



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

COMISION DE ORDENACION TERRITORIAL

Comisiones. Serie B: General
Número 85 — Año 1994 — Legislatura III

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a INES POCIÑA PEREZ

Sesión núm. 30

Celebrada el miércoles 16 de marzo de 1994

ORDEN DEL DIA

- 1) *Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.*
- 2) *Comparecencia de los representantes de la Coordinadora para la reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón.*
- 3) *Ruegos y preguntas.*

Preside la sesión, celebrada en el palacio de la Aljafería, el Ilmo. Sr. D. Antonio Sierra Pérez, Vicepresidente de la Comisión, acompañado por el Secretario de la misma, Ilmo. Sr. D. José Pedro Sierra Cebollero. Asiste a la Mesa el letrado Sr. Salanova Alcalde.

Comparece ante la Comisión una representación de la Coordinadora para la reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón (CREFCO), integrada por D. Luis Granell Pérez, D. Eulogio Puente Pueyo, D. Román García Barcelona y D. José María Ruiz Navarro.

SUMARIO

Comparecencia de los representantes de la Coordinadora para la reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón.

- Interviene el Sr. Granell Pérez 1523
- Interviene el Diputado del G.P. Mixto Sr. Gomáriz García 1528
- El Diputado Sr. Maestro Tejada interviene en nombre del G.P. Convergencia Alternativa de Aragón-Izquierda Unida 1528
- El Diputado Sr. Pintado Barbanoj interviene en nombre del G.P. Popular 1530
- El Diputado Sr. Calvo Lou interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés 1531
- El Diputado Sr. Bernad Royo interviene en nombre del G.P. Socialista 1532
- Contesta el Sr. Granell Pérez 1534

- Replica el Sr. Maestro Tejada 1536
- Replica el Sr. Ros Corella 1537
- Interviene el Sr. Ruiz Navarro 1537

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

- El Sr. Vicepresidente la da por leída y resulta aprobada por asentimiento 1537
- El Diputado Sr. Maestro Tejada solicita de la Presidencia una aclaración 1537
- Contesta el Sr. Vicepresidente 1538
- Interviene el Diputado Sr. Bernad Royo 1538
- Interviene el Diputado Sr. Gomáriz García 1538
- El Sr. Vicepresidente levanta la sesión 1538

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Comienza la Comisión de Ordenación Territorial [a las once horas y quince minutos] de hoy miércoles, 16 de marzo, con la comparecencia de la Coordinadora para la reapertura del ferrocarril de Canfranc-Olorón.

Tiene la palabra don Luis Granell. Antes de concederle la palabra a don Luis, una pequeña observación: se ruega a sus señorías que procuren abstenerse de fumar en la sala.

Tiene la palabra don Luis Granell.

Comparecencia de los representantes de la Coordinadora para la reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón.

El señor GRANELL PEREZ: Señor Presidente. Señora y señores Diputados.

La Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón quiere, en primer lugar, agradecerles que nos reciban para hablar del Canfranc, del ferrocarril de Canfranc, en esta institución que, en sus diez años de vida, ha tramitado nada menos que dieciocho iniciativas en torno a este ferrocarril; por lo tanto, venimos a un terreno abonado.

La Coordinadora —creo que les habrán facilitado un documento donde se explica quiénes integramos y, un poco, la trayectoria de esta Coordinadora— comparece hoy ante ustedes en un ejercicio de participación democrática. Somos un grupo de organizaciones sociales que nos hemos unido, desde hace poco más de un año para trabajar por esta idea de la reapertura del ferrocarril. Y creemos, en este tiempo, habernos cargado de argumentos y de razones que vamos a exponerles. Creemos también que, a partir de este momento, son ustedes, como representantes legítimos de los aragoneses, quienes tienen que tomar el relevo y realizar las iniciativas políticas que juzguen oportunas para conseguir esa reapertura, por supuesto, si es que comparten nuestras tesis favorables a la misma.

Desde su cierre en el año 1970, la reapertura del ferrocarril de Canfranc creemos que no es exagerado decir que es una reivindicación tan extendida y tan compartida por los aragoneses que, junto a cuestiones como el uso del agua o la reivindicación de autonomía plena, podría constituir hoy una de las señas de identidad de nuestra comunidad. Nuestra Coordinadora no pretende arrogarse ningún protagonismo excluyente en este tema; simplemente, hemos intentado dar un nuevo impulso a esta vieja lucha de los aragoneses por el Canfranc que se remonta al siglo pasado. Y con este impulso nuevo que pretendemos dar, hemos aportado una idea innovadora cual es la de implantar el sistema de carretera rodante en el tramo pirenaico de esta línea, como una solución a unos problemas que se han planteado allí.

No es casualidad que nuestra Coordinadora se creara a raíz de que se pusieran en evidencia por diferentes grupos ecologistas, incluso con algunos incidentes, que cuestionaban la solución del túnel de carretera que se va a construir, para el paso del eje E7 a través del Pirineo. En aquel momento, además, la construcción de este túnel estaba paralizada por la sentencia de un tribunal francés, que estimó insuficiente el estudio de impacto ambiental que se había elaborado por las autoridades francesas correspondientes. En aquella situación de paralización del proyecto es cuando surge la Coordinadora y cuando surgió nuestra iniciativa, que planteaba desbloquear este tema mediante la solución de la carretera rodante que, en principio —e insisto en esta idea—, en principio, en aquel momento,

nosotros planteábamos como válida para cualquier tipo de vehículos.

Los problemas que suscitaron nuestro interés en aquel momento y que motivaron la paralización de las obras no son hipotéticos, son problemas reales y los agruparíamos, fundamentalmente, en tres grupos: uno, primero, problemas paisajísticos e incluso geomorfológicos que causa la misma construcción de las carreteras de acceso, en el valle del río Aragón en el lado español y en el valle de Aspe en el lado francés. Si ustedes recorren hoy esta carretera entre Jaca y Canfranc, y la recorren no con la mentalidad del automovilista que intenta ganar tres minutos, sino con la mentalidad del aragonés amante de su tierra que se baja del coche a ver cómo se han hecho las cosas, verán que esta carretera recién terminada, que incluso se está acabando ahora, es todo un ejemplo de cómo no se debe construir una carretera en la montaña. Es lógico, por tanto, se pueden entender los temores que ha suscitado en el valle de Aspe, que es mucho más angosto, con un relieve mucho más difícil que el del río Aragón, los temores que ha suscitado la modernización de la carretera 134, que es la correspondiente a la nuestra 330.

Otro problema grave y que está sin resolver es el lugar donde se van a verter los escombros procedentes de la perforación del túnel. Tengan en cuenta ustedes que van a salir nada menos que seiscientos cincuenta mil metros cúbicos de roca; eso, si tenemos en cuenta los huecos que van a quedar entre los fragmentos de roca, equivale aproximadamente al agua que puede contener el embalse de Arguis cuando está en su máxima cota. Es decir, no estamos hablando de un pequeño montón de escombros, ni muchísimo menos. Nuestra Coordinadora, aunque sea un tema marginal, les apunto que ha propuesto que estos escombros deben salir fuera del valle del río Aragón y que deben sacarse, además, en ferrocarril, para evitar el deterioro de las carreteras, y que deben reutilizarse como áridos para la construcción.

Y, finalmente, el problema más preocupante —porque estos otros pueden tener soluciones técnicas, estos que hemos apuntado— es que el previsiblemente importante volumen de tráfico que va a haber a través del eje E7, una vez se haya abierto el túnel va a causar serios problemas de contaminación, tanto por los escapes de combustión como por los posibles vertidos accidentales; se va a producir una contaminación acústica y un efecto barrera importante para la fauna. No olvidemos que estamos en una zona, sobre todo en la parte francesa, de especial protección y en el último refugio de los últimos siete u ocho ejemplares del oso pardo del Pirineo.

Para valorar este riesgo en su exacta medida, creo que mejor que lo que nosotros pudiéramos aportar como hipótesis, como suposiciones de lo que puede ocurrir, vale la pena conocer el ejemplo, conocer lo que ya ha ocurrido en un caso concreto. Vamos a proyectar un vídeo que se ha grabado por el Colectivo Alternativas Pirenaicas al Eje Europeo E7, que es un colectivo francés del valle de Aspe, y que recoge la experiencia que ha vivido el valle alpino de Maurienne; es un valle por el que pasa la carretera de acceso, desde Francia, al túnel de Fréjus, por ese túnel y esa carretera se va a Susa y a Turín. Entonces, creo que es un ejemplo muy válido y que nos permitirá, luego, ser más breves en la exposición.

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Un momento. Si les parece, la Mesa nos trasladaremos a los escaños para que podamos también verlo.

[Se procede a proyectar una película de vídeo.]

El señor GRANELL PEREZ: Al pasarlo al sistema español, al sistema Pal, ha perdido el color; de todas formas está doblado al español y queremos agradecer la colaboración de los alumnos de una escuela de doblaje que hay aquí, en Zaragoza, y que son los que han hecho la versión española del vídeo.

Quiero recordarles que este vídeo no pertenece a nuestra Coordinadora; es un vídeo elaborado por un grupo francés que se opone a la construcción del túnel. La Crefco, sin embargo, nunca, en ningún momento se ha opuesto a la construcción del túnel de Somport; queremos que quede bien claro. Ahora bien, nos parece importante conocer esta experiencia, escarmentar en cabeza ajena, para que no ocurra en el valle del Aragón ni en el valle de Aspe lo mismo que en el valle de Maurienne.

Y no podemos menospreciar el problema diciendo que en el Somport va a haber menos tráfico. Está claro que en el Somport no va a haber el mismo tráfico que en algunos pasos de los Alpes, sin embargo, basta con que recordemos el haz de autopistas y autovías que confluyen en Zaragoza y el que confluye o va a confluir en Pau, para que imaginemos o concluyamos que la carretera de dos carriles que va a unir estos dos núcleos importantes, Zaragoza y Pau, va a recibir un tráfico que no va a ser en absoluto marginal. Un tráfico que, incluso, puede hacer que ese eje por el que tanto se ha peleado en Aragón nazca ya insuficiente, porque la circulación de los camiones, debido a las rampas que hay sobre todo en el tramo francés de esta carretera, va a ser una circulación lenta, a treinta, a cuarenta kilómetros por hora. Si ustedes pasan ahora por el valle de Aspe y tienen la mala suerte de coincidir con los camiones que transportan maíz a la estación de Canfranc, lo podrán comprobar. Por lo tanto, las retenciones de tráfico que se van a producir en esa carretera harán que nazca ya insuficiente.

Ahora, proyectando las transparencias, haremos una exposición que intentaremos sea lo más rápida posible. No va a haber ninguna proyección sobre las carreteras que confluyen en Zaragoza porque están en la mente de todos ustedes, pero sí vamos a proyectar la primera que corresponde al esquema de carreteras de Pau: Ahí tienen ustedes, en trazo grueso, continuo, las autopistas existentes; es la autopista que, hacia el este, se dirige a Toulouse y, hacia el oeste, hacia Bayona y Burdeos. Marcada con un trazo grueso discontinuo está la proyectada autopista directa de Pau hacia Burdeos, con una posible desviación, desde Mont de Marsan, hacia el centro de Francia también, pero esa no está consolidada y, por lo tanto, no se ha incluido. También, la autopista que, desde un punto ligeramente al oeste de Pau, iría a enlazar con el valle de Aspe, al sur de Olorón. La parte marcada del valle de Aspe sería una mejora de la carretera actual.

Han oído ustedes en el vídeo que hay distintos documentos franceses —se citaba el plan Aquitania— que siguen hablando de la autopista Burdeos-Valencia y, desde luego, en esta misma casa, en esta misma institución, continuamente se oye hablar de la autovía Somport-Sagunto; nadie habla de la carretera de Somport, todo el mundo habla de la autovía Somport-Sagunto. El Ministerio de Obras Públicas español, aunque es cierto que ha asegurado reiteradamente que la autovía no va a pasar de Nuño, tiene ya estudiado el trazado de la autovía hasta la boca sur del túnel de Somport; he visto los planos, imagino que si ustedes los piden, el Ministerio se los enseñará.

Entonces, por la experiencias que hemos visto en Maurienne, es muy posible que, a corto o como mucho a medio plazo, si abrimos el túnel y la carretera tal como hoy están proyectados y no se hace ninguna actuación complementaria, el incremento de tráfico nos lleve a una situación tal que parezca obligado desdoblar esa carretera, construir la autovía. Creo que ustedes coincidirán con nosotros en que construir una autovía

en el valle del Aragón y más aún en el valle de Aspe es imposible si no se destruye totalmente estos valles. Y esta afirmación tan tajante la podemos hacer porque la simple construcción de una carretera de dos carriles en el valle de Aspe les obliga, según dice el Ministerio francés de *Equippement* a ocupar la plataforma que actualmente utiliza la vía de ferrocarril en el valle de Aspe en cuatro lugares, porque una carretera de dos carriles ya no cabe en el valle de Aspe.

Llegados a este punto nos surge el gran interrogante: ¿es que acaso es incompatible la existencia de un deseado y deseable eje de comunicaciones moderno a través del Pirineo central con la conservación del Pirineo? Creo que también coincidirán con nosotros en que la conservación del Pirineo es un objetivo irrenunciable y no solo en términos ecologistas, conservacionistas; hoy en día el Pirineo, en cuanto espacio de calidad, es el mayor activo económico de la provincia de Huesca. Nosotros, tanto nuestra Coordinadora como el Creloc, la organización hermana francesa, creemos que son compatibles, que es posible. Es posible siempre y cuando se restrinja la circulación por la carretera y el túnel, el nuevo túnel de carretera, a los vehículos ligeros y los vehículos pesados, los camiones, que como hemos visto en el vídeo son los que crean los mayores problemas, pasen montados en el tren. Sería una forma de disminuir suficientemente los problemas medioambientales y de aumentar, desde el principio, la capacidad de la carretera al circularse a mayor velocidad. Por lo tanto, en poco tiempo y con un coste razonable, tendríamos una vía con una capacidad equivalente, sumando carretera y ferrocarril, a la de una autovía y con un coste bajo, porque, señores, el segundo túnel del Somport ya está hecho: es el túnel del ferrocarril.

