadas, la diferencia entre lo que cuesta el kilómetro por los kilómetros que se hagan con lo que se ingrese eso lo tiene que poner el que firma el convenio, y tiene que ir a la cuenta de resultados de la unidad de regionales; no puede ir aquí, allá, acullá; tiene que ir a eso, y eso lo dice el contrato-programa.

Otro elemento que hay es la Directiva comunitaria 91/440, que sirve de inspiradora a lo que ha venido después, al contrato-programa.

Luego, por último, ¿qué otros elementos hemos tenido en la negociación? El plan de actuación ferroviaria y, segundo, las resoluciones de los distintos Grupos, ampliando, corrigiendo o modificando en algunos aspectos el plan de actuación ferroviaria.

Ahora voy al 40% ya.

Dice la del PAR, la del Grupo del Partido Aragonés, que los posibles déficit de explotación de los servicios de regionales que pudieran corresponder a la DGA se aplicarán en un 50% a la mejora y conservación de la red. Entonces, nosotros, en las discusiones, como íbamos siguiendo las recomendaciones de los distintos Grupos, eso lo exigimos; pero desde el primer momento de la firma del convenio, no desde cuando entren los trenes ligeros, sino desde el primer día, desde el 17 de enero. Porque este convenio es desde el 17 de enero. Entonces, el 50% no nos lo admitieron; lo siento, pero no lo admitieron; empezaron a hacer números, y el 40%. Lo que pasa es que había otro tema que propone Renfe a todas las comunidades autónomas. Como estos trenes son tan viejos, tenemos en marcha un proceso, que es poner unos trenes renovados, que son esos trenes más pequeños, que están por dentro como nuevos, porque los hacen con aire acondicionado, dicen que con un interiorismo más actual, etcétera.

Entonces, si estamos de acuerdo, ellos calculan una amortización de cinco años, y nos lo proponen a nosotros y a todos los demás. Entonces, aquí decimos, en el convenio, que podemos aceptarlo; no hemos firmado que deben ser esos. Pero, claro, luego, al aplicar el 40%, como ahí se discutía y se hablaba muy fino, dice: ¿sobre qué lo aplicamos?, ¿sobre el coste de novecientas treinta y dos pesetas de los actuales o sobre el de setecientas y pico de los nuevos? ¿Sobre qué coste se calcula?, ¿sobre novecientas treinta y dos o sobre setecientas del déficit? Entonces, lo del 40%, cuando se aplique a los trenes ligeros, se refiere al cálculo del déficit para obtener sobre ese déficit el 40%. Lo que pasa es que, claro, al leerlo el que no sabe los intrínsecos de la discusión no se entera. Pero ése es el tema. El 40% se aplica desde el primer día, pero hecho el cálculo como si estuvieran los trenes diésel ligeros. Esa es la cuestión.

Si no les gusta la redacción, lo siento, pero así se redactó, y esa es la explicación. No es defendible... Hay dos partes, se negoció y se hizo así. Entonces, si a usted no le gusta, lo siento, pero ese el tema.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Señor Presidente.

Lo que sí está claro, independientemente de interpretaciones, les puedo asegurar, es que hay una comisión de seguimiento, y la Diputación General de Aragón, el Gobierno de Aragón, no pagará ninguna cantidad si no está dado el visto bueno por parte de la comisión de seguimiento. Si hay algún matiz de interpretación, quédese tranquilo, señor Rubio, que en eso no hay ningún problema. Le aseguro que no hay ningún problema en cuanto a la interpretación.

Entonces, voy a contestar uno a uno, voy a intentar contestar a todos, porque yo creo que han hecho una exposición bastante... si la mía ha sido densa, pues alguno también se ha extendido bastante, lógicamente, dentro de la línea habitual en la forma de hablar en estas Cortes.

Señor Bernal, le vuelvo a repetir lo del convenio. La verdad es que mi deseo era lanzarlo lo antes posible, y así lo hice una vez aprobado por Consejo de Gobierno. Lógicamente, una de las justificaciones que yo he tenido (aparte de otras que pueda haber colaterales y de otro tipo) para no venir a estas Cortes ha sido quería que tuvieran el convenio con anterioridad, como era mi compromiso, y en ningún momento ha existido mala voluntad por parte de nadie.

He sido muy respetuoso con estas Cortes en cuanto a las noticias que se han dado sobre el convenio. Puede haber habido filtraciones, filtraciones que a mí incluso me han sorprendido, porque los convenios habían estado en el Departamento (y luego explicaré dónde más), y, sin embargo, había personas del comité de empresa que disponían de ese borrador del convenio. Con lo cual, lamento mucho que lo tuvieran, porque de la consejería y del departamento no salieron; alguien sabrá de dónde salieron esos documentos.

En cuanto a la proposición no de ley de junio, a la que hacía referencia, y pienso que ha hecho referencia también el señor Rubio), que instaba a que estuviera el Ministerio de Fomento, al Ministerio de Fomento nosotros no le podemos obligar para que esté en el convenio; de hecho, el planteamiento estaba hecho así, para que estuviera el Ministerio de Fomento. Lo que ocurre es que el Ministerio de Fomento, en de las conversaciones que tuvimos, dijo que él entraría pero en la otra línea, que entraría en la línea de la inversión, en dos cosas concretas, sobre todo: en la mejora de la línea Huesca-Tardienta, que eso estaba ya pactado hacía tiempo (y espero que el pro-

yecto esté redactado rápidamente; ese fue el compromiso del director general de Transportes, señor Cascales), y, por otra parte, que íbamos a entrar en negociaciones en el futuro para ver cómo actuábamos en la línea entre Zaragoza y Teruel (concretamente, en las zonas de Caminreal), y hemos estado trabajando, el director general ha estado trabajando, incluso con presupuestos, a la hora de ver cómo entre unos y otros encontramos financiación, porque esto iría, como se ha hecho en algunos otros lugares, en base a convenios que llevan consigo una aportación económica por parte del Ministerio de Fomento y otra parte también por parte de la comunidad afectada, con la idea de que, lógicamente, en el futuro, esas infraestructuras, dependiendo de lo que se decidiera, pasaran a las propias comunidades autónomas. Esa es un poco la filosofía.

Por lo tanto, en ese aspecto no firmó el convenio Fomento pero sí está apoyando. No olvidemos también una cosa: yo pienso que tienen aquí toda la directiva a la que hemos hecho referencia (si no, se la enviaremos); esa directiva es muy clara, y, además, manda en este caso a Fomento lo que tiene que hacer y cómo debe actuar con Renfe, y a Renfe no le puede subvencionar así por las buenas, sino que le exige unos condicionantes, que, lógicamente, a nosotros también nos pone a la hora de negociar. O sea, que no negocia tampoco con las manos libres Renfe, a pesar de lo que se pueda pensar.

En cuanto al plan de actuaciones, discrepo totalmente. Hemos hecho un análisis pormenorizado, y le puedo garantizar que en todas las negociaciones que se han hecho se han tenido muy en cuenta no solamente lo previsto en el plan de actuaciones ferroviarias (y se ha visto claramente por lo que ha pasado en los servicios, por lo que pasa con el número de servicios), sino que se han tenido muy en cuenta todas las resoluciones que afectan al convenio, porque hay otras resoluciones, por supuesto, que no afectan al convenio. Hay resoluciones de filosofía, filosofía que no afecta a este convenio en concreto. Será cuestión de hablar y de plantearlo en otro foro, pero no en el foro del convenio, porque ¿Renfe qué va a decir, por ejemplo, del tema de la apertura del Canfranc? Pues creo y estoy convencido de que si se abre el Canfranc, Renfe se alegrará, como tal operador; pero él no puede decidir.

