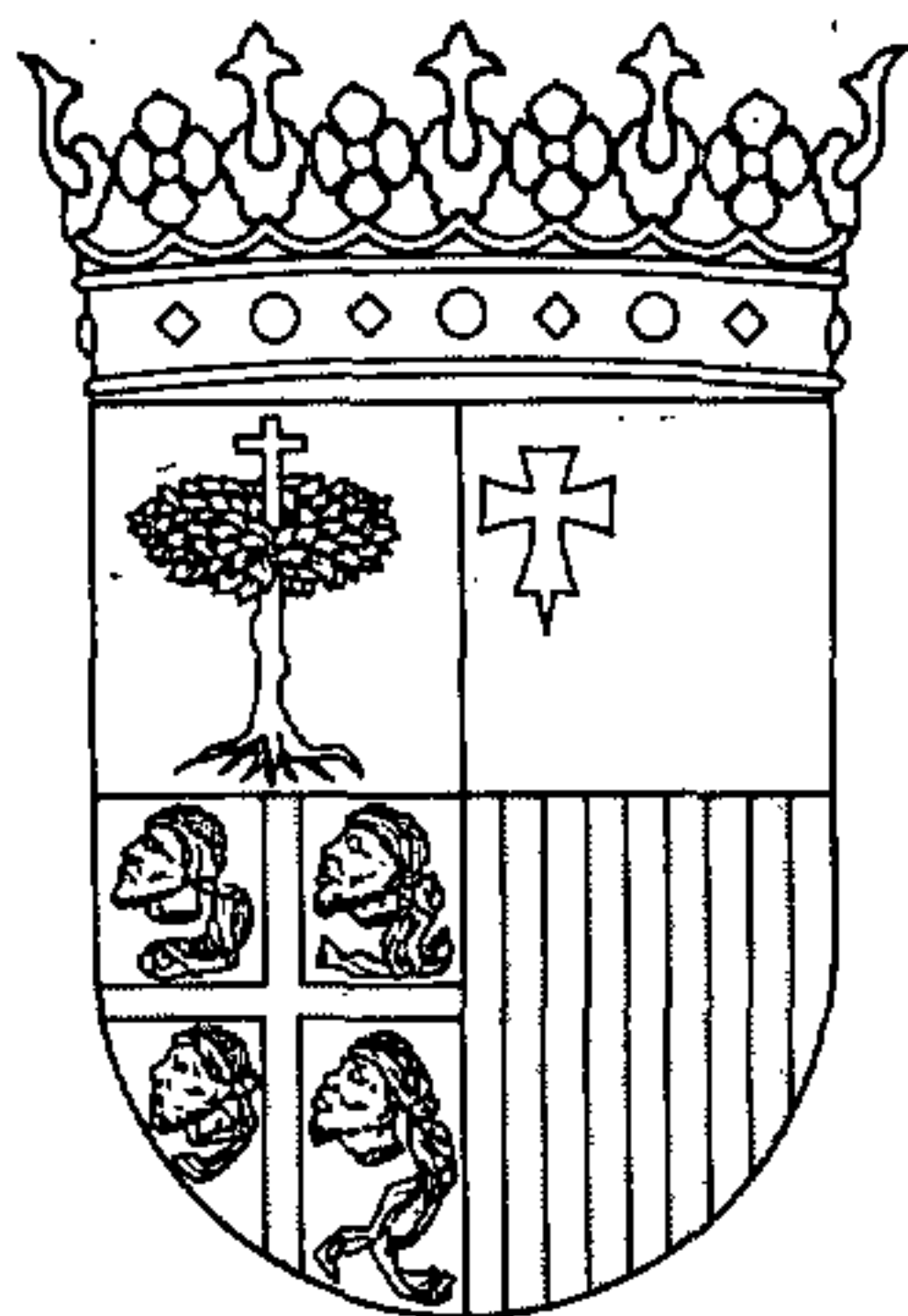




DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

COMISION DE ORDENACION TERRITORIAL

Comisiones. Serie B: General
Número 48 — Año 1992 (Primer Período) — Legislatura III

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOAQUIN MAGGIONI CASADEVALL

Sesión núm. 13

Celebrada el viernes 26 de junio de 1992

ORDEN DEL DIA

1) *Lectura y aprobación, si procede, del acta de la Sesión anterior.*

2) *Comparecencia de la Confederación Regional de Empresarios de Aragón para informar de la campaña de impulso y apoyo para la pronta construcción de la autovía Somport-Sagunto.*

3) *Ruegos y preguntas.*

Preside la Sesión, celebrada en el palacio de la Aljafería, el Ilmo. Sr. D. Joaquín Maggioni Casadevall, Presidente de la Comisión, asistido por el Secretario de la misma, Ilmo. Sr. D. José Pedro Sierra Cebollero. Asiste a la Mesa el Letrado Sr. Blasco Jáuregui.

Comparecen ante la Comisión D. Javier Aísa Comps, presidente de la Confederación Regional de Empresarios de Aragón; D. Luis Marco Giménez, vicepresidente; D. José Manuel Sauras Laita, secretario general de la misma, y D. Juan de Val Hernando, jefe del gabinete del presidente.

SUMARIO

Comparecencia de la Confederación Regional de Empresarios de Aragón para informar de la campaña de impulso y apoyo para la pronta construcción de la autovía Somport-Sagunto.

- Interviene el Sr. Aísa Comps 899
- Interviene el Sr. Marco Giménez 902
- El Diputado Sr. Maestro Tejada interviene en nombre del G.P. Convergencia Alternativa de Aragón-Izquierda Unida 903
- El Diputado Sr. Lacleta Pablo interviene en nombre del G.P. Popular 905
- El Diputado Sr. Calvo Lou interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés 906
- El Diputado Sr. Bernad Royo interviene en nombre del G.P. Socialista 907
- El Diputado Sr. Calvo Lou, tras la intervención del Sr. Bernad Royo, toma la palabra nuevamente 909
- El Diputado Sr. Bernad Royo contesta al Sr. Calvo Lou 909
- Responde de forma conjunta el Sr. Aísa Comps 909

- El Diputado Sr. Maestro Tejada realiza preguntas concretas 911
- Responde el Sr. Aísa Comps 912
- El Diputado Sr. Lacleta Pablo realiza preguntas concretas 912
- Responde el Sr. Aísa Comps 912
- El Diputado Sr. Esteban Sánchez, del G.P. del Partido Aragonés, realiza preguntas concretas 913
- Responde el Sr. Aísa Comps 914
- La Diputada Sra. Abós Ballarín realiza preguntas concretas 914
- Responde el Sr. Aísa Comps 914

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

- El Sr. Presidente, tras agradecer a los comparecientes su asistencia e intervenciones, da el acta por leída y resulta aprobada por asentimiento 915

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): (Comienza la Sesión a las doce horas y diez minutos.) Señorías, buenos días; buenos días, señores comparecientes.