¿Qué es una carretera rodante? En las imágenes del vídeo ustedes han tenido la oportunidad de verla; no obstante, vamos ahora a hacer algunas proyecciones. Ahí tienen, en la parte inferior derecha, cómo queda un camión cargado sobre estas plataformas especiales que las tienen en el esquema en la parte superior de la transparencia. Como ven se trata de unos vagones diseñados específicamente para este tipo de transporte; pueden ser articulados en el centro de la plataforma, también podrían ser rígidos, es decir, de tres o de dos bogies. Los bogies son estos carretones sobre los que van las ruedas ferroviarias y que son muy bajos, mucho más bajos que las plataformas convencionales de ferrocarril. Para que se hagan una idea, en la parte inferior izquierda de la pantalla pueden comparar el diámetro de una rueda de ferrocarril normal con el diámetro de las ruedas de estas plataformas; son mucho más pequeñas y por eso se consigue que la altura total de la plataforma más el camión quepa dentro de los túneles ferroviarios. La unión de estos vagones entre sí, en esta última fotografía de la izquierda ven que crea una auténtica carretera sobre la que pueden circular los camiones y que, lógicamente, es una carretera que se mueve sobre los carriles, de ahí el nombre de carretera rodante.

La carga y descarga de estos trenes es muy sencilla, —también hemos visto unas imágenes en el vídeo— y la realizan los propios conductores con un equipamiento tan simple como el que ven ustedes, esa pequeña rampa sobre ruedas que la mueven dos operarios y que se coloca en la cabecera o en la cola del tren en estos trenes que son de carga frontal. Hay también algunos vagones con bordes abatibles en los que la descarga se efectúa simultáneamente por los lados; es decir, la carga o descarga de un tren completo se realiza en un tiempo inferior a quince minutos. Estas plataformas, además, por esa continuidad que tienen, de la que hemos hablado antes, permiten que la situación de los vehículos sobre las plataformas no sea un vagón-un camión, lo cual sería un sistema muy rígido, sino

que, como ven, en los esquemas inferiores, únicamente con tener cuidado de cómo se distribuyen las cargas, se puede articular un sistema absolutamente flexible.

Estos trenes especiales, únicamente para este servicio, circulan con una alta frecuencia y son capaces de, por ejemplo, en este momento, absorber todo el tráfico pesado que se desarrolla a través de los Alpes, entre Italia y Alemania. Ustedes saben que Suiza tiene prohibido —y hace dos semanas esa prohibición ha sido refrendada por un referéndum popular—, tiene prohibida la circulación en tránsito, no de entrada o salida de Suiza, de todos los camiones de más de veintiocho toneladas, que están obligados a cruzar Suiza a motor parado y montados sobre un tren. Además, este sistema va a recibir una aportación tecnológica, un elemento de innovación importante y es que las más modernas tecnologías se van a aplicar a este mismo sistema en el Eurotúnel que va a entrar en servicio en las próximas semanas o meses, y va a funcionar exactamente por este sistema de carretera rodante.

Para ver cómo podría funcionar este esquema teórico de carretera rodante en el caso del Canfranc, la Coordinadora encargó un estudio a un equipo de expertos del que les han pasado una copia en días pasados a ustedes. Por una vez —como anécdota—, habría que decir que una organización de ciudadanos, en vez de ir a pedir dinero, a pedir una subvención a la Administración para hacer algo, hemos pagado de nuestros bolsillos este estudio, las organizaciones que integran la Coordinadora, y lo hemos regalado a la Administración. Pues bien, este estudio se ha hecho teniendo en cuenta todas las dificultades que plantea el trazado, porque se ha aplicado al trazado existente y actualmente en desuso en su parte francesa.

Lo tienen ahí, dividido en dos tramos. La principal característica sobre la que quiero llamar su atención es que el tramo español, situado a la derecha de la pantalla, no plantea grandes problemas porque tiene en una longitud de veintinueve kilómetros entre Jaca y Canfranc y tiene que remontar una pendiente, un desnivel de solo trescientos sesenta y ocho metros. Sin embargo, para una longitud equivalente en el tramo francés, solo un kilómetro menos, veintiocho kilómetros, tiene que subir nada menos que setecientos ochenta y ocho metros de altitud; esto supone que en algunos tramos, especialmente entre las estaciones de Urdós y de Forges d'Abel, hay rampas de más de cuarenta milésimas, es decir un 4% de desnivel que, en ferrocarril, es mucho; hay siete kilómetros, es mucho. Todo esto lo estoy recalando para que vean que el estudio es realista, que no hemos intentado dorar la píldora en absoluto. Es mucho, pero tengamos en cuenta que en el transpirenaico oriental, que sigue en funcionamiento, el tren que viene de Toulouse a La Tour de Carol-Puigcerdá-Barcelona, que sigue en funcionamiento, los trenes franceses remontan rampas de más de cuarenta milésimas durante veinte kilómetros; en el Canfranc sería solo durante siete.

Pues bien, este estudio que hemos realizado ha tenido en cuenta todos estos condicionantes y también los radios de curva. Han visto ustedes ese túnel de Sayerce que tiene radios, incluso, de doscientos metros; para que se hagan una idea de lo que eso significa en cuanto a ferrocarril, les diré que las líneas de alta velocidad se están construyendo con radios nunca inferiores a tres mil metros; en el Canfranc hay radios de doscientos metros. Pues bien, este estudio ha demostrado que todas estas dificultades no impedirían un funcionamiento eficaz del ferrocarril de Canfranc. Las conclusiones a las que han llegado estos expertos, entendemos nosotros que son el fin del mito de la inviabilidad técnica del Canfranc. En concreto, se ha hecho —la tienen ustedes ahí reflejada— una simulación por ordenador del paso de los trenes cargados con camiones

por todos y cada uno de los túneles existentes entre Jaca y Canfranc, y también el túnel internacional; reproducimos únicamente los cinco últimos túneles. Los restantes del tramo francés no se han podido estudiar porque no teníamos datos exactos, del gálibo de los túneles franceses; ahora bien, el responsable de mantenimiento de la SNCF en Pau, nos aseguró que todos los túneles franceses mantienen el gálibo del túnel internacional, el gálibo B y en ese túnel, en el túnel internacional, la simulación que hemos efectuado da que pueden pasar los camiones. También se han hecho unas simulaciones de tracción, aplicando los distintos tipos de locomotoras de los parques español y francés a los trenes que se utilizarían y..., bueno, esto no lo hemos reproducido en una transparencia porque no tenía mucho sentido, son estas listas interminables, y para mí ininteligibles, de números. Es una simulación por ordenador de la circulación de los trenes en cada tramo de la línea y esta simulación ha demostrado que, con locomotoras de cinco mil seiscientos kilovatios —que, para que se hagan una idea ustedes, son las locomotoras del tipo de las que están pasando los trenes por el puerto de Pajares, las doscientas cincuenta y uno, por no hablar de las de última generación, que son ya para trenes de gran velocidad—, estas locomotoras, por la vía del Canfranc, podrían arrastrar trenes de cuatrocientas cuarenta toneladas remolcadas brutas —los trenes franceses que subían a Canfranc antes del cierre solo subían doscientas toneladas— en tracción simple; esto equivaldría a un tren que llevase ocho o nueve camiones cargados, hablo de camiones trailer, y podrían hacer el trayecto entre Jaca y Bedous, que son unos cincuenta y siete kilómetros, lo podrían hacer en cincuenta minutos, a una velocidad comercial de sesenta y nueve coma seis kilómetros hora y, en sentido inverso, en cincuenta y cinco minutos, en función de las mayores rampas que hay en dirección norte-sur, a una velocidad comercial de sesenta y tres coma dos kilómetros por hora. Cito el dato exacto para que comprendan que es una velocidad que no podrían alcanzar, en ningún caso, los camiones cargados, por sí solos, en ese mismo itinerario.

La capacidad del sistema para absorber los tráfico previosibles en el Canfranc es también suficiente, insisto, sobre el trazado actual y en vía única. Esta es la intensidad media diaria que tiene controlada el Ministerio en los últimos años sobre el Somport, es la que tienen reflejada en la parte de arriba; abajo tienen, en el segundo cuadro, las previsiones de tráfico, tanto las que ha hecho el Ministerio español, el MOPTMA, como las que hizo el organismo francés que se encarga de este control de tráfico que es el DATAR. Y tienen también una previsión para el año 2000, hecha por los autores de este estudio, que rebaja considerablemente la previsión de tráfico, sobre todo de vehículos pesados, en atención a que ha tenido en cuenta una muy reciente encuesta de tráfico de origen-destino, realizada por el Ministerio español que, sobre todo, rebaja esas previsiones del 31% de pesados que han hecho los franceses. Pero, en cualquier caso vamos a jugar con todas estas cifras y verán que con cuarenta y ocho trenes por día, veinticuatro en cada sentido —la línea sería capaz de admitir hasta cincuenta y dos circulaciones, pero por razones técnicas y de seguridad, de mantenimiento, etcétera, se ha preferido rebajar ese número de circulaciones a cuarenta y ocho, y seguimos hablando, insisto, del tramo Jaca-Bedous o Jaca-Olorón—, podrían en composiciones con una locomotora única, podrían pasar entre trescientos ochenta y cuatro, y cuatrocientos treinta y dos camiones por día; vean que, con doble tracción, que es una circulación muy normal en ferrocarriles, nos iríamos ya a ochocientos sesenta y cuatro camiones, ya estamos alcanzando, por ejemplo, las previsiones del año 2000, superando las previsiones

del año 2000, las previsiones francesas —el Ministerio español, en sus previsiones, nunca ha desdoblado entre vehículos ligeros y vehículos pesados— e incluso, en triple tracción, se podrían superar las previsiones del año 2013, esas previsiones que se ha dicho que si eran o no eran optimistas.

Ahora bien, para efectuar este número de circulaciones y en esas condiciones hay que realizar una serie de actuaciones importantes, porque no olviden que la vía lleva veintitrés años de total abandono en Francia y un periodo yo diría que superior con muy escasas inversiones en España que, prácticamente, se podrían reducir a unas actuaciones puntuales que se realizaron en el año 1988, cuando se celebró la manifestación en el sesenta aniversario de la apertura de la línea y a las más recientes, a consecuencia del desgraciado accidente de Villanúa. Las actuaciones a realizar, como ven, en cuanto a infraestructura, son la reposición del puente de l'Estanguet; la verificación de los puentes restantes; sustituir el túnel de Peilhou, es un túnel de trescientos metros, situado a la salida de Forges d'Abel y que, por un corrimiento de la ladera, habría que reconstruir en su totalidad, no así los demás; el reperfilamiento de taludes, paredes, etc.; renovación total de las vías y traviesas; electrificación a mil quinientos o tres mil voltios, hay quien habla, incluso, que podría hacerse a veinticinco mil, que es como se están haciendo ahora las líneas de alta velocidad y también para grandes cargas, eso ya dependería de lo que técnicamente pareciera lo más adecuado; renovación de comunicaciones, etc. y la adaptación de las estaciones de Jaca y Bedous u Olorón, en su caso, para terminales del sistema.

La parte de Bedous-Olorón la verán casi siempre como un anexo al estudio, porque ya cuando el estudio estaba muy avanzado, nos sugirieron los compañeros del Creloc que llegase ese estudio hasta Olorón y no solo hasta Bedous. La conveniencia de alargar o no alargar esos veintitantos kilómetros sería, también, una cuestión técnica —de tiempos, de coste, de frecuencia de trenes—, que decidiría la idoneidad del sistema.

Estas actuaciones lógicamente, tendrían un coste. Las inversiones están ahí estimadas: como ven, incluido el material rodante, entre Jaca y Bedous serían de doce mil setecientos millones, dieciséis mil seiscientos si llegamos hasta Olorón. Insisto, éstas son las inversiones que considera necesarias el estudio encargado por la Crefco, y solo para el tramo que ahí se cita y para la explotación de la carretera rodante.

Pasamos a la siguiente transparencia, por favor. Al para hablar de ferrocarril, no se trata sólo de saber cuánto nos cuesta ponerlo en marcha, sino cuánto nos cuesta explotarlo. Tienen ahí un estudio de los gastos de explotación que los eleva a mil millones de pesetas año, con todos los costes incluidos, hasta los de rehabilitación de vía, amortización de material y demás. Quiero llamar su atención sobre el primer epígrafe, que tiene un coste importante de ciento setenta y cuatro millones por año, pero tiene una contrapartida no menos importante: cincuenta y siete empleos en una línea que, en estos momentos, entre Jaca y Canfranc —que es lo único que está abierto— pues no creo que haya más allá de media docena de empleos, aproximadamente.

Pero tengan en cuenta que la explotación del sistema, solo por la explotación de la carretera rodante, tendría un retorno por el pago de tarifas. Se ha previsto una tarifa para vehículos pesados de cinco mil setenta y nueve pesetas que, vean ustedes, equivale a menos de noventa pesetas el kilómetros; eso es lo que hoy le está costando a un camión circular un kilómetro, es decir que es una tarifa muy asequible, muy atractiva. Pues bien, en tracción simple, con una locomotora, los ingresos serían de seiscientos veintidós millones de pesetas, es decir el 62,29% de los gastos de explotación; en doble o en

triple tracción, y por supuesto a plena ocupación, lo cual es una hipótesis muy optimista, incluso habría un beneficio neto de explotación. El estudio de la Crefco considera que es razonable pensar que los retornos por tarifas fueran del 60% del coste de explotación, lo cual nos llevaría a una necesidad de subvencionar con cuatrocientos millones al año esa explotación. Cuatrocientos millones repartidos entre dos estados, ya tenemos la mitad de la cifra, pero, ¡atención!, que sería una cifra todavía disminuable porque al transporte combinado y en situaciones como la que se daría en el Somport, son aplicables subvenciones europeas, en concreto de los fondos Interreg; por lo tanto, lo que habría que repartir a subvencionar entre España y Francia, el..., podríamos llamarle impuesto ecológico por no dañar esos valles, sería de menos de doscientos millones para cada país; es, francamente, un impuesto muy bajo.