En cuanto a la transformación, que se ha mencionado también por varios intervinientes, en cuanto a la transformación de esas unidades, yo tampoco voy a incidir demasiado, puesto que para mí es una buena idea, sean esas unidades o sean otras unidades más ligeras. No se habla de cien millones (porque aquí se está hablando de cien millones). Hay unidades ligeras que se están evaluando en un coste de cuatrocientos millones de pesetas, que, lógicamente, a lo mejor lo conveniente en un tren moderno, en un ferrocarril moderno sería incluir esas unidades pendulares con un coste de cuatrocientos millones de pesetas. En todo caso, a la vista del convenio, nosotros veremos porque esto será voluntario. A mí lo que me extraña, y lo que siento, es que este tipo de unidades, desde que se empezaron a suscitar los temas de los convenios y de las ayudas para pagar los déficit, este tipo de actuaciones, solamente se contemplaran en un momento determinado. Todos se acordarán que lo planteó el Consejero Luis Acín, que planteó la compra de unas unidades para desplazarse entre Huesca y Zaragoza, con un coste que se evaluaba en unos cuatrocientos millones de pesetas. Es decir, que lo que pienso es que quizá estas unidades ligeras, del tipo que fueran —me da igual—, deberían estar ya en funcionamiento en nuestra Comunidad Autónoma.

Nosotros, desde el momento en que estoy de Consejero, la verdad es que no nos hemos podido sentar en una mesa a nego-

ciar más que a partir, de verdad, en serio, del mes de octubre o noviembre, cuando se denunció el convenio, porque no teníamos elementos. ¿Cómo voy a negociar si lo único que hago es deber! O sea, es que nuestra posición estaba totalmente fuera de lugar. Entonces, cuando ya vimos una luz de que eso podría llevar consigo que, a la vista de lo que decían estas Cortes, del plan de actuaciones ferroviarias, podíamos tener una solución, es cuando empezamos, de verdad, a negociar con Renfe.

Discrepo —perdone— en la elucubración filosófica que hace, en cuanto a que se paga dos veces. No, aquí no se paga dos veces. Las cosas son totalmente distintas.

Este convenio tiene que ser un convenio puente para el futuro. Y, además, cuanto más tardemos en firmar el convenio, mucho peor, porque vamos a entrar mucho peor en la negociación. A mí me habría gustado que este convenio estuviera, en el sentido que fuera... Incluso, si no hubiera surgido el tema de la enmienda, probablemente estaríamos con el convenio anterior prorrogado, con unas ligeras matizaciones, porque yo no denuncié el convenio. Es decir, que lo hubiéramos hecho. Quizás ese convenio lo hubiéramos trasladado a 1998 para hacer el convenio puente y, a partir de 1999, decidir, y eso lo saben sus señorías porque lo he manifestado aquí en varias ocasiones.

Siento que no lo apoye, por una razón muy sencilla. Yo estoy abierto a cualquier modificación, pero apoyar o no apoyar puede ser que no tenga ninguna transcendencia para alguno de ustedes, así, fríamente, desde el punto de vista de partido. Y yo, olvidándome del partido político, estoy pensando en dar un servicio a los aragoneses, independientemente de en qué partido político militen, puesto que los usuarios son de todos los colores, lógicamente. Por lo tanto, mi visión es ésta.

Mal vamos a poder funcionar si seguimos dándole vueltas al convenio, porque también le aseguro una cosa: estoy totalmente convencido de que trajera el convenio que trajera habría aquí Grupos Parlamentarios que no me iban a apoyar, estoy completamente convencido. Porque, a la vista del cumplimiento de las resoluciones y del cumplimiento del plan de actuaciones ferroviarias, solamente hay un punto —y lo saben todos sus señorías—, solamente hay un punto. Lo demás, prácticamente, se cumple todo, si lo vemos fríamente. Otra cosa es que se utilicen otros procedimientos, que me parece legítimo. No voy a decir nada porque, lógicamente, cada uno habla lo que habla y dice lo que dice. Pero solamente en uno, y, además, lo he dicho por activa y por pasiva, y no lo he ocultado, por supuesto. Sin embargo, otros sí que han dado sesgadamente la información, han actuado sesgadamente desde el comienzo, diciendo, por ejemplo, que en Teruel quedaba el 50% de los servicios, cuando es mentira, y que se tenía que reducir el 80% la plantilla. Si resulta que de los pocos que había tienen que reducir el 80%, ya veremos a ver quién queda en Teruel. O sea, es que son cosas totalmente —y perdone este matiz— incoherentes en cuanto a los planteamientos.

Creo que lo que habría que hacer —y yo lo he intentado por todos los medios— es decir la verdad siempre, en todos los foros, y determinadas informaciones son totalmente sesgadas, y no iba exactamente a su intervención, lo que he dicho no iba a lo que ha hablado usted, sino globalmente a las noticias aparecidas.

El señor Rubio dice que es el peor convenio. En teoría, tiene que ser —diría yo—, según como se analice, porque era peor el convenio anterior, por ejemplo, en el tercer año, sencillamente, porque en el contrato-programa, en el año 1997, el déficit lo asumían las comunidades autónomas; al principio era del 57%, después el 80% y después el 100%. La verdad es que,

independientemente de todo, como persona, no estoy de acuerdo con el planteamiento, pero el planteamiento era así. En el convenio que firmó el anterior consejero, el tercer año era peor que los anteriores; pero es que en el tercer año hemos llegado al límite, habíamos llegado al límite porque lo que exigían era el cien por cien. Entonces, ése es el punto de partida. Es que nosotros no hemos tenido otra alternativa, en cuanto a costos de partida, en cuanto a déficit. Lo que ocurre es que hemos introducido, como bien ha dicho (a pesar de que diga que no y diga que no está claro), se ha introducido el 40% con mucho esfuerzo. Yo siento que no pueda venir aquí a estas Cortes, porque a mí me hubiera gustado venir con el 50%. Eso sí que es verdad. Pero yo le digo que no puedo venir con el 50%, que tengo que venir con el 40%, porque no hemos podido más. Incluso le voy a decir que ya saben que el primer planteamiento, en el anterior convenio que hicimos con Mercé Sala, que lo hice yo, por carta, era del 25%, porque veíamos que había una posibilidad de invertir, aunque fuera algo. Bueno, pues ahora, después de todos los avatares (y también digo que quizá gracias a las resoluciones de estas Cortes), en lugar del 25%, hemos conseguido el 40%. Con lo cual, en ese aspecto entonaré el mea culpa, si es que así hay que hacerlo, pero no puedo decir otra cosa.

En cuanto al 9% que mencionaba, es un tema que Renfe lo tiene fijado con relación al Estado. Si en un momento determinado, el contrato-programa se revisa a nivel de Estado y Renfe, lógicamente, también habrá que revisar el nuestro, en cuanto a los planteamientos. Pero, hasta el momento, la deuda en el contrato-programa está estipulada en el 9%, y es una deuda atrasada, no es una deuda de ahora, es una deuda atrasada. Otra cosa es que fueran deudas nuevas, que tendrían otro matiz.

En cuanto a la proposición no de ley de Fomento y a la moción, me estoy refiriendo a lo mismo: si el Ministerio de Fomento, por mucho que digan estas Cortes... Dice que entre el Ministerio de Fomento a la firma del convenio. Bueno, el Ministerio de Fomento, en relación con la división del negocio, y en base a que solamente se dedique a infraestructuras, no entra en los déficits, sino que entra en otra línea, lógicamente, el Ministerio de Fomento lo que hace es comprometerse con otras líneas. De hecho, se ha comprometido, y no hay que ocultar (incluso está ratificado), porque lo saben ustedes, que hace poco tiempo se le ratificó (no sé si el Ministro o el secretario de Estado) al propio Alcalde de Huesca, que se le dijo que se iba a hacer la línea, se iba a electrificar y se iba a mejorar la línea Huesca-Tardienta, independientemente de otras actuaciones más puntuales en Huesca, en las cuales no voy a entrar y que, lógicamente no serían objeto de una actuación puntual por nuestra parte.

Hemos repasado muy bien las resoluciones y el plan de actuaciones ferroviarias. Le puedo decir que el convenio está basado en eso. Haga usted la interpretación que quiera. No las he mirado las resoluciones a que hacía referencia, porque estoy seguro de que estas resoluciones se refieren a temas que no tienen nada que ver con el convenio. Con el convenio directamente, no. Solamente hay una (que puede estar presentada en tres partes) que es la que puede afectar, y lo he dicho anteriormente, se lo he dicho también al señor Bernal, solamente una, que son cuatro, tres o cuatro, pero que se refieren a lo mismo.