Vamos a dar comienzo a esta Sesión de la Comisión de Ordenación del Territorio convocada en virtud de una solicitud que formuló la Confederación Regional de Empresarios de Aragón al Presidente de las Cortes, para poder comparecer ante la Comisión y dar conocimiento del resultado del estudio sobre la estructura productiva de Aragón de los años noventa y, en consecuencia de ello, de todo el interés que se derivaba de la ejecución de la autovía de Aragón Sagunto-Somport.

El Presidente de las Cortes hizo llegar a la Presidencia de esta Comisión el escrito en el que don Javier Aísa, como presidente de la Confederación Regional de Empresarios de Aragón, le había dirigido; la Mesa decidió convocar esta Comisión.

Asimismo, debo dar a conocer a Sus Señorías que el Presidente de las Cortes manifestó su interés en presidir él personalmente esta Sesión de la Comisión, pero la necesidad para él de atender a otras Comisiones le ha impedido estar presente en esta Comisión, y me rogó que así se lo haga conocer a los comparecientes.

Vamos a dar, sin más, la palabra a don Javier Aísa para que haga la exposición de toda su intervención.

Señor Aísa, tiene la palabra.

Comparecencia de la Confederación Regional de Empresarios de Aragón para informar de la campaña de impulso y apoyo para la pronta construcción de la autovía Somport-Sagunto.

El señor AISA COMPS: Muchas gracias, señor Presidente.

Quiero, en primer lugar, agradecer a las Cortes y a esta Comisión la oportunidad que me dan para presentarles cuál es el análisis que nosotros hacemos sobre el impacto que la autovía Sagunto-Burdeos puede tener en el futuro de Aragón. Quiero también agradecer muy especialmente al Presidente de las Cortes, que ha tenido la gentileza de abandonar por unos minutos la reunión importante en la que estaba para saludarme y manifestarme, como así lo ha hecho constar el Presidente, señor Maggioni, el interés que tenía en haber asistido también a esta reunión.

Intentaré que la exposición no se alargue más de media hora. Tiene tres partes: en primer lugar, contarles las conclusiones del trabajo que realizamos sobre el impacto de la autovía; en segundo lugar, la acción que desarrollamos en apoyo de la ejecución de la misma, a través de las cartas que muchos de ustedes ya conocen; y, en tercer lugar, muy brevemente, cuál es la situación actual, tal y como vemos el tema en este momento.

Empezando por el tema del estudio, hace ahora algo más de dos años que la Confederación de Empresarios de Zaragoza presentó a la opinión pública y a las instituciones el estudio sobre la estructura productiva de Aragón en los años noventa. Desde la perspectiva que otorgan los dos años transcurridos, creo poder decir, con gran satisfacción, que todos los objetivos que en su día perseguimos han sido alcanzados. Este documento de la estructura productiva de Aragón en los años noventa ha constituido y sigue constituyendo un documento fundamental de referencia para cualquier interesado en la economía de nuestra región, sean estudiosos, sean instituciones o personas con responsabilidad de Gobierno.

Por otro lado, en aquellas fechas manifestaba que el proyecto de la estructura productiva de Aragón en los años noventa no sólo no terminaba con la presentación del mismo, sino que sólo empezaba. Este proyecto tuvo vocación de ser punto de partida, de ser documento base que permitiese a empresarios, Administración e instituciones iniciar otros de mayor detalle y de inmediata aplicación. Fue el presidente Hidalgo, nuevo presidente de Confederación de Empresarios de Zaragoza, el que tomó el relevo con entusiasmo para seguir trabajando, una vez más, bajo el amparo de la CREA en las líneas marcadas por el estudio.

Pues bien, el documento que hoy tengo el honor de presentar es para mí el más querido fruto del proyecto anterior. En él se establecía como objetivo número uno que para la potenciación de Aragón la ejecución del eje norte-sur, partiendo de Valencia y con destino a Burdeos, atravesaría Aragón por la ruta Teruel-Zaragoza-Huesca-Jaca-Somport.

Encontramos, en su momento, todo el apoyo en el Departamento de Industria, Comercio y Turismo de la Diputación General y de, en aquel tiempo, su Consejero, don Luis Acín. Y así comenzó el estudio del impacto socioeconómico de la autovía Sagunto-Burdeos, para el que se pidió y se obtuvo la colaboración de la Confederación de Empresarios de Valencia y de las cámaras de comercio e industria de la región de Aquitania, porque la globalización es un elemento fundamental del mundo de hoy, porque Aragón no será nada sin quienes nos rodean, porque Aragón debe vivir de cara a su exterior, y en una vía como la estudiada es imprescindible ser ambicioso y tratar de cubrir todo su tendido natural, la comunicación del Atlántico y del Mediterráneo a través de nuestra región, porque Aragón también debe vivir de cara a su historia, y no de espaldas a ella.

Seguidamente haré la presentación de las conclusiones del estudio en cuanto al previsible impacto que la constitución del eje norte-sur tendrá en las más significativas variables macroeconómicas de nuestra región. Han sido muchas horas de trabajo, ha sido una creación metodológica de Metra Seis, empresa consultora que ha tenido la responsabilidad inmediata de la ejecución del mismo, y han sido muchas horas dedicadas por el comité ejecutivo del proyecto, que ha contado con la valiosa colaboración del profesor Bielza como supervisor.