Planteamos, por supuesto, que un sistema de este tipo exigiría una explotación muy cuidadosa y, digamos, que busque el máximo de rentabilidad. Por ello, entendemos que no es un modelo de explotación adecuado para ser ejercido por las actuales compañías ferroviarias, tanto francesa como española, ni Renfe ni SNCF. El estudio, lo que propone es que esa explotación la haga una compañía de nueva creación, hispano-francesa, y de capital mixto, privado y público.

Bien, hay aquí unos datos que nos permiten comparar la carretera rodante y el modo carretera. Entiendan también que el estudio, lógicamente, los datos que aporta los da sobre la globalidad porque, insisto, se hizo en un momento en el que el tema estaba paralizado y había que dar salida a todo tipo de tráfico. Pero vean ustedes la diferencia que hay en cuanto a inversiones, lo que costaría construir una autovía y lo que costaría reabrir el ferrocarril, incluido siempre ese material rodante; pueden ustedes comparar las cifras y saquen las conclusiones que consideren oportunas. En cuanto a plazos de ejecución de obra, consumo de energía, el tema de la contaminación atmosférica... Aquí quiero añadir no es sólo monóxido de carbono, monóxido de carbono sería en el caso de que todos los motores estuvieran desajustados e hicieran una mala combustión, sería también dióxido de carbono CO₂; la suma del CO y del CO₂ nos daría esas doscientas treinta y seis a doscientas cuarenta y tres toneladas año, es una carga contaminante muy elevada. El dióxido de nitrógeno también es una carga muy importante y los hidrocarburos, consecuencia también de la mala combustión se podría llegar a ese tipo de emisiones. En cuanto al nivel de ruido también quiero llamar su atención. Este es el nivel de ruido que entienden los autores del estudio que se produciría en el lado español; en el lado francés, el estudio de impacto ambiental —aclaro la cifra porque la traducción del vídeo al español está mal hecha, lo que han oído ustedes hablaba de trescientos sesenta decibelios y eso es imposible, es un error, es que entre *soixante* y *trois cents* está la confusión; es entre sesenta y sesenta y cinco decibelios lo que prevé el estudio francés, pero vean ustedes que el umbral de no tolerancia para el oído humano está en esos sesenta y cinco decibelios, por lo tanto, estamos en unas cifras francamente preocupantes.

Ahora bien, me gustaría que les quedara claro que con estas cifras no estamos tratando de oponer carretera y ferrocarril, simplemente, que pensamos que nuestra propuesta, al hacer compatibles y complementarios ambos medios, va a disminuir el impacto negativo que el sistema de solo carretera podría tener.

Porque la carretera rodante, que es lo que hasta aquí hemos explicado, no es el único objetivo ni la única propuesta que hace nuestra Coordinadora; la carretera rodante es la llave que, al actuar sobre el tramo actualmente cerrado al tráfico de este fe-

roccarril, reabrirla toda la línea Zaragoza-Canfranc-Pau. Sobre la importancia que tiene la reapertura de esta línea nos puede dar una idea este pequeño gráfico, muy simple, pero en el cual verán ustedes los enlaces ferroviarios actuales que tiene Zaragoza: en trazo continuo tienen las vías de ancho ibérico, en trazo discontinuo las futuras líneas de alta velocidad. Si observan las distancias y las ciudades que están unidas a Zaragoza a través de esta red ferroviaria, tendrán que, como dicen nuestros amigos franceses del Creloc, Zaragoza es la *plaque tournante*, es el nudo fundamental de la red ferroviaria, es ya el nudo fundamental de la red ferroviaria española y va a serlo todavía más en el futuro, cuando se construyan las líneas de alta velocidad. Por lo tanto, no se les escapará a ustedes que unir este centro estratégico que es Zaragoza, con la red europea en ancho internacional, tiene una importancia que desborda los límites de un ferrocarril regional, ni siquiera de un ferrocarril hispano-francés; estamos hablando de un auténtico proyecto europeo. De ahí que nosotros planteemos la reapertura de la línea por el ramal, actualmente cerrado, de Zuera-Turuñana, de forma que Huesca quedaría unida a ambas redes: por Plasencia del Monte quedaría unida a la red de ancho VIC y por Tardienta a la red de ancho ibérico; sería, pues, una ciudad que, en este sentido, tendría el mismo privilegio que Zaragoza.

Por eso es por lo que hemos pedido que esta línea, Zaragoza-Canfranc-Pau, insisto, completa, sea incluida en la Red transeuropea de transporte combinado. El coste de esta rehabilitación total lo hemos extraído tanto del estudio que para Renfe realizó la consultora Ineco, en el año 1990, como de los datos que para ese mismo estudio aportó la SNCF; el dato de la SNCF está actualizado, nos lo actualizaron los compañeros del Creloc, sin embargo, el dato referente al lado español son datos del año 1990. Ahí tienen las actuaciones que se plantea realizar y su coste. Veán ustedes que la inversión en la parte española supera los veinte mil millones, en la parte francesa salen siete mil seiscientos. Se plantea un sobrecoste por actuación en túneles, hay una inversión prevista por si fuera necesario modificar algún túnel, pero lo único que en principio parece necesario es rebajar la plataforma, sustituyendo la capa de balastro sobre la que actualmente se apoyan los carriles por una base, una plataforma de hormigón en la que irían embebidos los raíles, rebajando por lo tanto esa altura y reforzando los hastiales. Es una técnica que ya Renfe ha utilizado en la línea Zaragoza-Madrid, para permitir la doble vía entre Calatayud y Alhama; es una técnica ya experimentada.

Bien, ahí tienen el total de la inversión. Insisto que con los datos que tenemos —no nos atrevemos a hacer una actualización con inflaciones y demás— sería de treinta y un mil cuatrocientos ochenta y tres millones de pesetas. Es una cantidad importante, qué duda cabe, pero vamos a verla relativizada: yo estoy por asegurarles que no va a costar menos la perforación del túnel del Somport, del nuevo túnel del Somport, cuyas obras están a punto de comenzar. Tengan en cuenta que este túnel fue presupuestado en el año 1991 en diecinueve mil millones de pesetas; en estos momentos, por la paralización a consecuencia de la sentencia francesa y demás, ya se habrá visto afectado aproximadamente en un 10% por la inflación; pero es que, en este mismo periodo de tiempo, ha habido tres devaluaciones de la peseta respecto al franco y los adjudicatarios —es una unión temporal de empresas hispano-francesas—, la empresa francesa no va a querer cobrar en pesetas devaluadas, sino en pesetas constantes. Por lo tanto, sólo aplicando la devaluación de la peseta respecto al franco, esos diecinueve mil se nos van a transformar —¡atención!— en veinticuatro-veinticinco mil millones de pesetas y, desde luego, sería la primera obra pública de estas características —un túnel de casi ocho kilóme-

tros de longitud— cuyo presupuesto no se ve desviado, y desviado al alza, durante su ejecución. De ahí que me haya atrevido a afirmar, y creo que con razones suficientes, que el túnel del Somport va a costar tanto como costaría reabrir completa la línea Zaragoza-Canfranc-Pau.

Por eso, por todas estas razones es por lo que hemos pensado que debería incluirse en la Red transeuropea de transporte combinado. En esta última transparencia van a ver el esquema de esta red. Ahí la tienen, esto es la Red transeuropea de transporte combinado, que es un sistema combinado ferrocarril-carretera que busca solucionar los problemas que plantea la congestión de tráfico en algunas carreteras europeas. La simple observación de este plano les hará ver el gran vacío que existe, justamente, en los Pirineos. Es la demanda histórica de Aragón y del sur de Francia: los Pirineos necesitan que ese vacío no exista, necesitan esa comunicación. Y esto no es algo que sólo lo veamos desde Aragón, esto, por ejemplo, lo vieron en el Parlamento Europeo que, en su sesión del mes de octubre pasado, aprobó una enmienda al texto propuesto por la Comisión, en virtud de la cual la línea de Canfranc fue incluida en la Red transeuropea de transporte combinado; pero después, cuando ese documento pasó al Consejo de Ministros, ante la falta de interés de los gobiernos francés y español, se retiró la línea de Canfranc de esa red.

Nosotros pensamos que estos argumentos que aporta la idea de la carretera rodante, este plus de argumentos, unidos a los que, en su día, aportó el estudio de Ineco o aportó el estudio que hizo la Diputación General de Aragón sobre captación de cargas para el ferrocarril de Canfranc, avalan suficientemente nuestra petición de reapertura de toda la línea que, insisto, es Zaragoza-Canfranc-Pau, con renovación total, electrificación, CTC y su inclusión en la Red transeuropea de transporte combinado. Y, dentro de esa reapertura global, estaría la instalación de la carretera rodante en el tramo pirenaico.

Esta es una propuesta que, lógicamente, nosotros consideramos que es buena, pero no sólo nosotros: el Comisario europeo de Transportes, don Abel Matutes, el 25 de enero, cuando le expusimos estos planteamientos, nos dijo que encajaban perfectamente en la actual política europea de transportes y que, por lo tanto, en su opinión, no sólo eran dignos de ser vistos con simpatía, sino merecedores del apoyo de las instituciones comunitarias; ya hemos visto el apoyo que intentó darle el Parlamento Europeo.

También en el mundo empresarial, el recientemente elegido presidente de la Conferencia permanente de cámaras de comercio e industria del suroeste de Francia, y norte y este de España, la COPEF, José Enrique Silla, ha declarado que una de las prioridades de su mandato va a ser también la reapertura del Canfranc. Hemos citado al principio las veces que las Cortes de Aragón se han pronunciado y hay que hacer una mención muy destacada del acuerdo que, hace dos semanas, adoptó el Consejo de Gobierno de la Diputación General de Aragón, en el que no sólo asumía prácticamente todos los planteamientos de nuestra Coordinadora, sino que incluso se dirigía al Ministerio de Obras Públicas pidiendo la inclusión, ya, del ferrocarril del Canfranc en el Plan Director de Infraestructuras.

Pero la decisión, ni es del Gobierno autónomo ni es de las instituciones europeas; la decisión de reabrir el Canfranc corresponde a los gobiernos centrales de Francia y de España, y el Gobierno francés nunca ha mostrado el menor interés en la reapertura. De hecho, no ha restablecido el tráfico desde que se interrumpió en el accidente del año 1970, aunque hay algunos indicios de cambios de actitud. Por ejemplo, en la cumbre hispano-francesa del año 1990, el presidente Mitterrand —tengo aquí el comunicado de prensa oficial, por si ustedes

lo quieren consultar—, el presidente Mitterrand hizo una cita expresa del ferrocarril de Canfranc, lo remitió a una comisión de estudio que sigue estudiando desde el año 1990 el tema; no sabemos a qué conclusiones han llegado, si es que han llegado a alguna. Más recientemente, el presidente del Consejo General de los Pirineos Atlánticos, François Bayrou, que es Ministro de Educación del Gobierno central francés, del Gobierno que preside Balladur, ha declarado —tengo también aquí sus manifestaciones, reflejadas en *Le Figaro*—, ha declarado que él no es partidario de ver el valle de Aspe invadido por los camiones y que piensa que la solución, dice él, sería el *ferroustage*; el *ferroustage* es una expresión francesa equivalente a la nuestra de carretera rodante.

En el caso francés, pues, pesimistas pero con un atisbo de cambio de actitud. En el caso español, hay que reconocer que los trenes siguen llegando a Canfranc y que, incluso, en el año 1988 el Gobierno español realizó un esfuerzo por intentar convencer al Gobierno francés de la bondad de la reapertura. Sin embargo, las más recientes declaraciones del Ministerio —y podría citarles, por ejemplo, la carta que nos envió con fecha 26 de enero el director general del Transporte Terrestre o la que, con fecha 3 de marzo, el secretario general de Planificación y Concertación Territorial ha enviado al Consejero de Ordenación Territorial del Gobierno aragonés— digamos que da largas, dice: abramos la carretera y esperemos a ver qué pasa. Pues bien, lo que nosotros pensamos es que lo que va a pasar es malo para el Pirineo y, por lo tanto, es malo para los aragoneses.

Pensamos que hay que hacer una fórmula que no sea tan agresiva y, además que este es un momento oportuno, porque la primavera próxima las instituciones europeas van a cerrar su esquema ferroviario con la redacción de su Red de ferrocarril convencional. Es pues un momento oportuno y de ahí la necesidad de presionar a estos gobiernos y es aquí donde entran en juego ustedes. Nosotros hemos podido llegar hasta aquí; ahora son ustedes quienes, aquí en las Cortes de Aragón pero también a través de sus representantes, de nuestros representantes, pero de sus compañeros de fuerzas políticas en el Congreso y en el Senado, deben presionar fuertemente al Gobierno español para que cambie esa actitud reticente. Y les pedimos también que realicen gestiones, las gestiones que estén a su alcance, para que ese cambio se produzca también en el Gobierno francés. Fundamentalmente en dos cuestiones: por un lado, con una oposición radical a la destrucción de la vía que se plantea en el valle de Aspe, concretamente en cuatro lugares, en Peilhou, en Mailh du Couret y en dos pasos a nivel. En los pasos a nivel, señores, no hay por qué destruir el ferrocarril; el tren no pasa por la vía de Gurrea y, sin embargo, cuando se mejoró la carretera de Zaragoza-Huesca, se construyó un paso elevado sobre el ferrocarril. El Gobierno francés pretende levantar la vía y no construir pasos elevados sobre dos pasos a nivel en esta línea y, luego, los otros dos puntos que les he citado. De ahí la importancia que tiene, pienso yo, pensamos en la Coordinadora, perdón, la reunión de representantes institucionales de Aragón, de Valencia, de Aquitania y del Midi-Pyrénées que va a organizar el Presidente de la Diputación General de Aragón, reunión que les pedimos que apoyen ustedes y que, incluso, nos atreveríamos a sugerirles, si lo estiman conveniente, que una representación de los Grupos Parlamentarios de las Cortes pudiera desplazarse a entrevistarse con representantes políticos de estas regiones y de estos departamentos del sur de Francia, para hacerles llegar la sensibilidad que aquí existe por este tema.