En cuanto a los sindicatos, yo lo que siento es que los sindicatos tendrían que estar agradecidos a nuestra gestión, porque lo que hacemos es comprar precisamente trabajo a Renfe. Con lo cual, lo que no entiendo es cómo los sindicatos no actúan contra Renfe, porque, en realidad, para todos los conseje-

ros (tanto Luis Acín, como Isidoro Esteban, como yo mismo) la idea es que siga abierta Renfe. Por lo tanto, está claro que les estamos comprando un servicio.

Así, no acabo de entender la postura que han adoptado determinados sindicatos. Sí lo entiendo; lo entiendo porque puede haber otras connotaciones, que no están, desde mi punto de vista, relacionadas con este convenio. Además, yo le puedo decir que con los sindicatos siempre hemos tenido un trato muy especial, los hemos recibido siempre en el Departamento, hemos hablado con ellos, les hemos escuchado y les he apoyado. Por tanto, el que en un momento determinado se plantee lo que se planteó me parece totalmente absurdo. Porque, además, quiero decirle que un determinado sindicato (yo no sé si estuvieron todos) estuvo en Semana Santa hablando con la dirección de Renfe, y les explicó Renfe lo que había. Tengo constancia de que ese sindicato se avino totalmente, o salió totalmente convencido y de acuerdo con Renfe en el planteamiento. Entonces, si está de acuerdo con Renfe, y es el planteamiento que yo hago, ¿cómo conmigo no están de acuerdo? Es que no lo entiendo, de verdad; no lo entiendo, y he tenido contactos.

En cuanto al posicionamiento de las instituciones, me alegro, me alegro mucho, y espero que su grupo político, que tiene representación en el Ayuntamiento de Teruel (me parece que en la Diputación Provincial no, pero sí en el Ayuntamiento de Teruel), espero que sean tan diligentes y presenten una moción muy pronto en el Ayuntamiento diciendo y proponiendo alguna colaboración en el convenio por si hace falta poner algún servicio más. Lo espero, puesto que el contrato-programa dice que es para todos, no solamente para la Comunidad Autónoma, sino para las administraciones locales. Concretamente, ha hecho referencia a que la Diputación —me parece— de Salamanca está colaborando en los convenios. Entonces, ¿por qué echar el muerto a los demás? Es muy bonito el decir que me hagan esto. Me parece muy bien. Lógicamente, todos los Grupos, en ese aspecto, van a apoyar, y poner en esa tesitura al alcalde me parece totalmente lícito. Por lo tanto, independientemente de todo, les digo que está abierto a cualquiera que quiera intervenir, lógicamente.

Hay un tema muy claro, señor Rubio, aunque usted no es alcalde. Yo le digo a los alcaldes que vienen a verme, muchas veces, que el que está dispuesto a recibir debe estar dispuesto a dar. ¿Entendido? Entonces, eso es lo que hay que hacer. Lógicamente, si lo único que hacemos es decir «ahí está»... Y aquí, en la Comunidad Autónoma, yo creo que eso se hizo, se hizo cuando estaba el primero, Luis Acín, que dijo: «hay problemas con los trenes; si hace falta poner dinero, ahí está la Comunidad Autónoma poniendo dinero, porque no queremos que se cierren». Pues lo mismo hay que hacer en otras instituciones. Por lo tanto, no hagamos demagogia ni intervenciones sesgadas.

Para mí, con intentar reiniciar el convenio, volveríamos otra vez, y —se lo vuelvo a repetir— estoy seguro de que reiniciamos el convenio, hacemos unas matizaciones, y pasado mañana vengo aquí y estamos en lo mismo. Si es que es igual, es que es igual, señor Rubio, es igual. Porque, difícilmente, puede haber matices en que estén de acuerdo todos los Grupos. Pero sí le digo que la mayor parte está recogida, y además lo puede comprobar: léase usted el convenio con tranquilidad, léaselo y verá adónde llega.

Me alegra que por lo menos diga que hay que pagar, aunque estamos todos en la misma línea en ese aspecto, sobre todo, la mayoría de nosotros, porque hay que pagar, hay que pagar, y no hay cáscaras. Pero lo que sí está claro es que si

pagamos, y tenemos un documento, aunque no sea el mejor de todos, para establecer un convenio puente hasta final de 1998, pues de aquí a final de 1998 vamos a ver lo que hacemos, porque habrá que estudiar. Si yo demoro más el convenio y me planto a final de año, prácticamente no me va a quedar tiempo de poder traer propuestas, incluso a estas Cortes, de cara a lo que haremos a partir de 1999, porque vamos a estar totalmente atados. Si quieren eso, ¿qué quieren?: ¿cerrar los trenes? Decía: «que se atreva Renfe». Pues estoy seguro de que, igual que pasó en los años a que he hecho referencia, que se cerraron líneas, pues cierra Renfe, y ¿qué pasa? Pues, para mí, perjudicados, todos nosotros.

Yo creo que tenemos que hacer un esfuerzo y ser un poco coherentes para ver qué es lo que deseamos. Por lo tanto, yo le pido que recapacite. Las sugerencias que me ha hecho, que me parecen buenas, quizá no muy matizadas, al decir que en Teruel necesitamos un servicio más... Bueno, puede ser que a la hora de la verdad eso pueda ser discutible, y sabemos lo que cuesta.

Querría aprovechar la ocasión para decir que parece que en estos días el tema de Renfe y la supresión o el aumento de algún servicio... Que, por cierto, no he oído decir a nadie que en Huesca se aumentan dos servicios. O ¿es que no se han leído el convenio? En Huesca se aumentan dos servicios, porque se potencian, en cuanto a acciones de Renfe, acciones previstas en el documento que se plantee. Vamos a decirlo también.

Entonces, en esa línea, estos días, de verdad, los medios de comunicación han recogido una serie de declaraciones, que parece que el aumento de algún servicio, la disminución de algún servicio por parte de los distintos —no todos—, algunos grupos políticos y determinados sindicatos, o determinadas entidades, parece que es la cuestión en este momento más importante de Aragón, cuando le digo que ojalá ésta fuera la cuestión más importante de Aragón, porque si la cuestión más importante de Aragón fuera esta, con muy poquito dinero podríamos solucionarla.

Yo creo que tenemos que ser conscientes, y no desorbitar las cosas, cuando en realidad estamos pensando en solucionar el problema del tren en Aragón. Le puedo decir que este Consejero, desde el comienzo (y lo saben ustedes), está luchando por eso, independientemente de que pueda gustar más o menos la solución final, que por supuesto cada uno puede opinar lo que quiera; pero, en conjunto, el convenio pensamos que es que el mejor se podía hacer en este momento, vistas las circunstancias en que nos encontramos.

Al señor Calvo, por supuesto, le agradezco la intervención. Lamento una cosa, señor Calvo, porque yo sé, y tengo constancia, que usted el borrador del convenio lo tenía desde febrero, y lamento que haya esperado hasta este momento a hablar del convenio, porque sabe usted muy bien que mi despacho siempre ha estado abierto a cualquiera de los parlamentarios, y me parece que determinadas posturas no ayudan mucho a querer resolver los problemas de Aragón, porque se nos llena mucho la boca, pero hay que resolverlos. De verdad que lamento la forma de actuación, y lo sabe usted muy bien, porque sabe (y se ha hecho referencia, me parece, en algún medio de comunicación hoy) que ustedes conocían el convenio, o el borrador del convenio, antes de pasarlo por el Consejo de Gobierno.

Si no la tiene, yo le mandaré (el contrato-programa lo tiene) la directiva, si no la tiene; se la enviaremos para que vea qué es lo que exige la directiva y el contrato-programa, que no estamos tan lejos. Lógicamente, yo he intentado ser realista, no defender a Renfe. Porque defender a Renfe ya la defendió, en

todo caso, entonces, Luis Acín. Yo creo que no es eso. Luis Acín estaba en unas circunstancias, en las mismas que estaba yo. No estábamos coaccionados, no estábamos con el hacha encima de la cabeza. Es que había unas reglas de juego, y tanto para el Consejero Luis Acín, como para el Consejero Isidoro Esteban, como para mí mismo había unas reglas de juego. Yo no podía irme. Otra cosa es que esas reglas de juego, lamentablemente, han cambiado de entonces a ahora, y no han cambiado a mejor, han cambiado a peor. Usted lo sabe muy bien. Por lo tanto, vamos a dejar también de hacer esa demagogia, porque no sé qué ganamos. Pienso que no ganamos nada al actuar de la forma en que se actúa. Creo que tenemos que ser coherentes.