Las conclusiones del estudio son muy esperanzadoras. El impacto previsible es especialmente importante en Teruel y en Huesca. Las comunicaciones, condición necesaria, aunque no suficiente, para el crecimiento de una región, darán un salto cualitativo importante en Aragón cuando dispongamos de esta vía. Pensamos que cualquier sacrificio es bueno para lograr tenerla mañana, porque, como decía ya hace dos años, pasado mañana puede ser tarde, y, por ello, no podemos más que aplaudir la voluntad manifestada por la Diputación General de Aragón y en particular por su Presidente, don Emilio Eiroa, para adelantar en el tiempo su ejecución. Realmente, el impacto socioeconómico de la autovía Sagunto-Burdeos sobre Aragón lo justifica.

Por otro lado, hace ya más de un año, el 8 de marzo de 1991, para ser precisos, los empresarios de esta región de Aragón junto con representantes de la Comunidad Valenciana y de Aquitania uníamos nuestras aspiraciones en un documento común dirigido a los Gobiernos de España y de Francia. En él solicitábamos la urgente realización de las obras del eje Sagunto-Burdeos, en atención a su importancia social, como vertebrador de extensas regiones dentro

de los Estados español y francés y en atención a su importancia económica como arteria vital de desarrollo interregional e internacional. En aquel acto señalábamos que la consecución de un comienzo inmediato del eje de Aragón al Mediterráneo y su prolongación por la vertiente francesa hacia Burdeos tendría como consecuencias principales: primero, favorecer el desarrollo equilibrado de extensas áreas territoriales menos favorecidas, precisamente por falta de comunicaciones, como es el caso de Teruel; segundo, mejorar las condiciones competitivas de la empresa aragonesa, materializando el acceso de modo más eficiente a mayores mercados, en particular, consolidar la industria del ocio, asentada en los valles pirenaicos, y potenciar las enormes posibilidades de la serranía turolense; tercero, optimizar la efectividad de políticas de industrialización regional, dirigidas a redistribuir más homogéneamente la riqueza y atraer inversiones hacia Aragón, y, en cuarto y último lugar, potenciar a Zaragoza capital, nudo tradicional de comunicaciones en el noreste español, como centro de negocios a nivel europeo y foco de irradiación industrial hacia el resto de Aragón.

Pues bien, un año y pico después de aquella firma y como consecuencia del convenio firmado con el Departamento de Industria, Comercio y Turismo les voy a presentar los datos objetivos que cuantifican los beneficios esperados de la construcción de esta gran obra de infraestructura y que apoyan su inmediata realización.

Impacto socioeconómico. En la evaluación de los efectos socioeconómicos que en el territorio aragonés provocará la construcción y explotación del eje Sagunto-Somport, se han considerado: primero, los efectos directos que aporta la mejora de comunicaciones que supone la autovía; segundo, los efectos indirectos, que se harán sentir a través del incremento de actividad de los sectores productivos que han de aportar bienes y servicios durante las fases de construcción y explotación del proyecto, y, tercero, los efectos inducidos, derivados del incremento de renta producido por la elevación del nivel de actividad.

La fase de construcción. Los efectos durante la fase de construcción se originan a partir de las inversiones realizadas. Como base del estudio han tomado un período estimado de cuatro años. Al costo medio de este tipo de proyectos resultan unas inversiones de sesenta y nueve mil millones de pesetas para el tramo Somport-Zaragoza, ciento seis mil para el tramo Zaragoza-Sagunto y ciento setenta y cinco mil para su totalidad. Los efectos se materializarán principalmente en crecimiento de las rentas, incremento de los empleos y consiguiente aumento de la recaudación del sector público.

En primer lugar, para determinar el efecto multiplicador de la inversión sobre la renta de las tablas *input-output*, se estableció la matriz de producción a partir de la demanda intersectorial a satisfacer como consecuencia directa de las inversiones y de las rentas inducidas al aumentar el consumo y la producción. El efecto multiplicador de la inversión sería prácticamente factor dos en todos los supuestos, siendo el valor añadido bruto el 50% del total de la producción. Las rentas generadas en el tramo Somport-Zaragoza son sesenta y seis mil millones de pesetas, ciento dos mil en el tramo Zaragoza-Sagunto y ciento sesenta y nueve mil para el conjunto de la autovía.

Segundo, efecto sobre la generación de empleos. Consideramos los derivados directamente de la construcción y también los de aquellos sectores que satisfacen la demanda inducida. Su estimación se ha llevado a cabo a través del

efecto multiplicador de la inversión, aplicando a la producción sectorial ratios de producción por empleado obtenidas de las tablas *input-output*. El tramo Somport-Zaragoza crearía diecisiete mil quinientos empleos; Zaragoza-Sagunto, veintisiete mil empleos; sumando en total cuarenta y cuatro mil cuatrocientos empleos. El 58% corresponde a empleos en el subsector de construcción e ingeniería y un importante 42% al resto de los sectores.

Tercero, efectos sobre la recaudación del sector público. El aumento de la recaudación del sector público, según las figuras impositivas del IVA, impuestos ligados a la producción, importación, renta, patrimonio, capital, se ha estimado aplicando su peso sobre el producto interior bruto al valor de la producción generada por la autovía. En el tramo Somport-Zaragoza el incremento es de quince mil cuatrocientos millones de pesetas, veintitrés mil setecientos para el tramo Zaragoza-Sagunto y treinta y nueve mil cien para su totalidad. Segundo, para la fase de explotación, una vez construida la autovía, se ha evaluado un conjunto de efectos en detalle. Por su trascendencia, aquí presentaremos la disminución de los costes de transporte de los usuarios y el incremento de la actividad económica que resulta para el conjunto de Aragón.

Primero, ahorro en costes de transportes. En el estudio se han cuantificado para vehículos pesados y ligeros, por separado, los costes de funcionamiento para las actividades más habituales. A partir de la evaluación del tráfico medio en cada tramo obtenemos un ahorro en costes de transporte del 6,8% para el conjunto de la autovía.