Por supuesto, somos conscientes de que debe seguir también la presión popular, en la medida que nosotros podamos

incitarla. En este sentido también, como sugerencia, sin ninguna demanda perentoria ni muchísimo menos, les pediríamos que consideraran si no creen que un tema de este tipo, que es una reivindicación pero, además, es un tema que puede ser claramente unitario, de todos los aragoneses, cual es la reapertura del Canfranc, podría ser, por qué no, uno de los eslóganes que fueran a los actos del próximo 23 de abril.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Muchas gracias, señor Granell.

Le agradezco su magnífica intervención en nombre de la Crefco y, si les parece a los Grupos Parlamentarios haremos un pequeño receso de diez minutos para que preparen sus preguntas a la Coordinadora.

¿Nadie tiene problemas? Pues entonces, por parte del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Gomáriz.

El señor Diputado GOMARIZ GARCIA: Gracias, señor Presidente.

Tan sólo agradecer la brillante exposición que ha hecho don Luis Granell y a cuantos le acompañan, están en el tema igual de interesados.

Yo tan sólo puedo decir que, bueno, aquí hay unas imágenes que han hablado por sí solas y que traducen el pensamiento de la exposición de un modo claro y preciso. También debo decir que salgo algo más confuso de como he entrado respecto a este problema; una cantidad de información que no es fácil asimilar cuando, realmente, no se conoce el problema in situ o, digamos, muy de cerca. Cantidad de datos que los aprovecharé para enterarme más de la cuestión y que, realmente, siento uno un poco la impotencia de no poder hacer nada como respuesta a las imágenes establecidas ahí, dado que son dos países los que tienen que solucionar este problema. Pero, en la medida en que se pueda hacer algo, pues yo aportaré cuanto pueda.

Nada más. Gracias.

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Gracias, señor Gomáriz.

Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Maestro.

El señor Diputado MAESTRO TEJADA: Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, dar la bienvenida a la Coordinadora para la reapertura del Canfranc y agradecer la preparación de la misma, que creo que ha sido ejemplar toda la información que se nos ha transmitido aquí; yo creo que lleva un esfuerzo detrás de preparación. Creo además que hay que hacer un reconocimiento también a toda la labor que están desarrollando de promoción de esta iniciativa y su conocimiento por todos los sectores de la sociedad y de todas las instancias políticas y administrativas, tanto aragonesas, como de España, como de la Comunidad Europea. Creo que es un esfuerzo que hay que resaltar, animar e impulsar, y nosotros así lo entendemos. Y por último, también, la defensa que están haciendo del ferrocarril en el conjunto de Aragón, con lo cual también estamos plenamente de acuerdo. Por lo tanto, animarles a continuar y seguir brindándoles nuestro apoyo, como hasta ahora, en todas las ocasiones que hemos podido, así lo hemos hecho.

Compartimos también el criterio que se ha manifestado sobre que el Canfranc sigue siendo, y debe de seguir así, como una seña de identidad de los aragoneses. Yo creo que es algo que se ha olvidado en los últimos años, ha decaído mucho las movi-

lizaciones en torno a este tema y yo creo que aquí no es achacable, en todo caso, a los sectores sociales, sino más bien a los sectores políticos que por diferentes razones —luego, si nos da tiempo, intentaremos analizar algunas de ellas— pues han dejado un poco de lado esta reivindicación histórica que, como digo, es seña de identidad de los aragoneses, fundamentalmente por el tema de la carretera y el túnel del Somport.

Nosotros, desde Convergencia Alternativa de Aragón-Izquierda Unida, hemos venido insistiendo desde el primero momento de esta Legislatura en la necesidad de revitalizar el ferrocarril, de mantener viva la reivindicación de la reapertura del Canfranc y, desde el primer momento que tuvimos conocimiento de la posibilidad de esta alternativa de la carretera rodante, hemos venido insistiendo ya al anterior Consejero de Ordenación Territorial para que se encargase un estudio, al cual dijo que ni siquiera le iba a prestar la más mínima atención, estas fueron palabras del señor Acín en esta Comisión, dijo que ni siquiera se lo iba a plantear.

Saludar positivamente que el nuevo Gobierno de Aragón haya asumido públicamente el compromiso, tanto en el debate de investidura como posteriormente queda reflejado en los presupuestos para el año 1994, de apoyar esta iniciativa, de completar unos estudios que la puedan desarrollar y que puedan, en todo caso, vislumbrar un futuro, una alternativa seria, coherente y real para la reapertura del Canfranc. Por lo tanto, decir que vamos a seguir apoyando todo ese tipo de iniciativas y vamos a impulsarlas en estos presupuestos y en cuantas instancias sea necesario hacerlo.

Para nosotros, el ferrocarril es el medio de transporte más compatible con la protección, sobre todo con las zonas de montaña y el medio ambiente. Esta es una cuestión que quedó reflejada en el libro verde de los transportes y el medio ambiente de la Comunidad Europea que fue aprobado y donde se planteaba que había que tener una especial sensibilidad con estas zonas, sobre todo sensibilidad y cumplir la legislación ya existente sobre la protección del medio ambiente y, a la vez, cumplir también con aquellas directivas que promueven el libre comercio y la libre circulación de los transportes en Europa. Es decir, lo que es evidente es que hay que hacer compatibles esas dos ideas, pero cuando decimos compatibles, es que hay que poner los medios para que eso sea compatible. En este sentido, la carretera rodante, el transporte combinado carretera-ferrocarril se vislumbra como una de las propuestas de ese libro verde, precisamente, para resolver el problema.

Nosotros, además, creemos que hay que ir mucho más allá de nuestro problema local, que es el problema que podamos tener en el valle del Aragón, y hay que hacerlo extensible —y así lo entiende nuestro grupo político y lo estamos moviendo en instancias nacionales y en instancias internacionales— a conseguir un acuerdo para todos los Pirineos. ¿Por qué?, pues porque precisamente, como sabemos, no es ésta la única reivindicación, la reapertura del ferrocarril o la carretera y el túnel del Somport; está el túnel de Benasque, hay otras reivindicaciones y lo que entendemos es que, dado el libre comercio y el mercado en Europa, se van a multiplicar estas iniciativas, estas solicitudes de perforar el Pirineo. No podemos estar impasibles ante esa situación y, por lo tanto, tenemos que poner remedio desde las instancias políticas, es donde nos corresponde hacerlo, resolver de la mejor manera posible ese problema. Por lo tanto, como van a ser una detrás de otra las iniciativas que van a enfrentar el medio ambiente con el desarrollo de la libre circulación de vehículos, etc., que afectan al Pirineo, entendemos que hay que dar una respuesta global.

Nosotros proponemos que se siga trabajando en una línea similar a la que se ha hecho para los Alpes, que se firmó un

acuerdo entre la Unión Europea, y Austria y Suiza, y entendemos además que si eso se ha hecho con dos países que hasta ahora no eran miembros de la Comunidad Europea —aunque dentro de poco puedan algunos de ellos formar parte también de la Unión Europea, en el momento en que se suscribieron no lo eran— y la Unión Europea iba a hacer un esfuerzo, y hay que recordar que nosotros íbamos a pagar, es decir, íbamos a hacer una serie de inversiones para proteger los Alpes de ese tráfico de camiones, entonces es absurdo que no nos planteemos hacer esa misma inversión para nuestros Pirineos. Es decir, no tendría ningún sentido que estemos haciendo un esfuerzo, porque compartimos los esfuerzos económicos de la Unión Europea para proteger los Alpes, y resulta que no nos fijamos en que tenemos los Pirineos también con el mismo problema. Por lo tanto, entendemos que en esa línea es una de las que deberíamos de trabajar. Entiendo que haya reticencias de algunos sectores de la sociedad aragonesa y también políticos aragoneses que vean que esto es como un agravio, tomar estas medidas en Aragón solamente sea un agravio con respecto al resto de los pasos fronterizos que existen en los Pirineos; y visto así puede ser cierto, es decir, que solo tomemos medidas en Aragón y en el resto de los pasos fronterizos del Pirineo no se tomen. Nosotros pedimos que se tomen en todos, que se pongan limitaciones al paso de camiones de gran tonelaje y que se protejan las zonas de montaña y, para eso, que se destinen los recursos económicos adecuados.

Yo creo que, ahora, el objetivo prioritario de estas Cortes debe de ser precisamente el conseguir que este trazado de ferrocarril se incluya en la Red transeuropea de transporte combinado y que, por lo tanto, si las fechas no varían, parece ser que esto hay que hacerlo antes del 16 de abril que es cuando se va a reunir de nuevo el Consejo de Ministros europeo. Nosotros hemos propuesto una iniciativa, una proposición no de ley en las Cortes Generales que ha tramitado el Grupo de Izquierda Unida allí, hemos intentado que en esta cámara se hiciera también una propuesta por unanimidad, porque entendemos que la defensa del Canfranc ha sido siempre algo de todos los grupos políticos. Ante la premura de tiempo y la dificultad para obtener el consenso en esa propuesta, nuestro Grupo ha presentado en solitario una proposición no de ley al respecto e invitamos a que el resto de los grupos presenten aquellas propuestas o se sumen en el debate a la misma, es decir, presenten aquellas enmiendas o presenten otras alternativas, pero que todas vayan encaminadas a conseguir el apoyo a las acciones que el Gobierno de Aragón ya ha iniciado en este sentido y que, además, se traslade también ese apoyo tanto a esa actuación del Gobierno aragonés como a la que pueda hacer el Gobierno español e incidir en lo posible en que los gobiernos español y francés se pongan de acuerdo para apoyar la inclusión en esta red, como digo, en la de transporte combinado, a nivel europeo.

Por lo tanto, nosotros vamos a apoyar el sistema que hoy se nos ha planteado aquí; entendemos que es conveniente estudiarlo y que hay que seguir perfeccionándolo en lo posible, puesto que es evidente que tendrá sus problemas a la hora de desarrollar con un poco más de contenido, y acercándonos más al terreno y a la realidad cotidiana por los problemas que llevaría. Habría que ver cuál es la fórmula para que los camiones se vean obligados a pasar en el ferrocarril; habrá que poner no solo incentivo económico, sino también toda la campaña de desarrollo para posibilitar esto. Yo no sé si sería posible llegar a una fórmula como la que se ha hecho en los Alpes de limitar obligatoriamente que ese tipo de camiones no circule por las carreteras, que nosotros entendemos que sería la mejor solución, puesto que ese tipo de camiones de gran to-

nelaje exigen que las carreteras tengan un tipo de diseño que el Pirineo, sobre todo en esta parte central, no puede soportar: pendientes más suaves, radios de curvatura más amplios, carriles de aceleración. Esto supone que la obra es más costosa, más costosa de mantener, dificulta más el tráfico y, por lo tanto, sí que habría razones también para limitar el paso de esos camiones de gran tonelaje, sobre todo por estas zonas de montaña. Pero es que, además, hay que tener en cuenta que hay que seguir desarrollando iniciativas que ya están en marcha, como son la ecotasa o el impuesto ecológico por los carburantes, por la contaminación, por el ruido, que ya va a desarrollar y que está empezando a aplicar la Comunidad Europea y que va a penalizar el tráfico de mercancías por carretera, sobre todo en estos camiones de gran tonelaje. Por lo tanto, eso va a ser un incentivo para que el ferrocarril avance; es decir, habrá que desarrollar medidas complementarias para que esta propuesta sea posible y sea viable.

Nosotros, además, nos gustaría, recogiendo alguna de las propuestas que ha hecho la Crefco hoy, animar al resto de los Grupos Parlamentarios a dar a conocer en la vertiente francesa y a todas las instancias que así decidamos, dar a conocer la intensa labor de defensa del Canfranc, cuántas iniciativas hemos realizado en esta cámara, que son muchas de estos últimos años, en defensa del Canfranc. Sería bueno que una representación de todos los Grupos Parlamentarios la diese a conocer en la vertiente francesa, la diese a conocer a los representantes institucionales de Aquitania y Midi-Pyrénées y, a ser posible al Gobierno francés, en una forma de dar a conocer el interés que existe a este lado de los Pirineos, que parece ser que en el lado francés está un poco más decaído. Por lo tanto, sería bueno ponernos de acuerdo, tanto en la iniciativa política de apoyar las gestiones, como de personarnos en el lado francés para dar a conocer toda las iniciativas. A ser posible, si fuera también considerado, hacer lo propio antes de que se tome la decisión y entrevistarnos —como hizo la Coordinadora— con aquellas instituciones europeas que tienen que tomar la decisión; por lo menos darles a conocer nuestras inquietudes, darles a conocer nuestras decisiones políticas para que se conozcan bien y se conozcan de viva voz. Por lo tanto, estas son las iniciativas que nosotros proponemos, apoyando la iniciativa que hoy trae aquí la Crefco y que esperamos que sean consideradas por el resto de los Grupos.

Nada más y muchas gracias.

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Gracias, señor Maestro.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Angel Pintado.

El señor Diputado PINTADO BARBANOJ: Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, felicitar y dar las gracias al representante de la Crefco por la magnífica exposición que ha hecho con respecto a la reapertura del túnel de Canfranc.