Sí quería hacer una matización. Se ha hecho referencia anteriormente al arreglo de los cinco años. Renfe evalúa la amortización en cinco años. Lógicamente, Renfe está pensando que, a partir de 1999, la gestión de los trenes regionales serán llevados por las comunidades autónomas. Y ¿qué dice? «Si queréis esos trenes ligeros, sabéis que los tenéis que valorar con una amortización a cinco años». Si los hemos tenido un año, lógicamente, habría que amortizar, si interesan. Ese es un poco el camino que han seguido en las negociaciones.

Sí quiero dejar claro, nuevamente, que no hay ninguna línea suprimida, como se ha dicho. Ayer mismo, en la televisión —y lo lamento también, porque está grabado—, usted volvió a decir que en Teruel se dejaba el 50% de los servicios. Eso está grabado en Antena 3. Entonces, a mí me parece que decir eso no es ajustarse totalmente a la verdad —perdón—, es que son así las cosas. Entonces, de cara a la opinión pública no se pueden tergiversar de esa forma, porque resulta que parece que somos tontos, y no es así, no es así. Yo siempre he reconocido que se había quitado un servicio: de tres, quedaban en dos, lo he reconocido públicamente. Pero, claro, si se utiliza en determinados medios eso, que se me diga hoy que se han reducido servicios en Huesca... Pero ¿de qué estamos hablando? Lo ha dicho uno de su partido político esta mañana. Eso es lo que no puede ser; es que intoxicamos a la gente. Eso es lo que lamento, y lo hago en esta Comisión con todo el cariño que es posible, porque es así.

Respecto a los bonos, me ha extrañado que no sacaran lo de los bonos. Lógicamente Isidoro Esteban, el anterior Consejero, especificó los mil quinientos bonos al año, que nosotros íbamos a trasladar. Pero resulta que eran mil quinientos bonos, que, lógicamente, con las reglas de juego a partir de 1997, que tenemos que pagar el cien por cien del déficit, si resulta que esos bonos no contabilizan como ingresos, ¿qué pasa?: que, además de llevar gente, además tengo que pagarlo desde el Departamento. Quiero decir que lo quiero aclarar por qué no se ha incluido. Nosotros hemos negociado, estábamos viendo a ver cómo podíamos hacer eso. Otra cosa es que se pueda llegar a acuerdos de utilización del tren en otras condiciones; pero lo de los bonos gratis es que no tenía ningún sentido.

Por lo tanto, en cuanto al cántico que ha hecho sobre que el Partido Popular sería el que cerrara, lo que sí le puedo decir es que el Partido Popular no está por cerrar los trenes, no está por cerrar los trenes. Pero tenemos que dar la salida para establecer las reglas de juego de forma que esto no se cierre. Sabe usted que en estos momentos, o en estos días, también se está firmando el convenio de Renfe con la Comunidad de Castilla y León, si no recuerdo mal. Además, allí, independientemente de eso, se firma otro convenio: uno para cubrir los déficit y otro por inversiones. Es decir, que puede ser la línea que se estaba apuntando anteriormente: que nosotros, independiente-

mente de este convenio, en el futuro y pensando lo que debemos hacer, podríamos llevar, en su momento, un convenio para financiar la mejora de las líneas, financiar y buscar ayudas por otros lugares, que puede ser importante. Me estoy refiriendo a fondos o a otro tipo de ayudas que podían venir de la Unión Europea.

Señor Ibáñez, lógicamente, sí que está claro que no es un convenio nuevo ni único, puesto que se celebran muchos. Entonces, quiero volver a resaltar lo del convenio puente, y estamos de acuerdo en que es un convenio puente hasta 1999 y que es un convenio abierto. Pensamos que quizá se ha suscitado el tema mayoritariamente por el tema de Teruel, pero, lógicamente, este Consejero está abierto a oír cualquier sugerencia, y también puedo decir que sugerencias concretas respecto a este tema, de momento, no he tenido ninguna; nada más he tenido la postura del señor Calvo, que ha dicho que por ahí no pasaba, en cuanto a la reducción, es lo único que ha dicho.

Es un convenio abierto. Estamos trabajando en los horarios y vamos a trabajar. Estoy seguro de que el comité de empresa va a trabajar con nosotros. Lo que sí nos preocupa es que estos servicios que se van a seguir manteniendo sean utilizados por la gente, porque, si no los utilizamos, difícilmente, desde el Gobierno y, por supuesto, desde las Cortes de Aragón, difícilmente podremos ver un futuro para el ferrocarril a partir de 1999. Necesitamos tener esa posibilidad, que la gente vaya en tren. Ojalá con estos nuevos horarios podamos conseguir que la gente vaya más, porque tendremos dos ventajas: la ventaja del no pago y la posibilidad de poner servicios nuevos a su disposición.

Lo que sí lamento es que, prácticamente, siendo que casi todas las resoluciones y casi todo el plan de actuaciones ferroviarias estaba en un consenso, lamento que en este momento, siendo (y estoy convencido) que el convenio está basado en la mayor parte de su redacción, en la filosofía en las resoluciones y en el plan de actuaciones prioritarias, no sea compartido por los distintos Grupos Parlamentarios, cuando en aquellas resoluciones y en ese plan de actuaciones sí que prácticamente estaban de acuerdo casi todas las fuerzas políticas. Eso no nos ayuda en nada en la incertidumbre que pueda tener Renfe con relación a qué pasará en el futuro, porque, si resulta que en un momento determinado, se le cruzan los cables a dos Grupos Parlamentarios, y deciden que no se paga o se denuncia el convenio, pues estaremos en lo de siempre. Yo creo que tenemos que tener ideas claras sobre qué es lo que queremos, y tenemos que luchar por un convenio puente hasta final de 1998 y establecer las distintas actuaciones para el futuro a partir de 1999.

Gracias, señor Presidente.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Consejero.

Alusiones: Señor Bernal.

*El señor Diputado BERNAL BERNAL:* Gracias, señor Presidente.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* ¿Quiere hacer turno de réplica?

*El señor Diputado BERNAL BERNAL:* No estaba previsto. Me avenía al turno de preguntas escuetas.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Pues preguntas concretas.

A ver, señor Calvo.

*El señor Diputado CALVO LOU:* Me ha acusado de que yo conocía hace tiempo el convenio, y no había ido a su Departamento a hablar de él. Quiero recordarle que, con motivo de la inauguración de la variante noventa, yo tuve ocasión de hablar con usted y le dije que el convenio nos parecía muy mal. Y, puestos a decir, vamos a decir todo. Usted me dijo en aquella ocasión que, si nosotros no aprobábamos este convenio, nosotros seríamos los culpables de que se cerraran los ferrocarriles en Aragón. Por eso, precisamente, he querido recalcar (y creo que lo he recalcado) que, si se cierran los ferrocarriles en Aragón, será porque lo hace el Gobierno del PP, porque lo hace la Renfe dirigida por el PP y porque lo hace un Departamento dirigido por el PP.

Las palabras que usted me dijo concretamente fueron esas: que si cerraban, nosotros seríamos los culpables. Por lo tanto, poco valía la pena ir a hablar a su Departamento cuando en aquella conversación, más o menos privada, usted me dijo que nosotros éramos los culpables de todo.

Nada más.

Muchas gracias.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias.

Señor Consejero.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Sí.