Segundo, incremento de la actividad económica de Aragón. La disminución de estos costes atrae un volumen adicional de tráfico. Este tráfico inducido se ha evaluado mediante un modelo que tiene en cuenta la capacidad de generación, atracción de cada punto de la red, moderada mediante una función de resistencia al viaje. Los ahorros producidos vuelven al circuito productivo a través del incremento de la demanda final, lo que se traduce en un incremento de la producción global. Dado que el incremento de tráfico resultante supone un 5,8 sobre el total del tráfico en Aragón en el año 2000, y utilizando 0,69 como ratio del crecimiento del PIB con el incremento del tráfico nacional, el impacto de la autovía puede cifrarse, al cabo de unos cuatro o cinco años de uso, en un incremento adicional del producto interior bruto de Aragón del orden de un 4%.

Tercero, distribución espacial del impacto. La construcción de la autovía potenciará la creación de un eje de desarrollo económico en su entorno. El impacto espacial se reflejará en variaciones locales del producto interior bruto y de empleos y en un incremento del turismo, al mejorar la accesibilidad a los recursos. Primero, distribución del producto interior bruto. Para el cálculo de la distribución espacial se ha desarrollado un modelo gravitatorio que nos relaciona el volumen de viajes entre puntos del recorrido con el potencial económico de cada área. Utilizando como datos de ajuste la renta comarcal para municipios de más de dos mil habitantes, obtenemos como valores significativos: un incremento del producto interior bruto para Teruel, un 25,9; un 25,4 para Huesca, y un 8,8 para Zaragoza. Segundo, distribución de empleo. Ajustando las series de empleo y producto interior bruto a y utilizando su correlación con los datos anteriores, se ha obtenido la distribución espacial del empleo para los municipios de más de dos mil habitantes. Como datos significativos obtenemos para las capitales un incremento de novecientos empleos en Teruel, tres mil doscientos cuarenta para Huesca y diecisiete mil

setecientos para Zaragoza. Tercero, incremento del turismo. Teniendo en cuenta el lugar de origen de los flujos turísticos y la mayor movilidad que promueve la reducción de costes totales de transportes en los diferentes itinerarios, el modelo arroja una previsión de incremento del 39% para el turismo con destino a Teruel y provincia, 22% para Jaca-Pirineo y un 1'8% para Zaragoza. Esto supone para Aragón un incremento medio de la actividad turística del 15'3%.

Como muestran los datos aquí aportados, el efecto socioeconómico del nuevo eje norte-sur puede caracterizarse por su intensidad y por su tendencia a distribuir la riqueza más acusadamente hacia las provincias de Huesca y de Teruel. De ahí su importancia para equilibrar y vertebrar el territorio, y nuestro convencimiento, por tanto, de que la autovía Somport-Sagunto es el proyecto más importante para el desarrollo de Aragón, y la prolongación hacia Pau-Burdeos es un paso imprescindible de su proyección internacional.

Sin embargo, y a pesar de la bondad de las cifras aquí expuestas, conviene realizar la ponderación de costes y riesgos. Pues bien, Señorías, somos conocedores de la diligencia con que el Gobierno de Aragón ha actuado y está actuando intentando que la actual coyuntura económica no retrase en el tiempo el inicio de la construcción del eje Sagunto-Somport. Para ello se persigue la posibilidad de que la obra sea anticipada por la Diputación General de Aragón, haciéndose cargo de los intereses dinerarios correspondientes al tiempo de adelanto sobre la fecha prevista de inicio.

En esta tesitura, y teniendo ya calculados los diferentes índices de beneficio económico que esta obra supondrá, procedimos a calcular la tasa interna de rendimiento del proyecto sobre la base de las inversiones previstas, en un plazo de construcción de cuatro años por tramo, y de los costes de mantenimiento consiguientes. La tasa interna de rentabilidad obtenida en la hipótesis de construcción inicial del tramo Zaragoza-Sagunto, seguido del tramo Somport-Zaragoza, son el 16%. Si la construcción se acometiese inicialmente con el tramo Somport-Zaragoza, la tasa de rentabilidad es del 29%. En ambos casos, comparadas con un precio deflactado del dinero entre un 6% y un 8%, muestran que los resultados para Aragón son excelentes, justificándose el adelanto propuesto y toda urgencia que pueda darse a la iniciación del proyecto.

Cuando hicimos la presentación del estudio, terminaba el presidente Hidalgo dirigiéndose al Presidente Eiroa para decirle: «Para terminar, señor Presidente, la elevada rentabilidad del proyecto y los beneficios sociales y económicos que para Aragón se derivan son de tal importancia que bien justificarían una apuesta ambiciosa de futuro, acometiéndose los dos tramos sin demora. En este sentido, queremos señalar la urgencia de una acción coordinada de Aragón y Valencia ante la Administración central, por parte española, y de la región de Aquitania, por parte francesa, para conseguir que el eje Sagunto-Burdeos sea considerado como recta europea de importancia y sea incluida como tal en el proyecto de reglamento de la Comisión de las Comunidades Europeas, que se presentará al Consejo, decíamos, el próximo mes de mayo, y que tiene por objeto establecer el plan quinquenal de desarrollo de las infraestructuras de transporte que determinará los ejes prioritarios a financiar por la Comunidad Económica Europea. Asimismo —decía el presidente Hidalgo—, las posibilidades que en este sentido ofrezcan los fondos de cohesión de Maastricht deben ser aprovechadas. Por lo demás —terminaba—, en estos momentos históricos en los que hay que fijar las condiciones

de partida, dentro de una Europa sin fronteras, no podemos detenernos un instante en excesivas consideraciones y hay que actuar ante la urgencia de acometer este gran reto. Aragón en su conjunto es ya casi un desierto y reclama urgentemente comunicaciones para hacer viable lo que queda. De corazón —le decía al Presidente Eiroa— esperan sus gentes oír aquella frase, plena de determinación, dirigida por un ministro a sus señores: 'si es posible, está hecho; si es imposible, se hará'. Por Aragón, que así sea —terminó el Presidente Hidalgo—».

Bien, ésta era la situación en la que pudimos ver con total claridad cómo este proyecto de construcción de la autovía Sagunto-Burdeos es el proyecto, a nuestro juicio, número uno, indiscutible, de los que Aragón tiene en este momento entre manos.