Decir que nosotros en el transcurso de su intervención y sobre todo, especialmente, cuando hemos podido apreciar el vídeo, pues hemos contemplado una visión creemos que catastrófica sobre el tema de la apertura de los túneles carreteros, en este caso el del Somport, aunque muy bien usted, posteriormente, ha corregido al decir que no estaban en contra de esta posibilidad.

Dicho esto, decir que por parte del Grupo Popular, en este caso, recientemente ha habido unas declaraciones que creo que ustedes estuvieron con él incluso, en Bruselas, el comisario Abel Matutes, diciendo que, en definitiva, coincidió con su planteamiento,

siempre que sea una opción compatible con lo que es el túnel del Somport, por supuesto que apoyaría el tema y que, en definitiva, podría ser una buena solución para todo este grave problema que se ha planteado. Por eso estamos hablando de un acuerdo en el tema de impacto ambiental y el tema de la propia contaminación. Es decir, que nosotros queremos dejar sentada la base, de salida, de decir que desde el punto de vista de que sea una cuestión compatible, totalmente de acuerdo; si tuviéramos que adoptar una u otra cuestión, como alternativa, sería donde realmente estaría el problema. Creo que ha quedado suficientemente claro de la exposición que coinciden totalmente con nosotros.

Hemos intentando estudiarla porque era una cuestión que, cuando empezó a plantearse en los medios de comunicación, aparte de que al Alto Aragón, realmente, le coges cariño, le coges por lo menos ilusión para conocer en profundidad de qué va el tema, me he quedado con una frase del informe que ustedes nos han pasado estos días: Canfranc como puerta de Europa. Consideramos, y se ha podido ver a través de las imágenes que hemos visto sobre la pantalla, cómo del capítulo concreto del tema del ferrocarril queda un amplísimo flanco en el norte de España, es decir, la comunicación con el resto de Europa que entendemos que podría ser importante a través de la reapertura del Canfranc. Los esfuerzos políticos y los esfuerzos económicos que se han hecho ya ante los últimos van a dar pie a que, en breves fechas, se pueda proceder a la apertura del túnel del Somport y esperamos que con ustedes al frente y los grupos políticos, desde las fuerzas representadas en la cámara de las Cortes de Aragón, aunque, como muy bien han comentado, la decisión no va a ser nuestra. Pero yo creo que sí tenemos una responsabilidad y podemos tener la suficiente fuerza como para, a través de iniciativas parlamentarias y de contactos con distintas administraciones, poder abundar en ese camino que ha empezado recientemente, porque, realmente, lleva pocos meses de andadura, para que al final pudiera ser como ustedes lo están planteando. Porque a tenor, siendo totalmente profanos de la explicación que ustedes han dado, por los datos que hemos podido estudiar, pues incluso desde el punto de vista económico es una cuestión que nosotros consideramos suficientemente importante.

También tenemos que manifestar que, en este tema, aunque sabemos que es un *handicap* fundamental el aspecto económico, pero considerando otras cuestiones, como hemos comentado, desde el punto de vista de impacto ambiental y el punto de vista de protección del medio ambiente, pues incluso se estaría dispuesto... Yo creo que hay que mentalizar a la sociedad y a la opinión pública que el aspecto de salvaguardar el patrimonio natural de nuestros Pirineos puede merecer en un momento determinado, incluso que las administraciones públicas o los propios usuarios puedan hacer un esfuerzo económico a la hora de poder llegar a ese tipo de compensaciones.

Nosotros tenemos una serie de consultas y cuestiones para hacerles porque, independientemente de que entendemos claramente que puede ser y es, de hecho, una fórmula para unir los itinerarios de la red europea entre Zaragoza y Pau, más directamente que no irnos hacia la zona de Barcelona, ver qué posibilidades..., porque hablan de algo en este informe sobre el tema de las posibilidades de unir la red de alta velocidad europea, francesa en este caso, con la española a través de Zaragoza-Irún, porque ustedes hacen algunas manifestaciones respecto a esto en el informe.

Luego, también en los aspectos técnicos, decir que si la carretera rodante solamente está concebida, en principio, para lo que serían camiones, o está previsto también el transporte de *container* u otro tipo de maquinaria, otras posibilidades que

no tuvieran acceso por parte de la carretera que está en previsión de construir.

Luego, también creo que se ha comentado, aunque me gustaría que lo aclarara, si realmente, con el actual proyecto de la carretera a través del túnel del Somport más la carretera rodante, por la vía férrea, por el túnel del Canfranc, sería equiparable en cuanto al tema de funcionabilidad con lo que sería una autovía. Yo creo que hace bien en comentar este aspecto porque se cae, quizás por falta de información, por propia deformación, cuando se habla del tema de la autovía Somport-Sagunto, cuando realmente, en principio, está planteada única y exclusivamente desde Nueno. Quizá entendemos que quiera haber allí una mala intención de intentar vender una idea para que, en su día, pudiera llegar a ser esto.

Otro aspecto que quisiéramos consultarles es cuando están hablando del túnel de la carretera rodante, por una serie de datos que nos ha comentado, en función de que fueran las máquinas simples o de más posibilidades de tracción, entonces si ustedes también han contemplado que esta carretera rodante fuera posible desde Zaragoza hasta Pau o solo y exclusivamente desde Canfranc hacia Olorón, porque entendemos que, independientemente de que Canfranc está ya en el puro corazón de los Pirineos, bueno, pues si realmente se hace el Somport y realmente se hiciera esta solución de carretera rodante, el tránsito de camiones que habría desde las zonas de Zaragoza o desde Huesca, pasando por Jaca, por supuesto, hasta llegar a Canfranc, sería también —entendemos nosotros— suficientemente perjudicial desde el punto de vista medioambiental. Es decir, queremos también dejar claro porque, quizá, a lo mejor, nos estamos desplazando hacia una visión un poco más en la línea que ustedes estaban comentando desde el punto de vista de las defensas del tema del medio ambiente, que, por supuesto, hay que tener en cuenta el interés general en cuanto a lo que es la aportación que va a hacer el actual trazado de la carretera por el túnel del Somport; es decir, que el beneficio, desde el punto de vista de las traslaciones económicas, sociales y culturales, que va a ser para Francia y para España está ahí, pero siempre desde el punto de vista de una complementariedad. Nosotros entendemos que hay que tener claro esta serie de cuestiones.

Nos ha hablado claramente del tema de las inversiones, de los costes de explotación, en cómo repercutirían incluso directamente sobre lo que serían los costes de los camiones. El tema del tramo de la reapertura por Turuñana no nos ha quedado claro en la explicación; no sabemos si es única y exclusivamente para darle mayor importancia a Huesca como capital o es por alguna cuestión técnica lo que están planteando. Y, luego, decirles en cuanto a un tema que les había comentado, que nos parecen de especial importancia las declaraciones del presidente de la República Francesa, el señor Mitterrand, en el año 1990, referente a que en un contacto bilateral con España se hiciera una referencia explícita a una cuestión referente a la apertura de Canfranc. En este punto, por supuesto, tal como comentaba nuestro anterior compañero que nos ha precedido en el uso de la palabra, de Izquierda Unida, estaremos a la labor de cuantas iniciativas se puedan plantear en cuanto al tema de la reapertura del Canfranc. Es decir, que ahí creemos que el consenso va a ser básico, independientemente de que no va a chocar con intereses desde el punto de vista del túnel del Somport pues no tiene por qué tener problemas y ustedes están planteando y están promocionando intercambios, reuniones entre distintas administraciones, tanto del país galo como, en este caso, de Aragón y el País Valenciano. Entendemos que ésa es la línea de trabajo que, en definitiva, tiene que ser por convencimiento propio de los principales beneficiarios, en este caso Aragón. No-

sotros entendemos que va a ser beneficiario importante al respecto, pero que también esos beneficios habrá que trasladarlos o habrá que tener la suficiente fuerza como para que en el lado francés se pueda llegar a la misma tesitura.

También, ya un aspecto concreto, yo le quiero consultar sobre las manifestaciones que hacía Abel Matutes, el Comisario de la Comunidad Económica Europea, sobre el tema de la rehabilitación de la estación de Canfranc, donde creo que se hablaba de un presupuesto, aproximadamente, de novecientos millones de pesetas; preguntarles a ustedes qué piensan al respecto y las posibilidades que realmente tiene la estación de Canfranc en esa rehabilitación, porque es un edificio emblemático dentro del Pirineo aragonés.

Dicho esto, única y exclusivamente reiterar nuestro apoyo y la felicitación por este primer caso de exposición ante la cámara de las Cortes aragonesas y decir que nuestro Grupo Parlamentario seguirá en esa línea de apoyo tanto con iniciativas como con el apoyo, directamente a la asociación que ustedes representan.

Muchas gracias.

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Gracias, señor Pintado.

Señor Granell, ¿prefiere contestar ahora o al final del resto de las intervenciones? Si le parece, lo haremos al final para no perder la norma general.

Por parte del Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, tiene la palabra el señor Calvo.

El señor Diputado CALVO LOU: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, agradecer en nombre del PAR la presencia de la Coordinadora. Yo ya tuve ocasión de escucharla hace algunas fechas, cuando comparecieron aquí ante parlamentarios nacionales, y entonces les dimos nuestro parecer que era de total comprensión y, en principio, de apoyo a las tesis que estaban exponiendo.

En el vídeo, yo creo que este vídeo, que está hecho con muy buena intención, me parece que en algunos momentos carga los tintes porque, cuando nos presentan los camiones pasando a través de las viviendas, evidentemente eso es una contaminación acústica de toda naturaleza, pero que nosotros, en Aragón, la hemos vivido en algunas carreteras nacionales, como por ejemplo podrían ser las travesías de Báguena y Luco que, agradadamente, ya no digo afortunadamente, ya no se pasa por ellas y que, evidentemente, la calidad de vida de sus moradores habrá mejorado notablemente. Entendemos pues, entonces, las protestas que había contra ese túnel, pero ha chocado precisamente que la solución que daban era el construir la autopista y el desdoblamiento del túnel; por lo tanto, de alguna forma estaban pidiendo el que se hiciera una autovía o una autopista y se desdoblara el túnel, con lo cual el tráfico en teoría tendría que aumentar todavía más.

Nosotros entendemos que el túnel carretero es indiscutible; en ese sentido ya se han expresado también otros Grupos y creo que la propia Coordinadora está de acuerdo en que eso tiene que seguir adelante. Entendemos que las relaciones comerciales con el sur de Francia, Aragón las tiene que aumentar de la mayor manera posible. Ahora, con la integración en Europa, pues todavía van a ser mayores esas relaciones comerciales y cualquier cuestión que pudiera poner peros a esas relaciones comerciales, creemos que sería negativa. En principio, y de acuerdo con el estudio que han hecho —parece ser que había dos estudios, uno de los franceses y otro por parte española, de la propia Coordinadora—, me parece que hay cuestiones que no casan entre ellas, porque hemos visto que el porcentaje de

vehículos pesados no coincidía; había unas hipótesis muy optimistas y otras, a lo mejor todo lo contrario. Pero, en principio, a nosotros nos parece que con un porcentaje del 13% de vehículos, con una intensidad media de unos dos mil vehículos, daría unos trescientos vehículos-día, que me parece, por lo que hemos visto ahí, que, bueno, trescientos vehículos-día a mi me parece que no sería lo suficiente para justificar toda esta inversión.

Posiblemente esa hipótesis sea pesimista y, probablemente, en el futuro sería mayor, en cuyo caso la solución del túnel rodante —ya lo dijimos en la vez anterior— nos parecería una solución asumible y que a lo mejor había que estudiar con más detalle, porque me ha parecido —ya la otra vez también me produjo la misma impresión— que eran unas soluciones muy optimistas las que se hacían desde el estudio que nos han presentado, en el sentido de que, por ejemplo, habla del tráfico de vehículos pesados que la carretera rodante podría llevar consigo, pero me parece que no se tenía en cuenta el tráfico normal que tendría que haber, lo cual produciría determinados espacios de tiempo en los cuales la carretera rodante no podría funcionar, con lo cual se producirían probablemente atascos en el paso de vehículos pesados. Esto es una pregunta que, a lo mejor, la propia Coordinadora tiene los informes perfectamente detallados; insisto, que el tráfico normal del propio transporte del ferrocarril podría producir esperas excesivamente importantes.

Luego se ha hecho una evaluación de los gastos, en los cuales me parece que los presupuestos del túnel estaban previstos alrededor del año 1990, pero supongo que también la Coordinadora, los gastos que tenía previstos para la mejora del ferrocarril, también eran de la misma fecha, entonces habría que, a ambos presupuestos, tanto al del túnel carretero como a la mejora del ferrocarril, habría que multiplicarle por las cantidades que prevean el aumento del coste de la vida, el encarecimiento de los materiales, etc., etc.

Anteriormente al representante de un grupo político le he oído decir que el señor Acín se le había planteado hacer un estudio económico y que tan siquiera había contestado, que ni tan siquiera se lo planteaba. No está aquí el señor Acín y, por lo tanto, yo no puedo responder en su nombre porque no conozco esta respuesta, pero sí quiero hacer constar que la Diputación General anterior sí que hizo un estudio de rentabilidad del túnel del ferrocarril del Canfranc. Me parece que, para ello, se utilizaba todo el transporte, sobre todo teniendo en cuenta el transporte de vehículos, tanto de la General Motors como de la Ford, en el sentido de que podría ser una vía de salida de estas producciones. Creo que daba una rentabilidad; aunque no lo conozco en profundidad ese estudio, sé que se hizo y sé que también era rentable la reapertura del Canfranc. Yo sé que, normalmente, los estudios siempre salen en función del que los pide y, entonces, a lo mejor habría que hacer otro estudio comparativo; pero el estudio sí que existía, por lo tanto, me extraña que el señor Acín dijera que ni tan siquiera se lo planteaba, cuando ya estaba hecho el propio estudio.