Le recuerdo que ese día —lo sabe la Comisión porque estuvo allí conmigo— fue el día 17 de marzo, y el convenio iba al Consejo de Gobierno del día 18. Difícilmente, sabiendo que usted tenía el convenio (y me lo ratifica y me alegro de que lo haya dicho en estas Cortes), porque lo tenía ya hacía un mes o más de un mes en su poder, sabiendo que iba a ir a Consejo de Gobierno del día 18, en lugar de decírmelo el día 17, podría habérmelo dicho una semana antes, haberse venido a mi despacho y haber discutido el convenio. Por lo tanto, no me acuse de eso, sino al revés. Yo lo que no podía hacer era seguir mareando la perdiz, porque yo no puedo seguir mareando la perdiz. Y, lógicamente, si el portavoz del partido es usted en esta Comisión, y a través de su partido le dan el convenio para que lo vea, lo tiene en su poder, y lo único que me dice el día antes de llevarlo a Consejo de Gobierno es que no le gusta, pues me parece muy bien; pero creo que hay una responsabilidad por su parte, por no haber venido antes a hablar del tema, siendo que mi despacho —vuelvo a repetir— siempre ha estado abierto, no solamente a su señoría, sino a todos los parlamentarios de estas Cortes.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Consejero.

Señor Bernal, pregunta escueta.

*El señor Diputado BERNAL BERNAL:* Escuetísima, señor Presidente. Muchas gracias.

Señor Consejero, visto lo visto, después de lo visto en esta cámara, después de este debate, después de las rencillas familiares en el Gobierno, más íntimas o menos íntimas —supongo que hablaban en castellano—, después de todo eso, a pesar de todo, ¿usted va a suscribir, va a firmar el texto del convenio que aquí hemos debatido?, ¿sí o no?

Muchas gracias.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Señor Consejero.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Señor Presidente. Señoría.

Lógicamente, vuelvo a repetir, también para los que en algún momento han informado mal, que el convenio está sin firmar. Lógicamente, el Consejo de Gobierno tendrá la información pertinente; el Consejo de Gobierno que se celebrará el martes, tendrá cumplida información de lo que aquí se ha manifestado, puesto que informaré al Presidente. Lógicamente, a la vista de los pros y de los contras, independientemente de todo, que siempre lo hemos tenido en cuenta, tendremos que evaluar todo, tanto la firma como lo que llevaría consigo para la Comunidad Autónoma si no se firmara, puesto que volveríamos otra vez a empezar de nuevo, como le he dicho, y eso habría que tenerlo en cuenta. Este Consejero lo que no quiere es que en ningún momento se plantee el cierre de los ferrocarriles, independientemente de las matizaciones, de lo que podamos hacer, de lo que podamos cambiar, pero yo no quiero que se cierre el ferrocarril. Me niego a esa posibilidad.

Insisto en que puede ser que a algunos les gustara que se cerrara, pero yo voy a intentar por todos los medios que esto no sea así, a pesar de que sacrifiquen ciertas cosas, que a lo mejor las tengo que sacrificar, pero seamos todos conscientes. Sé cuál es la preocupación de determinadas personas, personas conscientes y personas que han analizado fríamente el convenio, cuál es el problema que puede surgir o el problema más grave que puede tener el convenio, y, si hace falta solucionarlo, pues todo aquello que sea solucionable, con pesetas es solucionable; otra cosa es que haya otros planteamientos de otro tipo, otra interpretación, que si las interpretaciones cada uno las hacemos como queremos, pues nunca llegaremos a un acuerdo.

Gracias.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Consejero.

Señor Rubio, pregunta concreta.

*El señor Diputado RUBIO FERRER:* Gracias, señor Presidente.

Para aclarar definitivamente la estipulación sexta de este, cada vez más imposible, convenio.

Señor Consejero o señor Director General (para aclarar el último párrafo de la estipulación sexta), ¿quieren decir ustedes que lo previsto en el déficit que tendría que aportar, la subvención que tendría que aportar la Comunidad Autónoma al déficit de trescientos millones de pesetas en el año 1997, y trescientos millones de pesetas en el año 1998, en el caso de que se firmara este convenio, ciento veinte millones del año 1997 y ciento veinte millones del año 1998 ya irían directamente a infraestructuras y a mejora de las líneas?

Nada más.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Rubio.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Señor Presidente.

Exacto. Iría ya para mejoras. De ahí para arriba, porque lo que dice la letra (o, por lo menos, lo que se puso sobre la mesa) era que, si se introducían las unidades ligeras, el déficit se calculaba con las unidades ligeras. Con lo cual, ése es el mínimo. Siempre sería para arriba, puesto que el tema del déficit iría calculado con los trenes ligeros, y lo que nos dicen, si se poní-

an los trenes ligeros, y, si no, se calcularía con el déficit de los trenes normales es que sería una cantidad superior a la que usted ha hecho referencia.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Consejero.

*El señor Diputado RUBIO FERRER:* Segunda pregunta.

Y ¿no cree usted, señor Consejero, que, para poner en marcha la afirmación que acaba usted de decir, sobra de ese párrafo la frase que dice: «cuando estos se realicen con material TRDL»?

Nada más.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Señor Consejero.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Quizá lo pueda explicar mejor el Director, pero la interpretación está clara, se la he hecho ya anteriormente. Que sobre o que falte, pues, no lo sé. Para mí no sobra ni falta, otra cosa es que se interprete de...

*El señor Director General de Carreteras, Transportes y Comunicaciones (MARISCAL DE GANTE Y LOPEZ):* Quizá la redacción no es muy clara, no es muy afortunada; pero es de las discusiones, como digo, que tuvimos. Entonces, el tema es que se aplique el 40% desde el primer día. Pero ellos quieren que sea con el tren ligero, porque, al ser más barato, es algo inferior al tren grande, que es más caro. Entonces, por eso se ha puesto esa...

Pero es que hay otro tema, que es que, si lo aplicamos el tren ligero, también estamos abiertos a poner más kilómetros, porque son más baratos. Con lo cual, se vuelve a la situación inicial. Por ejemplo, en Teruel, también se ha hablado siempre, en la discusión, que el viaje de Teruel era lo que recomendaba el plan de actuación ferroviaria; pero, si se ponen los ligeros, haríamos el viaje a Teruel al ser el kilómetro más barato. Nos queríamos mover en la misma cifra de millones al año que teníamos actualmente, y con eso dar lo mejor posible. Ese es el objetivo: que no se disparase la cifra, porque, como se aplica ya el cien por cien, en lugar del 80%, que era últimamente... Ese es el tema.

Entonces, es complicado decirlo en un párrafo, por eso ha salido condensado y ha salido poco claro.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias.

Señor Calvo.

*El señor Diputado CALVO LOU:* Unas preguntas puntuales.

Vamos a ver. Ha dicho el señor Mariscal que los parámetros del contrato-programa son de obligado cumplimiento, ¿por qué, pues, en el convenio de 1994 el kilómetro resultaba a quinientas cuarenta y nueve pesetas, y en el actual a novecientas treinta y dos pesetas?

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Alguna pregunta más, señor Calvo.

*El señor Diputado CALVO LOU:* Sí, más. Pero, ¡hombre!, que conteste.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Señor Mariscal.

*El señor Director General de Carreteras, Transportes y Comunicaciones (MARISCAL DE GANTE Y LOPEZ):* Bueno; si quieren puedo sacar el contrato-programa y consultarlo, pero el contrato-programa en sus cuatro años de duración fija un precio del kilómetro. Ese precio de quinientas y pico sería con anterioridad al convenio al contrato-programa.

*El señor Diputado CALVO LOU:* Le puedo asegurar, en ese sentido (el contrato-programa lo tengo aquí) que sé de dónde salen las novecientas treinta y dos pesetas, y, en el convenio que se hizo posteriormente a la firma de este convenio, se facturó el kilómetro a quinientas cuarenta y nueve pesetas, que es el resultante de lo que sale simplemente con hacer una división.

Pero, bueno, otra pregunta: ¿por qué, si la cobertura, de acuerdo con el contrato-programa, es del 67,2% (y el déficit, por lo tanto, generado es el 32,8%), a la Comunidad Autónoma se le carga el total del déficit?

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Señor Consejero.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* No le he contestado antes a esa pregunta porque me parece que era obvia, era obvia porque el tema está muy claro.