Terminado este trabajo, quisimos ver cómo estaba considerado este proyecto, si es que existía, por parte de la Comunidad Europea y por el Gobierno español. De las investigaciones que realizamos supimos que el grupo de trabajo de autopistas del Comité de infraestructuras de la Dirección General de Transportes de la Comunidad Europea encargó, en 1991, a un consultor privado un informe sobre las redes europeas de carreteras. Sobre la base del informe del consultor, el grupo de trabajo de autopistas elevó al comité de infraestructuras un primer informe el 11 de marzo de 1992. El Comité de infraestructuras está compuesto por los representantes de los Estados miembros y por el Director General de Transportes. En este primer informe, que fue presentado al Comité de infraestructuras el 11 de marzo de 1992, no aparece la autovía de la que hablamos en su tramo Sagunto-Zaragoza. A principios de mayo de 1992, en la primera semana concretamente, el Comité de infraestructuras aprobó el informe definitivo presentado por el grupo de trabajo de autopistas. En este informe definitivo tampoco figuraba la autovía en el tramo que corresponde a Sagunto-Zaragoza. Este informe se convierte en un borrador de propuesta de la Comisión, que se pasa a los demás servicios de Bruselas —medio ambiente, legal, etcétera— también a primeros de mayo de 1992, para que lo completen o realicen las observaciones pertinentes. Tampoco en este momento figura incluido el tramo Sagunto-Zaragoza en la red transeuropea que se estudia. Ese es el momento en que nosotros pensamos que hay que actuar, que hay que hacer; siendo un tema de prioridad número uno de Aragón, es evidente que también es un tema de prioridad número uno para la Confederación Regional de Empresarios de Aragón.

¿Cómo actuar para llevar a cabo una acción contundente? ¿Cuál era la situación vista por la Comunidad Europea y vista por el Gobierno español respecto al tramo Sagunto-Zaragoza? La Comunidad Europea estaba abierta, era favorable a incluirlo; prueba de ello es el documento «Europa 2000» —probablemente todos ustedes lo conocen—, que en su página 84 muestra un mapa en el cual está incluido el trazado completo desde Sagunto hasta Burdeos. Al Gobierno español, por distintos contactos que tenemos con autoridades del Ministerio, lo vemos muy poco dispuesto a que este tramo sea incluido en la propuesta que el Gobierno español debería hacer a la Comunidad. El AVE de Zaragoza a las fronteras, las autovías de Galicia, la del Cantábrico, la «ruta de la plata» parece que tienen prioridad, y hasta ese momento la tenían, evidentemente, puesto que sí que constaban dentro del proyecto presentado, parece que tienen prioridad sobre la posibilidad de inclusión del tramo desde Sagunto hasta Zaragoza.

El Ministro Borrell nos dice que no puede recibarnos

para presentarle las conclusiones del estudio, y nos remite a don José Alberto Zaragoza, al que todos ustedes supongo que conocen. Don José Alberto Zaragoza nos da fecha para la entrevista el día 21 de mayo; nos parece tarde, nos parece que seguir ese camino iba a dejarnos sin poder hacer nada en una reunión que, en principio, estaba prevista que se celebrase, como definitiva, el día 27 de mayo en Lisboa. Nos parece que es tarde.

Vía entrevistas o visitas llegamos a la conclusión de que no es posible que este tramo sea incluido en la propuesta española; necesitamos una acción contundente y rápida. Pensamos en hacer una campaña en la que pedimos el apoyo y la ayuda de todos los aragoneses, a través de dos cartas que se incluyen el día 17 de mayo en todos los periódicos de Aragón y que han ido precedidas de una campaña en prensa, en radio y una rueda de prensa inicial; dos cartas dirigidas, una de ellas, al Presidente González y, otra, al Presidente Delors, en las que ponemos de manifiesto la trascendencia que este tema tiene para Aragón y todos los aragoneses. Se pide que el ciudadano firme las cartas, solicitando a ambos Presidentes, al del Gobierno español y al de la Comunidad Europea, que atiendan a la petición del pueblo y las instituciones aragonesas.

Los resultados. El 17 de mayo, domingo, es cuando se incluye; el 19 de mayo teníamos recibidas cinco mil cartas; el viernes 22, treinta mil. Entre tanto, entre esos dos días, habíamos sido recibidos por el señor Zaragoza, y salimos con la impresión de que, efectivamente, la campaña hacía falta, si no, difícilmente iba a ser incluido. El martes, día 26, tenemos setenta y cinco mil cartas recibidas; le envío, personalmente, evidentemente, en representación de todos, una carta al Presidente González anunciándole que ya tenemos recibidas setenta y cinco mil cartas en apoyo de la construcción de la autovía lo antes posible desde Sagunto hasta Somport, y pidiéndole que inicie las acciones, dado que al día siguiente, en principio, tenía lugar una reunión que era muy importante en Lisboa, para que este tema fuera incluido o no fuera incluido. Finalmente, la reunión del 27 no trató este tema, no se llegó a completar el orden del día que estaba previsto y, por tanto, dispusimos de más tiempo para realizarlo.

El miércoles 3 de junio realizamos el envío al Presidente González y al Presidente Delors de noventa mil cartas, acompañadas a su vez de cartas mías, manifestándoles el respaldo obtenido para esta iniciativa por todo el pueblo aragonés. El 3 de junio se introduce en la propuesta de la Comisión la autovía completa desde Somport a Sagunto por parte de la representación española. Entre tanto, a finales de mayo de este año noventa y dos, se redactaba la propuesta definitiva por la Dirección General de Transportes de la Comunidad Europea, que va a ser llevada al orden del día del colegio de comisarios, y la propuesta se pasaba a los jefes de gabinete de los comisarios para su examen previo. Por fin, el día 10 de junio el colegio de comisarios aprueba presentar al Consejo de ministros de transportes y al Parlamento Europeo la propuesta de prórroga del Reglamento para la financiación de las infraestructuras de transporte, que es el Reglamento relativo al establecimiento de un programa de acción en el ámbito de las infraestructuras de transporte, número 3359/90, y al mismo tiempo la Comisión adopta una comunicación y un proyecto de decisión relativos a la red de carreteras transeuropeas —en esta decisión se aprueba el esquema director de red de carreteras transeuropeas—: en esta propuesta de decisión aparece la autovía completa desde Somport hasta Sagunto.