Yo creo que es de lamentar la falta de interés de los gobiernos centrales. Siempre achacamos aquí, sobre todo, al francés; a mí me parece que eso de que el francés se opone, pues verdaderamente es cierto, pero yo creo que es una excusa que le viene muy bien también al Gobierno español para escudarse en que los franceses no quieren. Yo creo que, efectivamente, en ese sentido, tanto la Coordinadora como los grupos políticos tenemos que intensificar toda nuestra capacidad de presión, para superar esa falta de entendimiento entre los dos gobiernos, porque entendemos que el Canfranc es una obra emblemática de Aragón que hemos reivindicado siempre, que tene-

mos que reivindicar y que hoy en día, con la Unión Europea, pues evidentemente es una vía más de acceso que tenemos a Europa y Aragón no se puede permitir el lujo de perder obras de estas características. Por lo tanto, nosotros estamos por la reapertura. Nos parece demencial el que se utilice la caja en la parte francesa del ferrocarril para ensanchar la nueva carretera, creemos que son absolutamente compatibles y que, evidentemente, estamos en esa línea y, sobre todo, esa propuesta que se ha hecho del ancho europeo, en aquel mapa donde aparecía Zaragoza como centro distribuidor de las distintas líneas de comunicación, nos parece muy significativa y es, evidentemente, la gran solución del Canfranc. Entendemos, ya lo pusimos así de manifiesto y vamos a hacer todas las iniciativas parlamentarias, a los niveles que hagan falta, para que eso pueda ser una realidad, aunque entendemos que no figura en el Plan de infraestructuras, lo cual ya es un signo bastante negativo; pero vamos, como me imagino que pasará ese Plan de infraestructuras, tendrá que pasar por el parlamento, por las Cortes, pues trataremos de incluir las enmiendas cuanto sea necesario para que eso sea una realidad que, evidentemente, haría de Zaragoza un centro distribuidor muy importante. Y yo creo que, en Aragón, tener ese centro sería fundamental en el nuevo contexto europeo en que nos vamos a mover.

En total, resumiendo, nosotros: sí al túnel carretero que, evidentemente, ya se va a poner en marcha y que eso he visto que la Coordinadora no está en contra y, por supuesto, sí también al Canfranc, como necesidad perentoria de Aragón.

Nada más y muchas gracias.

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Gracias, señor Calvo.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Enrique Bernad.

El señor Diputado BERNAD ROYO: Muchas gracias, señor Presidente.

Es menester, desde luego, agradecer en primer lugar a los comparecientes y a don Luis Granell su intervención esta mañana. Aunque yo, de esta intervención, de esta presentación, de los datos e información, me gustaría concretar que tengo que notar una diferencia entre la película que hemos visto, que no me ha gustado absolutamente nada; algunas de las razones ya se han esgrimido y, por lo tanto, no voy a incidir en ello. Mucho más interesante me ha parecido, sin embargo, lo que me parece que es aportación de ustedes, aportación propia, que han sido todos los datos que posteriormente hemos podido ver. Pero resalto que yo creo que, sinceramente, películas como la que hemos visto al principio no ayudan en absoluto, para nada, a que sectores de la sociedad, en este caso de la sociedad aragonesa, que quieren la carretera del Somport, que quieren el túnel del Somport o el túnel carretero, empiecen a sensibilizarse sobre los problemas relacionados con el medio ambiente y con la necesidad de abrir un ferrocarril, una carretera rodante que, en principio, tengo que decir que me parece muy buena idea.

De todas formas, no es el momento seguramente de debatir aquí sobre estos problemas. Sé que hay iniciativas parlamentarias de cada uno de los Grupos Parlamentarios; en principio quisimos que esas iniciativas fueran únicas, que hubiera una sola iniciativa por parte de todos los Grupos Parlamentarios para este problema, parece que hay algún tipo de dificultades. No obstante, yo creo que con las iniciativas de cada uno de los Grupos, en Pleno y tras un debate, que es ahí donde tendremos que hacerlo con mayor propiedad, podremos llegar a algún tipo de acuerdo y, por lo tanto, sacar hacia adelante o ayudar un poquito a mejorar la situación, por una parte, de

nuestras comunicaciones con Europa y, por otra parte también, claro está, los problemas medioambientales.

Solamente querría hacer una pequeña reflexión en voz alta. A mí me parece que, a veces, resulta difícil evitar una especie de contradicción, de dicotomía, de enfrentamiento que existe entre aquellas personas y aquellas propuestas que, fundamentalmente, en temas relacionados con las comunicaciones, intentan plantear los problemas del medio ambiente y vamos al caso exactamente aragonés, es decir, aquellos que cuando se habla de comunicaciones con Francia plantean fundamentalmente, en primer lugar, en primer momento, plantean en vanguardia los problemas de medio ambiente y aquellos otros, otros sectores que lo que plantean desde Aragón en materia de comunicación es la reivindicación del viejo deseo de que Aragón quede conectado con Europa como se merece. No hay que olvidar que el ferrocarril de Canfranc que ahora se defiende desde posturas ecologistas fue, fundamentalmente, una iniciativa de aquellos aragoneses y españoles que entendieron que debería de mejorarse la comunicación con Europa de nuestra comunidad autónoma, de nuestra nación, de nuestra nacionalidad, de nuestro Aragón. No hay que olvidar que el ferrocarril, desde el punto de vista de lo que podríamos decir los ecologistas del siglo XIX y posteriormente también aquí, en nuestro propio Aragón, veían al ferrocarril algo así como una especie de enviado del diablo, era el factor de desarrollo que más agredía la naturaleza. Y, sin embargo, el ferrocarril, con el paso del tiempo, hoy en día es un instrumento de comunicación, un medio de comunicación defendido exactamente por los ecologistas. De modo que el Canfranc es fruto, fundamentalmente, vuelvo a repetir, de la iniciativa aragonesa por conectar Aragón con Europa.

Yo quiero decir en este sentido que esa sensibilidad que hay en Aragón por incidir en este aspecto del problema, me parece que es una sensibilidad que hay que cuidarla, que hay que cuidarla mucho. Recordar, por ejemplo, cuando a iniciativa de grupos ecologistas franceses, se paralizó toda la tramitación y, por lo tanto, la construcción del túnel de Canfranc, recordad la reacción en general de la sociedad aragonesa; hay que tenerla en cuenta. Yo estoy recordando también ahora la presentación del eje norte-sur —con toda la trascendencia que tenían los problemas que estamos planteando— aquí por la Crea en esta misma sala de comisiones, hace dos o tres años, el interés, no solamente de las Cortes, del parlamento, sino de medios de comunicación, etc. Por lo tanto, esto es muy importante tenerlo en cuenta, sobre todo cuando —y ahora hablo a título personal, pero hablo también a título del Partido Socialista, para eso soy su portavoz—, cuando tenemos el interés máximo por conservar la naturaleza, por conservar el medio ambiente, porque todas las transformaciones y adelantos y necesidades a cubrir se hagan invadiendo o agrediendo lo menos posible a eso que es el patrimonio común de todos nosotros, que es la naturaleza. Pero patrimonio común de los aragoneses es también, vuelvo a decirles, nuestra propia historia y cuáles han sido y son todavía nuestros objetivos, muchos de ellos sin cumplir todavía; uno de ellos, la conexión neta, directa, real con lo que es Europa y las vías de comunicaciones europeas.

Digo, por lo tanto, que ha resultado, que resulta difícil a veces sustraerse a esa dicotomía. Quien defiende el medio ambiente, necesariamente lo que tiene que hacer es retrasar, evitar, dificultar la construcción, en este caso, del túnel, de las carreteras, del túnel de Benasque, que a mí me parece que es absolutamente necesario para esa parte de Aragón, etc. Tan es así que ustedes mismos se han planteado —a lo mejor he escuchado mal y entonces esto lo digo entre paréntesis—, pero en el final de su intervención, ustedes mismos que han habla-

do de la necesidad, de que no se oponen al túnel carretero, ha habido un momento que he oído, he creído oír, que abrir el túnel, ha dicho el señor Granell, es malo para el Pirineo, por tanto es malo para los aragoneses. Yo no sé si esto es cierto; estoy convencido de que eso sería una contradicción con lo que es el espíritu, con lo que ha sido el espíritu global de su intervención. Pero es que, efectivamente, me remito, nos deslizamos con suma facilidad a ese tipo de dicotomías que, desgraciadamente, a los aragoneses no nos llevan a ningún sitio, que paralizan toda nuestra capacidad, todas nuestras posibilidades de futuro.

Por lo tanto, si alguien ahora le interesa saber cuál es la postura del Partido Socialista Obrero Español, desde luego vamos a intentar superar ese tipo de dicotomías, ese tipo de enfrentamientos y de contradicciones. Queremos dejar muy claro que, desde nuestro punto de vista, es prioritario hoy, en las circunstancias actuales, sacar hacia adelante el túnel de la carretera del Somport, porque eso nos conecta con Europa directamente, y entendemos que lo que vosotros habéis expuesto aquí es una de esas ideas que, desde mi punto de vista, es una de esas ideas que, si tuviéramos la habilidad, la ingeniosidad, la capacidad, la fuerza política para llevarla hacia adelante, estaríamos dando un paso de gigante ejemplar para lo que hemos denominado, desde el siglo XIX, progreso, adelantos técnicos, etcétera.

Seguramente hay un problema porque yo... Una sola pregunta le preguntaría a don Luis Granell. Planteándonos como nos han planteado las bondades y las facilidades y... todos aquellos aspectos positivos de esta carretera rodante, ¿por qué se oponen el Gobierno francés y el Gobierno español? Esta es una pregunta, yo no creo que, como algunas veces se deduce de la intervención de la oposición, el Gobierno español por naturaleza es malo, es el diablo y todas estas cosas, no; yo no creo que el Gobierno español quiera para los aragoneses lo peor, vamos, me resulta increíble. Pero, ¿por qué no lo hacen?, ¿quizá tendrá que ver eso con el coste económico? Seguramente porque, claro, cuando se hablaba de que el túnel va a ser muy caro, ¡cuidado!, se puede llegar a los veinticinco mil millones, claro, y junto con los treinta mil millones del ferrocarril hacen cerca de sesenta mil millones de pesetas, claro. Entonces, por eso he dicho antes que lo que necesitamos es imaginación, coraje político, capacidad para poder llevar hacia adelante esta buena idea que es lo de la carretera rodante. Nosotros, por lo tanto, la vamos a apoyar, vamos a seguirla, además de apoyarla, a seguirla y con interés intelectual, porque nos parece sumamente interesante.

Termino ya, Presidente, haciendo una breve llamada de atención sobre esa iniciativa que nos presentasteis, porque hace referencia a alguna intervención respecto al Gobierno francés. Seguramente nuestro..., iba a decir nuestro cuerpo, nos pide el cuerpo hacer lo que dice, efectivamente, esa iniciativa: nos oponemos a que la parte francesa, es decir, que el Gobierno francés, o la Administración francesa cubra la vía férrea. Nosotros, lo que tenemos que hacer es mostrar nuestra preocupación, movernos políticamente; no nos podemos inmiscuir en la soberanía nacional de ningún otro país que no sea el nuestro. Es solamente una llamada de atención, por si hay algún tipo de iniciativas como las que se nos mostraron el otro día, para evitar este tipo de explosiones que, son desde mi punto de vista, en fin, meteduras de pata.

Nada más. Muchas gracias.

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Gracias, señor Bernad. Para responder a los intervinientes, tiene la palabra el señor Granell.

El señor GRANELL PEREZ: Gracias, señor Presidente.

En cuanto a los temas que ha planteado, las interrogantes del Grupo Parlamentario Popular, el señor Pintado, de si la carretera rodante sólo sería válida para camiones. Quizá aquí hay una equivocación, una mala explicación mía en cuanto a los términos: la carretera rodante sí es solo para camiones; el transporte combinado es mucho más, es decir, la carretera rodante es una parte del transporte combinado. Por eso he intentado —no lo he conseguido— al final de mi intervención, que vieran la propuesta novedosa que es la carretera rodante para camiones, en el tramo conflictivo ecológicamente y por capacidad de la propia vía, dentro de la reapertura de toda la línea para transporte combinado. El transporte combinado incluye la carretera rodante, pero incluso como una parcela —a escala europea— menor, de las más pequeñas; lo más importante en el transporte combinado es el transporte de contenedores sobre plataformas convencionales (no tienen por qué ser especiales) y el transporte de cajas móviles (la caja sobre plataformas, en este caso tendrían que ser rebajadas, o la caja suspendida sobre bogies).

En este momento hay empresas españolas que han desarrollado sistemas de cajas de camión a las que se les quita el tractor y se las coloca sobre dos bogies ferroviarios y pueden circular exactamente igual. Y también para ferrocarril convencional, lógicamente; es decir, el transporte combinado —que es el futuro en este tema de la Red transeuropea de transporte combinado, es obvio— no excluye los tráfico convencionales: un tráfico menor, pero que también podría existir, de viajeros y, sobre todo, un tráfico de mercancías convencional que, fundamentalmente estaría integrado, como ha apuntado otro Diputado en su intervención, por los trenes con origen y destino en General Motors, quizá también la Ford u otro tipo.

En cuanto a que la carretera rodante debería salir o no desde Zaragoza, la técnica de la carretera rodante tiene dos grandes formas de aplicarse: una es para salvar obstáculos puntuales, difíciles de salvar. Entonces lo que interesa es que sea la distancia más corta posible, para que haya una alta frecuencia de trenes y, por lo tanto, evitar ese problema puntual. El ejemplo típico sería el Canal de la Mancha; la vía por la que van a circular los camiones montados en el tren por el Eurotúnel, tiene treinta y tantos kilómetros, la mitad de lo que nosotros planteamos para el Canfranc. La otra fórmula es una distancia tal que permita el viaje durante una noche completa, de tal manera que el conductor del camión duerma en un coche cama que va unido a esa composición, durante siete u ocho horas; es como se realizan la mayor parte de los tránsitos a través de los Alpes, por medio de dos empresas privadas que son las que operan este sistema.