Ellos, en el contrato-programa, calculan unos costes medios, y, luego, lógicamente, a la hora de evaluar las cantidades que tiene que pagar cada Comunidad Autónoma, unas pagan más y otras pagan menos, dependiendo de los servicios que tienen. Lógicamente, aquella que tiene más servicios no paga nada, es que no paga nada (o sea, el que tiene un 80% de servicio en los regionales no pasa a depender), y, por otra parte, aquellas comunidades que son más gravosas somos las que pagamos más. No es que vayan a favorecer al resto. Van a cubrir el déficit que tiene esa línea, no van a favorecer a ninguna de las otras comunidades. Esa es una forma de ver las cosas, que, desde el punto de vista contable, están muy claras. Me parece a mí que, para sacar los costes medios, buscan unas cantidades medias, y, por otro lado (el coste por kilómetro es el que es), individualizan en cada comunidad autónoma lo que tienen en cada comunidad autónoma.

Por otra parte, yo no sé si a nosotros... No hay que olvidar que, dentro de nuestra Comunidad Autónoma, tenemos líneas que está atendiendo la propia Renfe con trenes regionales, y estamos muy cerquita de ese umbral que marca el contrato-programa. En este momento, no queremos ni entrar en discusiones, sino que admiten que solamente entramos en éstas y que dejamos las otras de momento.

Por lo tanto, yo lo veo claro. Cualquier economista, si hay expertos aquí en economía, podrá decirnos cuál es la interpretación. Yo la veo clara en cuanto a ese coste. Lo único que hacen es buscar el coste medio por kilómetro en el contrato-programa, y, luego, cargarnos, dependiendo del déficit, el coste medio que les ha salido a nivel global. Probablemente —no se engañen—, el coste medio del tren en estos trenes tan deficitarios, con estas líneas, probablemente, sea más alto que aquel coste por kilómetro de las líneas que tienen más cobertura.

Por lo tanto, con ese argumento, yo no puedo entrar en discusión, porque a lo mejor salgo trasquilado en la negociación.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Señor Calvo.

*El señor Diputado CALVO LOU:* ¿Es cierto que se reduce con este convenio en doscientos ochenta y nueve mil cuatrocientos sesenta los kilómetros que Renfe sirve en Aragón?, ¿sí o no?

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Señor Consejero.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Lo que sí se reduce —está clarísimo—, en cuanto a lo que es conveniado, es la línea de Zaragoza a Valencia, hasta el final de la provincia de Teruel; se aumentan dos servicios a Huesca, y se disminuye uno a Canfranc. En este momento no tengo los kilómetros multiplicados por los días; pero eso, si quiere, se puede hacer.

En todo caso, en el anejo uno del convenio vienen claramente qué servicios, estén conveniados o no, hay en la línea Canfranc-Valencia, para información de todos. Quiero decir que está muy claro cuál es el planteamiento que hacemos a nivel global.

Gracias, señor Presidente.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Consejero.

Señor Velasco.

*El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ:* Una pregunta, señor Consejero.

La cláusula quinta dice «para hacer frente al pago de esta deuda, la Diputación General de Aragón tramitará ante las Cortes de Aragón la correspondiente ley que habilite el crédito extraordinario a tal fin».

¿Cuándo tiene previsto traer esta ley?

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Nosotros, en cuanto podamos y firmemos el convenio, haremos los trámites necesarios para hacer efectivos los pagos. Yo no le puedo decir cuándo; pero, lógicamente, antes de tramitar cualquier tipo de pago, tenemos que firmar el convenio. Por lo tanto, lo primero que habría que hacer es firmar el convenio, porque, si no firmo el convenio, no pago, eso está claro, porque me lo reclamarían a través de los tribunales, está clarísimo.

En el momento que se firme, se hará la tramitación para hacer frente a esos compromisos.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Señor Casas. Grupo Popular, ¿alguna pregunta?

Terminado el segundo punto del orden del día, pasamos al punto número tres: pregunta número 69/97, relativa a la supresión de la línea de autobús Benabarre-Barbastro, formulada por el señor Bernal.

Tiene la palabra para formular la pregunta.

Pregunta núm. 69/97, relativa a la supresión de la línea de autobús entre Benabarre y Barbastro.

*El señor Diputado BERNAL BERNAL:* Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, en el mes de enero, la compañía de transporte Altoaragonesa, sociedad anónima, suspendió el servicio

de autobús que unía Benabarre con Barbastro, y, en consecuencia, con Huesca y con el resto de Aragón.

Yo le formulé el 13 de febrero la pregunta que a continuación emito: ¿qué medidas tiene previstas el Gobierno de Aragón para garantizar que los habitantes de la subcomarca de la Ribagorza Oriental tengan acceso, a través del transporte público, a los servicios sanitarios y de todo tipo que se prestan en la Comunidad Autónoma?

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Bernal.

Señor Consejero.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Gracias, señor Presidente.

Ha hecho bien en decir la fecha, porque quizá usted no estaba enterado de qué estábamos haciendo ya en aquellos momentos. Nosotros, en el momento que nos enteramos, que llegó la noticia de que suspendían el servicio, nos pusimos en marcha, desde la Dirección General de Transportes, para ver cómo solucionábamos el problema de los habitantes de Benabarre y su traslado a Barbastro y al resto de Aragón, como ha dicho, para las conexiones de Huesca, conexiones de Zaragoza y, diría más: las conexiones hacia Lérida y las conexiones hacia el resto de España a través de Madrid.

Entonces, como consecuencia de eso, analizamos qué es lo que ocurría, y vimos que solamente quedaba un transporte para llevar niños, un transporte escolar para transportar los niños a Graus. Como consecuencia de eso, estuvimos en contacto con el Ministerio y con el propio Gobierno Civil de Huesca, para ver de qué forma o cómo podíamos solucionar el problema globalmente.

Se puso en marcha el autobús el día 3 de marzo, y se puso en marcha de la siguiente forma. Nosotros hicimos un convenio, preparamos un convenio, un contrato-programa, de líneas deficitarias, de tal forma que se desplaza un autobús desde Benabarre hasta Graus, cogiendo a los chicos también que van a la escuela, y ese autobús continua, vía La Puebla de Castro, hasta Barbastro, pasando por El Grado; con lo cual, garantizamos un transporte público a unas zonas que no tenían posibilidad de transporte.

Lógicamente, este autobús enlazaba también en Graus con el que venía de Benasque y también con el que venía de la zona de Bonansa, de Roda de Isábena. Este era un servicio por la mañana, para que la gente pudiera bajar al médico a Barbastro.

Luego pusimos otro autobús, ese mismo autobús por la tarde, que volvía de Benabarre a Graus, para que tuvieran un servicio de ida y vuelta, y el que se desplazara desde Huesca, que venía en el autobús de Benasque, pudiera acceder al autobús de Benabarre y poder llegar a Benabarre. Con lo cual, nos planteábamos que, incluso con esa posibilidad, que aquel que salía o bien por la mañana o por la tarde de Zaragoza tenía posibilidad de llegar a Benabarre.

Creo que fue un logro el poder solucionarlo tan rápidamente, contando también con la colaboración de la empresa.

Al mismo tiempo, solucionamos el tema de la zona de Baldellou, que también tenía un problema de comunicación hacia Binéfar (Baldellou-Castillónroy-Tamarite); y hemos metido dentro de ese autobús a los chavales que van al colegio y les garantizamos el servicio hasta Binéfar durante todo el año. Eso nos cuesta un dinero, pero pensamos que, una vez analizado todo, era muy rentable, y, por lo menos, por nuestra parte,

estábamos por solucionar el tema, que siempre ha sido así, de la franja oriental.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Consejero.

Señor Bernal.

*El señor Diputado BERNAL BERNAL:* Gracias, señor Presidente

Conocía perfectamente esto, porque, como le he dicho, yo planteé la pregunta el 13 de febrero, y ustedes firmaron el convenio el día 28 de febrero. Lo conocía, pero no quería retirar la pregunta porque sí que quiero incidir en el hecho de que los acontecimientos son de enero, fue en enero cuando la empresa eliminó el transporte, y yo creo que, aunque usted dice que le dieron una solución rápida, yo creo que no fue tan rápida: desde enero hasta el 28 de febrero, cuando ustedes, señor Consejero, saben que disponen de las competencias exclusivas en transporte público por carretera. Yo creo que tardaron en intervenir. En todo caso, nunca es tarde si la dicha es buena.