¿Qué es lo que queda? Y vamos a la tercera parte, y termino. El siguiente trámite es la definitiva aprobación por parte del Consejo de ministros de transportes de la Comunidad Europea de las propuestas de prórroga de reglamentos y de la decisión. Está previsto que esto suceda bajo la presidencia inglesa en el mes de septiembre de este mismo año noventa y dos.

¿Por qué hemos pedido comparecer en estas Cortes y en esta Comisión? La Confederación Regional de Empresarios de Aragón ha sido sólo el catalizador que ha servido para que la sociedad civil responda ante un reto tan importante como la construcción de esta autovía, tan importante para el futuro de nuestra región. Pero ha sido sólo el catalizador, la acción ha sido la acción de todos los aragoneses, y nosotros, como sociedad civil, queremos que esta acción de todos los aragoneses vuelva a sus legítimos representantes y depositarios, que son las Cortes de Aragón, interpretando y actuando de portavoces de todos quienes firmaron las cartas, porque nosotros pedimos de esta Comisión que se considere si es procedente elevar, por el procedimiento oportuno, una propuesta al Pleno de las Cortes de Aragón pidiendo la declaración de esta autovía como de interés estratégico fundamental para Aragón.

Creo muy sinceramente que el respaldo unánime de las Cortes aragonesas a este proyecto facilitará no sólo anticipar la ejecución de esta obra de carácter estratégico para el desarrollo de nuestra región, sino también el acceso en mayor medida a fondos comunitarios, tanto de carácter estructural como los coyunturales en su caso derivados de Maastricht.

Esto es lo que nos ha movido a comparecer ante ustedes y pedirles que esto que traemos en nombre de los aragoneses, de los —en este momento— más de ciento veinte mil que han respaldado la urgente construcción de esta autovía, sea recogido por ustedes, sea propuesto al Pleno de las Cortes, y tengamos ciertamente el respaldo de quienes nos representan a todos los aragoneses para de esta forma apoyar la más urgente realización y en las mejores condiciones financieras posibles para esta Comunidad.

Era todo lo que pretendía decirles.

Y, si me permiten, si me permite el Presidente, yo he pedido al señor Marco que, en la representación que ostenta actualmente como presidente de la Confederación de Empresarios de Huesca y como vicepresidente de CREA, les dirija unas palabras.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señor Aísa.

Señor Marco, tiene la palabra.

El señor MARCO GIMENEZ: Señorías, buenos días a todos.

Después de la exposición que les ha hecho nuestro presidente, poco me queda que añadir, pero, no obstante, como portavoz de una provincia pequeña como es Huesca, y asimismo también de Teruel, porque no ha podido venir —siempre vemos a Zaragoza un poco más alejado nuestro, no cabe duda de que más del 50% de la población de Aragón está en Zaragoza ciudad, pero nosotros también tenemos nuestro corazoncito—, la verdad es que en la CREA estamos muy contentos, y entonces yo, más que dar cifras y datos, voy a intentar simplemente hacer una especie de declaración de intenciones, y señalar la filosofía con que vemos las provincias pequeñas como es Teruel y Huesca por qué es interesante explotarlo.

Bien, ante la gran preocupación que la mayor parte de los ciudadanos de estas provincias perciben de la gran crisis del sector de la economía, digamos que es de otra naturaleza a otras crisis anteriores y, por lo tanto, los empresarios sabemos que tenemos que cambiar y que, desde luego, tenemos que ir a otros sistemas, pues considero que están ya obsoletos. ¿Qué hay que hacer?, buscar nuevos motores de desarrollo, para lo cual adaptaremos nuestras empresas a esos motores.

Ante estos hechos, pensamos que el sector privado debía aportar ideas y trabajos que apoyasen a las instituciones públicas para mejorar la situación económica de nuestra Comunidad Autónoma, con la intención de que las que considere interesantes esta Cámara sean declaradas de interés institucional, con el compromiso por nuestra parte de usarlas como elemento animador de iniciativas del sector privado y, en consecuencia, de mejorar el desarrollo económico y social de Aragón.

Estas situaciones que brindamos están dentro del contexto que actualmente reconoce que las iniciativas autonómicas aportan a las economías una dinámica eficiente, que permite afrontar con mayor flexibilidad y gratuidad los cambios económicos y sociales a los que se enfrenta actualmente la sociedad. La corriente actual de cambio económico y social que experimentamos se integra en un movimiento más general de formación de las estructuras institucionales e induce, según las autonomías, al declive o a la prosperidad, dependiendo de cuáles son los ingredientes que nos ofrecen para el desarrollo regional, permitiendo invertir en el presente y futuro en dinámicas de desarrollo y de crecimiento.

Aun cuando no existe un modelo ideal de acción regional, las iniciativas capaces de impulsar procesos de innovación, tanto en el campo económico como social, se pueden integrar fortaleciendo las distintas capacidades, apoyándose en la adhesión a un conjunto de valores comunes, actuando sobre la base del buen entendimiento entre representantes públicos y privados, de modo que, agrupando esfuerzos y trabajando juntos, se generen nuevas formas de funcionamiento, de decisión, de acción y nuevas capacidades que nos permitan la elaboración y la realización de nuevos proyectos.

El proyecto que aquí nos ocupa, que se ha traído a esta mesa, es la autovía Somport-Sagunto. Diremos que generará unos efectos socioeconómicos enormemente positivos para Aragón, y aunque Zaragoza se lleve la parte del león, como se ha visto por las gráficas, el impacto que recibirán Huesca y Teruel es muy importante para estas provincias; de hecho, ya se han creado grandes expectativas sobre esta autovía en ambas provincias. Simplemente les voy a hacer, y para no cansarlos, dos breves opiniones: en la última reunión que celebró el comité extraordinario del sindicato UGT en Teruel, decidió sociliar a todos los partidos con representación en la provincia un posicionamiento sobre la autovía, porque, según afirman, este proyecto puede ser vital para el futuro desarrollo de Teruel y una fórmula para evitar el acelerado camino que lleva hacia la desertización.