En el caso del Canfranc podrían aplicarse las dos tácticas, depende del tráfico que se pudiera captar; para el tráfico que circula fundamentalmente de día, tráfico diurno, en este sentido parece que cuanto más corta sea la distancia es más eficaz el sistema, de ahí que nosotros planteásemos incluso el Jaca-Bedous y no el Jaca-Olorón, como planteaban los franceses y dejamos eso a una decisión técnica posterior. Sin embargo, cabe suponer que podría haber un tráfico de productos perecederos, pues por ejemplo de los invernaderos de Almería o de la huerta de Murcia, que viajasen durante todo un día a través de España, que llegasen a Zaragoza o a Huesca por autovías o autopistas a una hora vespertina, colocasen su camión y se bajasen, en ese caso a lo mejor se tendrían que bajar en Toulouse o en Burdeos, después de haber dormido durante toda una noche en el tren. Podrían combinarse los dos sistemas; en todo caso, parece que el uso sería más elevado en cuanto a la fórmula corta que en cuanto a la fórmula larga.

La capacidad de la carretera convencional, tal como está proyectada, más el ferrocarril, ¿sería equivalente a una autovía? Pues yo no me atrevo, no tengo los parámetros para compararlo, pero es evidente que si a esas intensidades de tráfico que hemos visto, les restamos el tráfico pesado —que tanto por su volumen cuanto por la velocidad que podrían desarrollar en el eje, van a suponer una rémora para el tráfico por carretera—, se lograría mucha mayor agilidad. Hemos visto que se podrían atender intensidades de tráfico de hasta mil doscientos-mil trescientos camiones por día, más lo que pudiera pasar por la carretera en cuanto a tráfico ligero que, lógicamente, no estaría limitado; el tráfico ligero puede circular por una carretera como la 330, a partir de Jaca, a velocidades medias de ochenta-noventa kilómetros por hora sin ningún problema. Entonces, sería más o menos igual.

Finalmente, también nos ha preguntado sobre las posibilidades... ¡Ah!, bueno. En cuanto al tráfico convencional —se me ha olvidado—, un tráfico que ya existe... Es que es curioso: el Canfranc está cerrado, pero está bajando maíz francés por el ferrocarril de Canfranc. Es precisamente uno de los problemas —no sé si ustedes lo saben— el incremento que ha tenido el tráfico de camiones por el valle de Aspe, a raíz de que se ha generado este tráfico. Está bajando de Canfranc casi un tren de maíz por día, con unas novecientas toneladas, un tren de novecientas toneladas al día; eso significa del orden de unos cincuenta camiones: veinticinco camiones, aproximadamente, veinticinco camiones que suben para cargar cada tren, y que bajan vacíos. Eso está creando ya unos problemas tales de tráfico en el valle de Aspe que ha habido problemas de orden público. La Policía ha vallado toda la boca norte de Somport, del futuro túnel, para evitarse conflictos y tiene desplazada una unidad de la *Garde Mobile* en el valle de Aspe, porque temen que los conflictos van a ir en aumento. Por supuesto, no son acciones que nuestra Coordinadora organice ni convoque, ni muchísimo menos, pero es un hecho que se está produciendo a causa del incremento del tráfico de camiones que ha provocado esa importación.

En cuanto al tema de la unión a la red de alta velocidad por Zaragoza-Irún, es un tema que evoluciona casi todos los días. Tal como está definido, el único acuerdo formal del Gobierno español es que la unión va por Cataluña: es la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Lo que ocurre es que los trenes de alta velocidad franceses ya llegan a Hendaya; nunca va a llegar una vía de alta velocidad a Hendaya. Cuando se concluya el TGV *Atlantique*, solamente llegará hasta Burdeos y, desde Burdeos, utilizará la línea actual, solo que está en bastantes buenas condiciones y los trenes ya circulan a doscientos veinte kilómetros por hora. Allí podrían enlazar con la Y vasca, que va a ser una línea de ferrocarril muy moderna pero que, estrictamente, no va a ser de alta velocidad por las dificultades orográficas. La conexión de esa Y vasca, si se hace en ancho europeo como parece que se desea, con el resto de la red española de ancho europeo, que es la red de alta velocidad, parece que se haría a través del valle del Ebro, por la vía de Pamplona. En esto, quizá el Vicepresidente de la Comisión podría informarles mucho más exactamente que yo.

En cuanto al tramo Zuera-Turuñana, nosotros creemos que, dada la vocación fundamental del Canfranc para el transporte de mercancías, parece aconsejable perseguir la reducción de la distancia. La reapertura de este tramo, reduciría la distancia entre Zaragoza y Canfranc en más de cuarenta kilómetros, por lo tanto, eso se traduce en un tiempo de viaje muy importante y, además, quitaría ese tráfico de trenes de mercancías por las inmediaciones de Huesca. Otra cosa es que en Huesca,

en tiempos, se temió que la reapertura de este tramo pudiera restar importancia a sus comunicaciones ferroviarias; de ahí que nuestra propuesta incluya la conversión a ancho internacional de la actual vía Huesca-Ayerbe por Plasencia y, sin embargo, está el mantenimiento en ancho ibérico de Huesca a Tardienta, para que Huesca sea estación terminal de ambas líneas.

Las declaraciones de Mitterrand se las puedo facilitar; si quiere se las puedo leer. Tengo aquí el comunicado de prensa en el cual viene esa alusión concreta; si quieren, se lo traduzco sobre la marcha, dice, son palabras del comunicado leído por el presidente Mitterrand: «... un grupo de trabajo preparará para la próxima cumbre estas proposiciones sobre el trazado de tres líneas internacionales de ferrocarril: Perpignan-Barcelona, para alta velocidad, Dax-Irún, también para alta velocidad y Pau-Zaragoza, éste ferrocarril convencional. Pienso que la vieja estación de Canfranc es una estación frecuentemente ignorada —perdonen la traducción, un poco sobre la marcha— y recuperar esa estación representaría un esfuerzo absolutamente considerable que se hizo en un tiempo ya pasado y que ha movilizó siempre la imaginación de los españoles y de los franceses», etc. O sea, tiene un recuerdo incluso nostálgico de la estación de Canfranc.

Finalmente, la rehabilitación y su cambio de uso para instalaciones hoteleras o de otro tipo no presenta ningún obstáculo, tal como hoy está proyectada, a la reanudación del tráfico. La reanudación del tráfico por Canfranc convertiría a la actual terminal de la línea, al ser en ancho europeo, en una simple estación de cruce de trenes, en la que, además, por el gráfico que luego les mostraré, es una de las estaciones donde menos trenes se van a cruzar. Por lo tanto, con dos o tres, si me apuran hasta cuatro vías, por tener arriba, que es el punto más alto, alguna locomotora de refuerzo, etc., sería más que suficiente. Por lo tanto, no solo admitiría la rehabilitación del edificio y la liberación del uso ferroviario de los espacios en los que actualmente se ha planteado esa liberación, sino incluso, si no se le da otro uso, la liberación de los terrenos que están detrás, la playa de vías de mercancías. O sea, que no hay, en ese sentido, ningún obstáculo.

En cuanto a la intervención del representante del Grupo Aragonés, quiero plantearle que, en cuanto a las travesías de los pueblos que se veían en el vídeo, la carretera española también tiene tres travesías y dos por una parte muy céntrica del pueblo, como son Castiello, Villanúa —Villanúa, en lo que le llaman ahora el barrio del Actur, por las desgraciadas actuaciones urbanísticas que han hecho en esa zona— y también Canfranc pueblo, en el que pasa junto a la fachada de atrás, pero junto a la fachada de todas las casas.

Es cierto que hay unas divergencias entre los estudios, yo mismo las he apuntado. El cálculo de trescientos vehículos-día entendemos que sí que justifica la inversión, porque fíjense ustedes que los datos que nosotros hemos planteado de contaminación, de retenciones de vehículos, etc., están basados en el estudio impulsado por nuestra Coordinadora que ha tenido en cuenta esa intensidad de trescientos camiones, no de más. Lo que sí hemos apuntado es que podría atender, incluso, a las puntas de mil y pico camiones por día.

En cuanto a que la carretera rodante no pudiera funcionar en todo momento, la carretera rodante podría funcionar cada cuarenta minutos y las actuaciones de mantenimiento se podrían simultanear con esos tiempos o hacerlas, por ejemplo, en días festivos o fines de semana en los que no se va a trabajar, o bien en horas nocturnas. Lo que quizá no quedó claro en la exposición que hicimos ante los parlamentarios nacionales, es que hablábamos de que se dejaban unas horas en las que había muy poco servicio, porque entendíamos que por la

noche —y eso se puede comprobar— el tráfico de vehículos pesados en grandes rutas internacionales disminuye; no así en lo que es, por ejemplo el abastecimiento a grandes ciudades que es un tráfico especialmente nocturno. Pero el tráfico de grandes transportes internacionales, por lo general, para por la noche, porque es imposible llevar un camión desde España a Holanda sin dormir un par de noches, eso es absolutamente imposible; normalmente suele ir un sólo conductor. Por lo tanto se había previsto esa reducción de frecuencias por la noche; sin embargo, durante el resto del día, los trenes podrían salir cada cuarenta minutos.

La actualización de presupuestos. Es cierto; nosotros hemos dado un presupuesto en el que unas cifras están actualizadas y otras no. Es cierto que hemos apuntado que habría que actualizar el del túnel carretero y habría que actualizar también el que Ineco prevé para el lado español del ferrocarril, pero los presupuestos del lado francés ya he dicho que nos los dieron ya actualizados a fecha de hoy y las actuaciones en túneles están también con presupuestos actuales, vigentes.

La Diputación General de Aragón —pasando a otro tema— elaboró en el año 1989 ese estudio de cargas al que nosotros, por fin, hemos podido acceder; estaba en la biblioteca de esta institución y nos han facilitado una copia. Es un estudio muy importante en cuanto a la captación de otras cargas que justificarían la eficacia del sistema.

En cuanto a la compatibilidad, que usted ha insistido, nos parece fundamental que no se destruya la plataforma ferroviaria. Estas mismas Cortes, por unanimidad, aprobaron el mes de septiembre pasado una proposición no de ley, creo recordar que fue por iniciativa del diputado señor Lacleta. Sería importante que se mantuvieran en esa línea. También hay que reconocer que el Canfranc no figura en el Plan Director de Infraestructuras pero —aunque no rompo una lanza en favor del Gobierno central, que no nos ha dado demasiado argumentos para hacerlo— sí que cabría entender que, si no se va a abrir al tráfico internacional, resulta difícil a corto plazo hacer una gran inversión en la modernización del ferrocarril de Canfranc solo del lado español, al menos de Huesca hacia arriba; no así de Huesca hacia abajo, pero ese es otro tema.

En cuanto a la intervención del representante del Grupo Socialista, quiero aclarar que no he pretendido decir que abrir el túnel sea malo para Aragón; he dicho que abrir el túnel sin ninguna medida correctora, como las que nosotros apuntamos, es malo para el Pirineo porque se van a producir que esos efectos negativos y, por lo tanto, es malo para Aragón. En este sentido, yo me remitiría a informaciones que nos facilitó el presidente de la Diputación Provincial de Huesca, don Marcelino Iglesias, cuando le fuimos a visitar; nos dijo que él, como alcalde de Bonansa, estaba alarmado del incremento del tráfico de camiones por la carretera nacional que entra a través del valle de Arán y el túnel de Viella, hasta tal punto que, cuando él viajaba al valle de Arán, procuraba hacerlo a las horas en las que no pasan camiones, porque le aterraba suponer lo que podría ocurrir en el túnel de Viella, que no tiene ventilación ni sistemas de seguridad, si un camión de estos se pudiera accidentar. O lo que nos dijo aquel mismo día el alcalde de Huesca, don Enrique Sánchez Carrasco que, comentándonos un reciente viaje suyo a Tarbes, se había encontrado con los camiones del maíz y se quedó francamente sorprendido porque aquello podía taponar la carretera en el valle de Aspe.

Y esto me permite enlazar con la descalificación que usted ha hecho del vídeo. El vídeo no es nuestro, no asumimos al ciento por ciento sus planteamientos; nosotros —insisto— nunca nos hemos opuesto al túnel de carretera y la solución que planteamos, desde el principio, ha sido siempre una solución de com-

plementariedad. Pero yo le pediría al señor Bernad que reflexionase sobre si en ese rechazo tajante a los planteamientos que ese vídeo hace, no hay en el fondo, no puede subyacer quizá, el miedo que nos da enfrentarnos a algo que no nos gusta y es a las consecuencias negativas, a esas que había apuntado antes que puede tener la apertura del túnel, si no se aplica algún tipo de medidas correctoras.

Iniciativa histórica de apertura del paso del Canfranc. Por supuesto; una de las organizaciones históricas en la defensa del Canfranc fue, es, el Sindicato de Iniciativas y Propaganda de Aragón, uno de cuyos representantes nos acompaña hoy, porque el SIPA está en la Coordinadora. Es decir, cogemos también esa corriente histórica.