Pero me gustaría indicarle que nuestro papel es en parte espolpear al Gobierno y controlarle; pero ustedes no se plantean, no firman el acuerdo hasta que los habitantes de la subcomarca de la Ribagorza Oriental plantean pedir la adscripción al Insalud de Lérida... Yo creo que, si estamos hablando (recientemente, en otras comisiones) del asunto de la integridad territorial aragonesa, no podemos estar dejando de dar servicios, o no actuando con la diligencia necesaria, porque eso era previsible, el que la compañía, dejara de prestar el servicio por razones económicas, porque en parte se había anunciado esa posibilidad por parte de alcaldes de la zona de la Ribagorza Oriental.

En todo caso, nunca es tarde si la dicha es buena; pero, señor Consejero, en adelante vamos a ver si no se dan estas situaciones, porque yo creo que nos quitan argumentos a la hora de plantear determinadas reivindicaciones y determinadas posiciones administrativas, que, además, sé que usted próximamente va a ir de visita por allí.

Muchas gracias.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Bernal.

Señor Consejero.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Gracias, señor Presidente.

Las cosas no son así. Nosotros nos pusimos a trabajar desde el primer día que nos enteramos, que fue a primeros de enero, porque la comunicación llegó. Entonces, empezamos a trabajar, a tener contactos con la empresa adjudicataria del transporte escolar, a ver cómo solucionábamos todo el problema.

En todo caso, estoy hablando de enero, cuando empezamos la conversaciones. Esas reivindicaciones empezaron a saltar a la prensa hacia el 10 de febrero, o el 5 de febrero. Automáticamente, yo llamé al alcalde de Graus, personalmente, diciéndole y adelantándole ya que estábamos para el solucionar el problema; le llamé personalmente a él y también llamé al alcalde de Benabarre (que lo pueden comprobar), que por lo menos estaba algo inquieto; a los dos llamé. Entonces, les tranquilicé y les dije que estábamos en vías de solución, que faltaban los últimos detalles.

¿Por qué? Pues sencillamente porque, al confluir los dos servicios, nosotros en un principio pensamos que el servicio prestado con los chavales también sirviera para llevar a los par-

ticulares en el trayecto, para no duplicar. Hicimos la consulta al abogado del Estado de Huesca. Nos contestó que eso no era posible. Se hicieron unas consultas a través del Gobernador, y, al final, llegamos a la conclusión de que la única posibilidad que había —eso ya lo expusimos después de todas las conversaciones— era que firmáramos nosotros un contrato-programa ya para el servicio para todo el año, incluyendo en ese contrato-programa, por lo menos incluir en ese autobús, a los chicos, y que el Ministerio de Educación en su momento pagará los billetes de los chavales que se desplazan en el autobús.

Así fueron las cosas.

Ojalá, independientemente de todo, en cualquier tipo de problema, independientemente de la importancia que pueda tener para cada uno, que podemos evaluarlo y podemos decir si es vital o no vital, en un problema de este tipo pienso que actuamos con diligencia. Además, la solución, desde nuestro punto de vista, fue buena, y así lo reconoció el propio alcalde de Benabarre, al cual le agradecí (y se lo agradeceré el próximo día que vaya) la colaboración que hemos tenido en la solución de este problema.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Consejero.

Punto número cuatro: pregunta 113/97, relativa a la red de cable de Aragón, formulada por el señor Bernal.

Tiene la palabra para su formulación.

**Pregunta núm. 113/97, relativa a la red de cable en Aragón.**

*El señor Diputado BERNAL BERNAL:* Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, ¿qué actuaciones ha desarrollado el Gobierno de Aragón en los últimos meses para disponer en el futuro de una red de cable para uso propio de la Comunidad Autónoma? En ese sentido, ¿puede asegurar usted, tras la decisión del Ayuntamiento de Zaragoza, en el sentido de constituirse como demarcación independiente, que el servicio de telecomunicaciones por cable va a llegar a todos los municipios de la Comunidad?

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Señor Consejero, tiene la palabra.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Señor Presidente.

Garantizar que todos los servicios del cable lleguen a todos los municipios de la Comunidad Autónoma, desde el punto de vista técnico, con esa acepción, yo diría que eso es imposible (y lo recoge la propia ley del cable), porque ¿cómo se va a llevar?, porque hay una parte mixta para llevar las distintas informaciones a los pueblos y a los núcleos pequeños.

Independientemente de la autonomía del Ayuntamiento de Zaragoza, estoy convencido de que nosotros vamos a poder acceder y crear una red troncal en toda la Comunidad Autónoma, llegando a aquellos municipios mayores de dos mil habitantes, en un principio, y cabeceras de comarca, para poder tener la señal allí, y que luego vayan adhiriéndose y llegando la información a los núcleos pequeños. Esa información va a ir de dos formas: lógicamente, en los pueblos que se encuentren cerca del troncal irá por cable, y no hay ningún problema, y, a través de las ondas, tendrá que llegar a algunos municipios. Ya

sabe que hay diversos sistemas técnicos en cuanto a longitud de onda, etcétera, para poder llevar esa información.

O sea, nosotros tenemos que tener en cuenta que, independientemente de todo, los operadores van a mirar, en un primer estado, van a tener en cuenta el tema económico y la evaluación de los costos. En las circunstancias actuales tenemos garantizado lo que yo le he dicho, y seguro que hay operadores que van a ir a esa posibilidad.

Yo no descarto que, en un futuro, tengamos que plantearnos desde el Gobierno de Aragón algún tipo de ayudas a los propios concesionarios o a los propios operadores, para que puedan llegar a un determinado municipio, porque quizá la rentabilidad de la inversión para ello no sea adecuada. Quizá, en ese aspecto, nosotros trabajaríamos, y no descartamos en ningún momento esa posibilidad en el futuro. Pero sí tenemos una meta muy clara, que es que los ciudadanos en Aragón no sean ciudadanos de primera o de segunda, sino que todos estén dentro de la misma categoría, sobre todo, en este tipo de servicios, que, en principio, parece que no son importantes, pero sí consideramos que pueden ser importantes en el futuro.

Gracias.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Gracias, señor Consejero.

Señor Bernal.

*El señor Diputado BERNAL BERNAL:* No querría utilizar mi segunda parte todavía, porque hay una parte a la que no me ha respondido.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Se refiere a...

*El señor Diputado BERNAL BERNAL:* La moción 11/96.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* «¿Puede asegurar el Gobierno de Aragón la...?».

*El señor Diputado BERNAL BERNAL:* No, no: la primera parte; la primera parte es la que me falta.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* La gestión viene enmarcada por lo siguiente. En este momento, la Diputación General de Aragón tiene contratados con Telefónica unos cables que se desplazan, o unas reservas de espacio, que van de Zaragoza a Huesca y de Zaragoza a Teruel, para tener información puntual. (No sé si alguien ha caído, pero, para comunicarnos dentro de la Diputación General con Zaragoza y con Huesca, lo único que marcamos son los cuatro dígitos últimos, porque estamos conectados.) Entonces, dentro de los pliegos está previsto contemplar no solamente la Diputación General de Aragón, sino que, en esa red de cable, tanto los ayuntamientos como el Gobierno de Aragón pueden tener unas reservas para transmitir información a través de esos cables. Eso viene reflejado en los borradores de pliegos que tenemos redactados. En el caso del Ayuntamiento de Zaragoza también lo tienen, y se reservan una serie de canales —vamos a llamar— dentro de los cables para llevar la información. Eso, lógicamente, también se abrirá a los propios ayuntamientos, por si, en un momento determinado quieren tener una información dentro de esa red.

*El señor Diputado BERNAL BERNAL:* Gracias, señor Consejero.

A la luz de lo que me ha dicho, que no quiere que existan ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda, ¿no le parece que con la decisión del Ayuntamiento de Zaragoza sí que se va a abocar a la existencia de ciudadanos de primera y de segunda?, y ¿no cree, de hecho, que es contradictoria esa decisión con las prescripciones que el Gobierno de Aragón había hecho al Ayuntamiento de Zaragoza?