Por lo que se refiere a la provincia de Huesca, si analizamos el comportamiento demográfico de las tres comarcas que integran el Pirineo aragonés, observaremos que Sobrarbe y Ribagorza han perdido en los últimos veinticinco años el 50% de su población, y la Jacetania, el 15%. Estos datos nos obligan a reflexionar y preguntarnos si queremos continuar por este camino y encontrarnos al cabo de unos años con el Pirineo totalmente despoblado o, por el con-

trario, facilitar oportunidades para que los montañeses puedan cumplir unas funciones que ya no son primario-productivas, porque si dejamos la montaña sin población permanente, en manos de los visitantes de fin de semana o de vacaciones, la degradación será tan grande que en pocos años podrá perder su atractivo, convirtiéndose en un desierto. Es por lo que la provincia de Huesca también pide el apoyo de esta Comisión para la construcción de la autovía Somport-Sagunto.

Nada más, muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señor Marco.

Terminadas las intervenciones del señor Aísa, como presidente de la Confederación Regional de Empresarios, y del señor Marco, vicepresidente de la misma, vamos a suspender la Sesión por un tiempo de diez minutos, si les parece a Sus Señorías, para poder estructurar sus intervenciones los portavoces de los Grupos Parlamentarios.

Se suspende la Sesión.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Se reanuda la Sesión.

Tiene la palabra el señor Maestro, de Convergencia Alternativa de Aragón-Izquierda Unida. Señor Maestro, cuando quiera.

El señor DIPUTADO (MAESTRO TEJADA): Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, agradecer a la Confederación Regional de Empresarios el asistir hoy a esta Comisión a exponernos los resultados de sus gestiones en torno a la autovía —como llaman ellos— Somport-Sagunto —como ha tenido tantos nombres últimamente, la verdad es que vamos a utilizar ése si es posible, Somport-Sagunto—.

En segundo lugar, ya entrando en la materia que nos ocupa hoy, nuestro Grupo se alegra de que por primera vez en estas Cortes estemos hablando de este tema que, evidentemente, es importante, de trascendencia para Aragón, pero sobre el que hasta ahora se han dicho muchas cosas y poco argumentadas, y nos parece muy bien que por fin hoy podamos hablar de esto e incluso se nos pase un poco el testigo para que se amplíe este debate y se profundice.

No obstante, nuestro Grupo sí que quiere hacer una denuncia, una manifestación sobre lo difícil que es hablar de este tema en la mayor parte de los círculos en los que se ha estado moviendo, puesto que cualquier comentario, crítica, matización que no fuera decir sí a la autovía sin ningún tipo de paliativo pues estaba bastante mal visto e, incluso, bastante marginado. Es decir, nuestro Grupo Parlamentario Convergencia Alternativa de Aragón-Izquierda Unida no se opone por sistema a las autovías ni a otras muchas cosas, aunque algunas veces algunos se empeñen en hacernos aparecer como que nos oponemos a todo, no es así; lo que sí que nos gustaría es hablar, y en este tema en concreto, hablar de las prioridades, puesto que los recursos que tenemos son muy limitados, estamos hablando de una inversión importantísima, se pide también un esfuerzo al Gobierno aragonés para adelantar la financiación, y estamos hablando también de los profundos desequilibrios que tenemos en nuestra tierra y, concretamente, se ha utilizado por ustedes en la campaña muy insistentemente la precaria situación de las provincias de Huesca y, más todavía, de la provincia de Teruel.

Realmente, nosotros queremos entrar en el debate de

si las inversiones son necesarias, si el coste que lleva la autovía en la provincia de Teruel la hace la obra prioritaria frente a las obras o a las infraestructuras o a los servicios, a las inversiones que necesita la provincia de Teruel. Es decir, que no vayamos a decirles luego a los de Teruel, ahí tenéis la autovía, y eso, ya sabemos todos, se ha dicho que no es suficiente, que luego vendrán inversiones colaterales que darán respuesta al verdadero problema. Es decir, en principio yo creo que todos tenemos claro que la autovía en sí misma a la provincia de Teruel... de acuerdo, durante las obras le puede suponer unas inversiones por unas cuestiones directas y otras indirectas, pero sabemos que eso no resuelve el problema de la provincia.

Lo que sí que está claro es que el beneficio inmediato de estas obras... un sector claro empresarial como es el de la construcción de obras públicas es el más directamente beneficiado. Ese sector está en crisis después de Barcelona 92 y después de la Expo, y está pasando una situación muy delicada que repercute en toda la economía —estamos de acuerdo— y que tiene que tener una respuesta, pero ¡hombre!, no vayamos a resolver el problema a un sector empresarial, que de acuerdo, que tiene un problema muy grave, y vayamos a desvestir a otro santo para resolver ese problema.

Por lo tanto, queremos entrar en ese debate, y desde esa perspectiva queremos que se entienda cuál es nuestra posición, un poco de intentar sacar la parte más negra o más negativa, tal y como se está planteando el tema de la autovía.

Por lo tanto, nosotros estamos abiertos a discutir sobre las prioridades. Ustedes han hecho un estudio ayudados por la Diputación General de Aragón, y se dejan en ese estudio, desde sus objetivos... porque me da la impresión de que en ese estudio —no lo he podido leer en profundidad—, con la exposición que han hecho, se habla muy poco del tema del ferrocarril. Nuestro Grupo ha venido insistiendo desde hace ya bastante tiempo, cuando se lanzó el debate del eje norte-sur, nosotros queremos discutir del eje norte-sur global, carretero y ferroviario. Hasta hace muy pocos años —porque ahora llevamos un par de años que no se habla para nada del Canfranc, todo el mundo se ha olvidado del Canfranc—, nosotros decíamos en una nota de prensa que si esa carta en que se pedía el apoyo a la autovía se hubiera enviado para pedir que se declarara el Canfranc como obra de interés prioritario, también a contribuir en la misma situación, seguramente en vez de las noventa mil, tendríamos trescientas mil. Por lo tanto, a nosotros nos parece muy bien la campaña, pero la acogemos con reservas, porque si planteásemos, por ejemplo, el tema del ferrocarril del Canfranc, también hubiera tenido una respuesta similar.