Finalmente, ¿por qué, si esa solución es tan buena —me pregunta—, entendemos nosotros que se oponen el Gobierno español y el Gobierno francés a la reapertura del ferrocarril? Pues sencillamente, señor Bernad, porque creo que no lo han considerado seriamente. Nosotros estuvimos visitando en enero, a primeros de enero, al señor Panadero, al secretario general para las Infraestructuras del Transporte, perdón, para los Servicios del Transporte y le entregamos nuestro estudio. En aquella entrevista, el señor Panadero nos sacó a colación el estudio de Ineco y dijo: miren ustedes, con las cifras de Ineco, no sale, las cuentas no salen, no llegamos al umbral de rentabilidad como para abrir el Canfranc. Nosotros le dejamos nuestro estudio y le dijimos: consideren ahora esta addenda al estudio de ustedes. Pues bien, el 26 de enero nos responde el director general del Transporte Terrestre con una carta en la que nos dice: la carretera rodante no da las cuentas. Señores del Ministerio, ¡es que no han sumado!; el señor Panadero nos dijo que con los datos de Ineco no salen las cuentas y el señor Baquero nos dice que con los datos del estudio de la Crefco no salen las cuentas; por favor, súmenlas porque son propuestas absolutamente complementarias, no son únicas. Es una auténtica trampa la que entendemos que el Ministerio intenta tendernos con esto; es decir, consideran unos datos, los del ferrocarril convencional, en un momento, y en otros considera los de la carretera rodante, pero no los suma, no los interpreta en ese planteamiento conjunto de la línea especializada en transporte combinado.

Y ya, finalmente, que es muy caro la suma de los gastos; sí, tendríamos que hablar de sesenta mil millones de pesetas. Pero en la Coordinadora entendemos que, aparte de que hay argumentos económicos, técnicos y ecológicos suficientes como para avalar la idoneidad de nuestras propuestas, entendemos que la inversión pública en infraestructuras, en muchas ocasiones, no se basa solo en argumentos técnicos, económicos y ni siquiera ecológicos. Le voy a poner un ejemplo ferroviario: la alta velocidad, en España, se ha iniciado con la línea Madrid-Sevilla; si hubiéramos aplicado, si el Gobierno español hubiera aplicado criterios estrictamente técnicos y económicos, debiera haber iniciado la alta velocidad por la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona y, sin embargo, la abrió por Sevilla. ¿Por qué?, porque entendió el Gobierno —y en la Coordinadora, cuando hemos discutido este tema, hemos coincidido al 100% con el criterio del Gobierno— que valía la pena que España, que todos los españoles hiciéramos un esfuerzo en apoyo de una región que tiene unos índices de renta y una situación económica peor que otras, cual es Andalucía. Y, en ese sentido, se asume y se paga que el AVE haya empezado a circular entre Madrid y Sevilla. Nos parece que no es demasiado injusto ni demasiado pedir que, por las razones ecológicas, históricas y todo lo que hemos apuntado, además de las técnicas y las económicas, el Gobierno central hiciera la inversión necesaria para reabrir el Canfranc.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Muchas gracias, señor Granell. ¿Alguno de los intervinientes...? Yo rogaría brevedad en este turno.

El señor Diputado MAESTRO TEJADA: Gracias, señor Presidente.

Por intentar explicar también o aclarar algunas dudas que se han planteado con alguno de los Grupos Parlamentarios y aclarar también, un poco, alguna de las cuestiones que ha planteado, sobre todo el Partido Aragonés.

Mire, nosotros creemos que en lo que debemos de fijarnos, sobre todo desde esta cámara, desde el punto de vista de esta cámara, de las Cortes de Aragón, es en cuáles son las necesidades que tiene Aragón y, a eso, adoptar las medidas, las infraestructuras más necesarias y que más se adaptan a nuestras necesidades. Es decir, lo que no podemos hacer es que como fulano, como tal comunidad tiene una autopista, una autovía, no sé qué, nosotros también. Creo que ese criterio no sirve, sino que hay que intentar....

Se ha hablado aquí, efectivamente, de que nuestras exportaciones, el 80% están saliendo por ferrocarril, porque el tipo de mercancía que se exporta necesita, preferentemente, ese tipo de transporte. Por lo tanto, sí que tenemos necesidad de mejorar esa red, de acortarla, por lo tanto, el ferrocarril y ese sistema nos puede apoyar en esa dirección. Estamos interesados en mejorar las relaciones comerciales de nuestra comunidad autónoma con el sur de Francia, además de eso, mejorar las relaciones con Aquitania y con Midi-Pyrénées, y entonces necesitamos una vía de comunicación que se adapte a esas necesidades, necesitamos consolidar un ferrocarril en Aragón que vaya de norte a sur y que le de juego a toda la línea. Y se ha planteado aquí que, efectivamente, la propuesta de la reapertura internacional sería el motor para consolidar un eje norte-sur ferroviario que, actualmente, está infrautilizado.

Tenemos un objetivo que es mantener el Pirineo, sus paisajes, sus ecosistemas, aparte de porque haya que hacerlo, porque actualmente tiene una explotación económica en el sector servicios, cada vez en mayor auge y desarrollo. Y yo solamente quiero ponerles un ejemplo: me gustaría ver a los señores que suben a esquiar todos los días por esa carretera, cuando se encuentran con los... me da igual quinientos camiones, ya no digo mil, quinientos camiones; seguramente no pensarán lo mismo que se ha comentado aquí, pensarán como algunos de los señores que han salido en el vídeo. Y no es que esté defendiendo a esos, sino que veamos que hay problemas, que, en estos momentos, tenemos un desarrollo económico en el Pirineo basado, fundamentalmente, en el sector servicios, que también hay que mantener dentro de la lógica de proteger el paisaje, de potenciar el turismo rural y mantener la explotación que existe actualmente en sector de la nieve, con mayores precauciones. Lo digo para que no se interprete que estoy haciendo aquí un apoyo incondicional al turismo de la nieve. Pero, en todo caso, que se tenga también eso en cuenta.

Por lo tanto, ahí tenemos unas necesidades y debemos de fijarnos en ellas para diseñar nuestras infraestructuras y nuestras necesidades. Yo creo que nuestro objetivo fundamental es evitar que Aragón se convierta en una comunidad de paso, es decir, que pongamos el territorio para que todo el mundo pase por aquí, lo machaque y pase de largo, y solamente nos dejen unos cuantos cafés o unas comidas en los restaurantes de la carretera. Yo creo que hay que conseguir otros objetivos y, por lo tanto, la propuesta que hoy se nos ha planteado aquí se adapta mejor a esos objetivos.

Respecto a la posición del Partido Aragonés, estoy bastante confuso porque no sé quién es el portavoz en este tema: hoy

ha sido el señor Valentín Calvo, pero el otro día, a raíz de la iniciativa de presentar una proposición no de ley conjunta, de todos los grupos, sobre el tema del Canfranc, el tema del transporte combinado, etc., a mí se me remitió el señor Aurelio Biarge y el señor Aurelio Biarge no me manifestó los mismos criterios que se han manifestado hoy aquí por el señor Valentín Calvo. Entonces, yo no entiendo realmente cuál es la posición del Partido Aragonés en este tema; se ha negado, ha sido el único Grupo que se ha negado a firmar la propuesta que estaba en estos momentos circulando, en la cual los tres partidos restantes estábamos de acuerdo: el Partido Socialista, el Partido Popular e Izquierda Unida. Entonces, no sé, aclárense cuál es su postura, sus reticencias a que esta propuesta vaya en contra de la carretera, que es lo que a mí se me manifestó desde el Grupo del Partido Aragonés, que toda esta propuesta era para ir en contra de la carretera. Yo creo que ya ha quedado claro que no, incluso el señor Valentín Calvo ha manifestado que era compatible, que era viable y que iban a apoyar.

Entonces, simplemente, pido que se aclaren, porque esa descoordinación dentro del Partido Aragonés es la que ha motivado que nuestro Grupo renuncie a la posibilidad de presentar una propuesta conjunta de todos los Grupos y la hemos presentado unilateralmente. Entendemos que, seguramente, esa iniciativa, unida a otras que tomen los demás Grupos o a las enmiendas que se presenten, acabará aprobándose por unanimidad, como se ha hecho siempre en estas Cortes, pero entiendo que debe ser por unanimidad siempre y cuando se vea que, efectivamente, se comparte el criterio de que esta propuesta es razonable, es interesante, que es compatible con los intereses de Aragón y, por lo tanto, que se lleve adelante, que no se le pongan las reticencias que hasta ahora se habían puesto.

Nada más y muchas gracias.

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Gracias, señor Maestro.

¿Alguien más quiere intervenir?

Brevemente, por favor, señor Ros.

El señor Diputado ROS CORELLA: Muchas gracias, señor Presidente.

Simplemente para, después de estas palabras del señor Maestro, decir que en principio no tenía pensado intervenir, porque estamos todos de acuerdo en las explicaciones y en cuanto se ha dicho por parte de los comparecientes, pero contestarle al señor Maestro que, efectivamente, ha quedado clara aquí la postura por mi antecesor portavoz, don Valentín Calvo, que entendemos que son compatibles las dos cuestiones; que, primero, apostamos por el túnel carretero, porque es lo que en principio queremos mantener, pero, desde luego, no nos oponemos y por supuesto estamos dispuestos a que esto tiene que ser una cuestión complementaria que puede ser interesante y que así lo entendemos, que tiene que mejorar ese eje que usted dice, nos parece fenomenal, que tenemos que tener unas mejores relaciones con el sur de Francia, con Aquitania, exactamente igual.

Desde luego, que estamos también seriamente preocupados por lo que tiene que ser el mantenimiento ecológico del propio Pirineo. Por lo tanto, me parece que en la intervención anterior el señor Calvo han quedado claras estas circunstancias y, simplemente, reiterarle las palabras que él ha manifestado anteriormente.

Muchas gracias.

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Muchas gracias.

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

Antes de dar por concluida la sesión, dos cuestiones: por una parte, se ha repartido a los portavoces de los Grupos Parlamentarios el acta de la sesión número veintinueve; se procede, pues, a su aprobación y, por otra parte...

Parece ser que desea la palabra el representante del Sipa. La tiene.

El señor RUIZ NAVARRO: Yo quería decirles, para aclarar, lo primero que, efectivamente, como ha dicho el representante socialista, el Sipa ha estado desde siempre; estuvo cuando se solicitó, yo creo que nació allí, y desde el día de la inauguración. El año 1928 dedicó la revista *Aragón* —que viene publicándose desde el año 1925—, dedicó un monográfico a la inauguración del Canfranc, que había sido una aspiración, una reivindicación constante del Sipa. Y les quería decir que hemos encontrado algunas anotaciones curiosas como que, el año 1929, ya se solicitó al Ministerio y a la parte francesa que permitiese subir al tren los vehículos de los esquiadores que iban a esquiar al Pirineo e, incluso, de algunos camiones para el invierno. Es decir, que esto que ahora parece un invento y parece que es lo más nuevo, resulta que en el año 1929 ya estaba propuesto y concedido; ya hubo momentos que, en el invierno, se hizo eso. Esto lo tenemos por escrito y es curioso.

Otra cosa que quería decir también, para tranquilidad de estas intervenciones que ha habido, es que nosotros, cuando entramos en la Coordinadora pusimos como condición que no estábamos de ninguna forma en contra de la apertura del túnel carretero. Lo digo para tranquilidad, por si hay dudas o no hay dudas; por lo menos nosotros, cuando hemos entrado en la Coordinadora, lo hemos dicho por escrito. En ese sentido, nosotros queremos el Canfranc, porque lo hemos querido siempre y queremos la carretera, porque creo que es un medio de comunicación que es muy interesante para Aragón y yo creo que para España.

Muchas gracias.

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Muchas gracias.

Antes de dar por terminada la sesión, esta Presidencia quiere agradecer la intervención de los representantes de la Crefco y agradecer también la presencia, tanto de don José María Ruiz como de don Eulogio Puente, don Luis Granell y don Román García, y hacer una expresa mención aquí, desde la Presidencia, a la magnífica intervención de los representantes de la Crefco y, particularmente, de don Luis Granell, y decirle que nos llena de satisfacción acoger en esta Comisión a personas tan preocupadas por los intereses de las infraestructuras de Aragón y, en particular, por la carretera rodante.

Muchas gracias. Se levanta la sesión.

El señor Diputado MAESTRO TEJADA: ¡Señor Presidente!, por favor.

Quería hablar sobre el acta de la sesión anterior, por saber si Martínez Val había intervenido, pues no lo veía reflejado en el acta. Simplemente, la protesta la manifestó marchándose, entonces —yo creo— estar estuvo; lo que pasa es que se vio molesto porque los medios de comunicación y otros Grupos tenían una documentación —concretamente el Grupo Mixto y se supone que el Grupo Socialista—, tenían el documento que estaba exponiendo el señor Consejero en ese momento y le pareció poco claro, poco normal que estos Grupos e incluso los medios de comunicación, tuvieran el documento y ellos

no. Por eso digo que se ausentó; no sé si hizo uso de la palabra o no, si no lo hizo pues, simplemente, ratificar el acta.

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): Una pequeña cuestión, únicamente para aclarar.

De lo que sí podemos dar fe esta Presidencia es que en el momento que le tocó hacer su intervención no estaba presente. De todas formas, vuelvo a decir lo que se dijo en su momento: que las cintas de la cámara tienen fiel reflejo de lo que allí sucedió y, por lo tanto, yo creo que poco más hay que añadir.

Sí, señor Bernad.

El señor Diputado BERNAD ROYO: Señor Presidente, con brevedad.

Soy el portavoz del Grupo, y no tenía ningún tipo de documentación.

El señor Diputado GOMARIZ GARCIA: Señor Presidente, también con brevedad.

Decir que ayer no estuve en esta Comisión porque tenía otra al mismo tiempo y estuve en Ordenación del Territorio y que no sé de qué me habla. A lo mejor ha habido una mala interpretación o algo así, pero yo no tengo...

El señor Vicepresidente (SIERRA PEREZ): De acuerdo, señor Gomáriz.

Se levanta la sesión.

[A las trece horas y treinta y ocho minutos.]



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

Precio del ejemplar: 200 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 1994, en papel o microficha: 13.000 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 1994, en papel y microficha: 14.200 ptas. (IVA incluido).

Precio de la colección 1983-1993, en microficha: 75.100 ptas. (IVA incluido).

Suscripciones en el Servicio de Publicaciones de las Cortes, Palacio de la Aljafería - 50071 ZARAGOZA.

El pago de la suscripción se realizará mediante talón extendido a nombre de las Cortes de Aragón.