Tengo aquí delante una fotocopia de un informe del señor Director General que le acompaña, y sólo voy a leer dos párrafos, pero que son muy concluyentes. Ustedes, en el informe que firma el señor Alfonso Mariscal de Gante y López, dicen que «considerar una aplicación de un municipio o provincia concreto a la planificación sería, de entrada, limitativo del desarrollo de dichas infraestructuras». Se refiere al cable. Luego, en una frase que todavía me parece más contundente, apuesta por Aragón como una demarcación única, y dice: «ya que cualquier otra iniciativa que se tome dejará sin cobertura de red de cable al resto del territorio aragonés, quedando desiertos los concursos, a excepción del correspondiente a Zaragoza capital, por su nula rentabilidad. En nuestra opinión —dice el señor Mariscal de Gante—, establecer varias demarcaciones, y no una única, conseguiría un oasis, llamado Zaragoza, en un desierto llamado Aragón».

Yo creo que es muy concluyente y muy claro el señor Mariscal de Gante, y yo estoy seguro de que ustedes ven ese mismo problema, porque lo han dicho además por escrito. Ese es el problema que veo.

No me sirve ni siquiera la satisfacción que usted expresó a los medios de comunicación, señor Consejero, cuando dijo que se sentía muy satisfecho porque el Ayuntamiento de Zaragoza había incluido una cláusula (que ya le digo que es papel mojado), una cláusula en la que se tendría en cuenta, y se daría más puntuación en el concurso, a las empresas que, además de presentarse a Zaragoza, dijeran también que ofertaban al resto de Aragón, cuando eso es contradictorio con lo dicho por el señor Mariscal de Gante. Quiero reiterar que considerar una aplicación de un municipio o provincia concreto sería conducir a aquello del oasis y del desierto.

Yo creo, señor Consejero, que aquí ustedes han reulado, pero han reulado en una dirección equivocada, porque al final han tragado con el Ayuntamiento de Zaragoza y con que el Ayuntamiento de Zaragoza se constituya en demarcación independiente. Eso va a ser perjudicial. Usted ya ha dicho que no va a llegar a toda la Comunidad Autónoma la red de cable. Con lo cual, el primer objetivo que el Gobierno tenía yo creo que va a quedar absolutamente incumplido, en lo que yo considero, además, una insolidaridad absoluta del municipio de Zaragoza con todo el territorio.

Muchas gracias.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Bernal.

Señor Consejero.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Señor Presidente.

Sabe que el planteamiento que hicimos desde el Gobierno era muy claro cuando Zaragoza estaba intentando ser demarcación única independiente. Nosotros, independientemente de lo que pensemos, el Ayuntamiento es totalmente autónomo y puede declararse como demarcación independiente. Otra cosa

es que nosotros intentemos convencer al Ayuntamiento con argumentos, del calibre que sean, para que se adhiera a lo que nosotros pensamos.

Independientemente de eso, a primeros de enero tuvimos una reunión con el director general de Telecomunicaciones, con Valentín Sanz, que se desplazó a Zaragoza, y tuvimos una reunión con la alcaldesa. ¿Con qué fin? Con el fin que nosotros siempre habíamos perseguido: que los pliegos de las dos demarcaciones, una vez que Zaragoza se decidiera ir a demarcación independiente, fueran unidos, porque, una vez que vayan unidos, se nos transforma prácticamente en demarcación única, demarcación única, y, además, respetando la autonomía municipal.

Yo no puedo dar aquí información sobre lo que es la puntuación que tenemos hecha y realizada, tanto el Ayuntamiento como nosotros, de la distinta baremación que van a tener, puesto que los pliegos los tenemos, en este momento, prácticamente redactados. Le puedo asegurar que, tal y como ha quedado solucionado, independientemente de esa cláusula, que es general, lo que sí vale es el pliego; con el pliego, tal y como lo tenemos, Zaragoza se convierte en el motor del tema del cable, igual que teníamos previsto nosotros en la demarcación única. Eso está muy claro y además es diáfano. El día que conozca los pliegos —yo no puedo dárselos— podrá comprobarlo.

La verdad es que interiormente tenemos hechos los estudios, los tiene hechos el Ayuntamiento, estamos en contacto, y, probablemente, una vez decidida la demarcación del cable en Aragón, en fechas próximas, llevaremos los pliegos conjuntamente a Madrid y haremos la propuesta el Ayuntamiento y el Gobierno de Aragón, conjuntamente, con la idea de ir completamente unidos, y el concurso saldrá a la vez para que no haya ninguna pega ni ninguna duda.

Entonces, en cuanto al planteamiento que hacía, que, además, lógicamente, supongo que del informe interior del Gobierno de Aragón al Ayuntamiento, dispondrá de él porque se lo habrá dado un miembro de su grupo en el Ayuntamiento, y, lógicamente, son documentos interiores, de relaciones entre las distintas entidades, y me parece que, una vez que tengamos los pliegos, los dos conjuntamente, pues los podremos cotejar. Igual que dispone de eso, podrá disponer de los dos pliegos para que vea que lo que le estoy diciendo es lo cierto, y que en ningún momento esa toma de decisión va a perjudicar a la globalidad del territorio de Aragón.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Consejero.

Pasamos al punto número cinco: pregunta número 165/97, relativa al nuevo convenio de Renfe-DGA, formulada por el señor Rubio.

Para su presentación, señor Rubio tiene la palabra.

**Pregunta núm. 165/97, relativa al nuevo convenio Renfe-DGA.**

*El señor Diputado RUBIO FERRER:* Considero, señor Presidente, que en el debate ha habido suficiente información, aunque no voy a retirar la pregunta. Solamente voy a hacer —no

voy a utilizar ni una tercera parte de mi tiempo— una consideración.

Señor Consejero y señor Director General, es cierto que la aparición del convenio que ustedes tienen ya aprobado ha producido una problemática especialmente intensa en Teruel —comité de empresa, Ayuntamiento, Diputación—, especialmente intensa. Y no ha ocurrido así en Huesca porque Huesca, según este convenio, tiene una mejora en sus servicios, y Teruel empeora.

Yo quiero recordar a todos los miembros de la cámara que la capital de Teruel tiene exclusivamente comunicación por ferrocarril con Valencia o con Zaragoza, y que, a día de la fecha, en el convenio anterior se recogían dos servicios diarios de ida y vuelta Zaragoza-Valencia, en el convenio, y uno fuera del convenio por cuenta de Renfe. Es decir, que se conozca por la cámara que hay en este momento tres servicios, tres.

Ahora, señor Consejero, solamente el convenio asegura uno, y no sabemos lo que Renfe puede hacer con el otro. Lo demuestra el hecho de que, en el anejo uno, en el que aparecen horarios, efectivamente, en los trenes número tres, número cinco, número siete y número ocho, hay parte del trayecto que no está conveniado. El señor Consejero y el señor Director General pueden entender —y con esto finalizado, señor Presidente— la inquietud de Teruel por esta situación.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* ¿Va a realizar alguna pregunta concreta o...? Una reflexión.

*El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR):* Yo quiero aclarar que lo que dice es que antes había dos conveniados y otro no, así de claro, y ahora hay uno conveniado y otro no, así de claro, y además está ratificado, y lo sabe usted muy bien (por lo menos, lo tendría que saber, ya que tiene una información de primera mano del comité de empresa de Teruel), que el propio responsable de Renfe en la reunión de Madrid le ratificó eso. Parece ser que no se creían lo que les decíamos nosotros, y, sin embargo, en Madrid se lo ratificaron. Por lo tanto, el tema está muy claro y pienso que ha quedado totalmente diáfano. Además, las cartas están sobre la mesa. Quiero decir que en ningún momento he intentado ocultar nada al respecto, porque las cosas son como son.

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Muchas gracias, señor Consejero.

Nos queda el punto número uno. ¿Alguna objeción al acta? Queda aprobada.

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

Señor Consejero, señor Director General, muchísimas gracias por toda la información facilitada a esta Comisión. Les esperamos, de nuevo, pronto.

Muchas gracias por todo.

Se levanta la sesión. *[A las quince horas y diez minutos.]*