Oímos hablar muy poco del tema del ferrocarril a la Confederación de Empresarios, y seguro que han hecho sus gestiones, sé que están afectados por algunas reducciones de Renfe, pero entendemos la trayectoria que llevan otros países más desarrollados que nosotros, incrementando sus transportes de mercancías por ferrocarril y mejorando los servicios ferroviarios; pues aquí en España estamos a la inversa, por lo tanto, al revés, cada día se va reduciendo más la posibilidad de meter cualquier contenedor en un tren de mercancías. Y creemos que eso va a repercutir y muy seriamente en el futuro de esta Comunidad, porque veíamos hace poco los datos, cuando se hizo el estudio —y, como digo, no lo encargamos nosotros, hay dos estudios encargados, uno por la Diputación General de Aragón

y otro por la propia Renfe— sobre la viabilidad del Canfranc, y también aporta datos muy interesantes similares a los que nos han puesto ustedes aquí. Por lo tanto, también nos gustaría que todos los Grupos planteasen esa cuestión, es decir, el estudio de viabilidad del tema del ferrocarril, y ahora ya estaríamos hablando del ancho de vía europeo, estamos hablando del tercer paso ferroviario, estamos hablando de que Aragón fundamentalmente tiene sus exportaciones por ferrocarril, en estos momentos, a través de otras vías; quiere decir que es un factor, que decían estos estudios, muy importante para Aragón el transporte de mercancías.

Si la aplicación de esta autovía nos va a llevar consigo un incremento importantísimo del tráfico por carretera de mercancías, eso lleva un deterioro ambiental, lleva un coste añadido para la propia infraestructura, que debe estar dotada de unos refuerzos especiales, porque, evidentemente, va a incrementar muchísimo el transporte de camiones pesados. Y ahora llegamos a otro tema muy interesante, como es el del respeto por el Pirineo. En estos momentos se acaba de publicar, en las mismas fechas que ustedes han hablado de la Comisión europea y del Comité de infraestructura, se ha publicado con fecha de 9 de abril de este año el libro verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente, una estrategia comunitaria para un desarrollo de los transportes respetuoso con el medio ambiente. También se acaba de llegar a unos acuerdos en los Alpes con este mismo objetivo, con Austria y Suiza, para salvar las zonas de montaña que tienen un alto valor; cada vez más se está reconociendo: salvarlas, como digo, de estos transportes de mercancías fundamentalmente. Por lo tanto, hay que revisar algunas cuestiones de las que no se está hablando y que nos parecen importantes. Los criterios que se están barajando en este libro verde nos parecen muy interesantes y a tener en cuenta.

Y hay otra serie de factores que ustedes tampoco han tenido en cuenta, al parecer, como es la posibilidad del establecimiento del «ecoimpuesto» que va a gravar los combustibles fósiles, y eso va a repercutir en un coste —ustedes solamente han puesto una disminución de costes—, pero al incrementar el transporte por carretera, si se lleva adelante este impuesto, va a llevar una repercusión en los costes. Y, además de eso, hay una amenaza, cojámoslo como queramos, del Ministro de Obras Públicas y Transportes de cobrar por el uso de las infraestructuras, en este caso de las carreteras; es lo que va más avanzado. Eso también va a repercutir en esos costes y, por lo tanto, las cifras a lo mejor no coinciden tanto, y a lo mejor hacen más rentable el tema del ferrocarril y, como digo, las inversiones derivadas. Por lo tanto, podemos hablar de mejorar el eje carretero, pero hay que hablar de mejorar también el eje por ferrocarril y los impactos positivos que ello tiene.

La verdad es que, ya refiriéndome a la campaña de las cartas que organizaron, nos pareció un poco farragoso, y además la proyección que tuvo en los medios de comunicación también fue un poco bastante liada; quiero decir que se aclaró realmente de lo que estábamos hablando, de la decisión que se tomaba, se aclaró bastantes días después de que se había tomado, y yo no sé si todo el mundo tiene claro todavía lo que se ha apoyado o lo que se ha aprobado en aquella reunión, o lo que se pedía aprobar. Lo que sí es cierto es que no era todo lo que se manifestaba en los medios de comunicación, o lo que se dio a entender que iba a ocurrir, y, por lo tanto, ahí se generó una confusión bastante interesante.

Pero, respecto a las cartas que enviaron, hay dos cuestiones: una ya la hago de pasada, porque ha sido comentada anteriormente, y es el excesivo papel que juega aquí la situación tan delicada que pasan Teruel y Huesca para justificar esta campaña; nos parece que sí que es importante, pero da la impresión de que se ocultan los verdaderos resultados de quien va a ser el más beneficiado. Y, entonces, yo quiero decir que es importante para Huesca y para Teruel, pero hay que decir en esta carta o en la justificación quiénes son los que más se van a beneficiar directamente y más rápidamente, por lo menos para que todo el mundo, para opinar sobre este tema, sepa los datos reales globales de todo y no de una parte. Pero luego se citaban dos cuestiones. En la primera, que se dirigía al Presidente Felipe González, se habla de la prolongación en autopista por el lado francés. Como saben, eso es un litigio que existe en la parte sobre todo de los Pirineos; existe compromiso de la Administración gala y de la Cámara de Comercio de Pau, porque vinieron a visitarnos con este tema concreto, y dicen claramente que ese tramo no va a ser nunca ni autovía ni autopista, sino que se mejora la carretera con el carril para las pendientes prolongadas. Por lo tanto, ahí hay un error, no sé si será intencionado o no, pero lo que está claro es que existe un compromiso de que no lo sea, y precisamente por salvar la zona del Pirineo francés y la zona concretamente del parque nacional.

Y luego, en la segunda carta, en la que se dirige a la Comunidad, se trata a los Pirineos como una barrera. Con el tema de los Pirineos, como he dicho y como está teniendo lugar, y como se reconoce en las reuniones de los expertos sobre zonas de montaña, como lo reconoce el acuerdo transalpino para la zona de los Alpes y como lo reconoce el propio libro verde, hay que tener un respeto y hay que tener en cuenta que allí existe una comunidad, que existe un medio que hay que respetar y que la autovía, bienvenida sea, que bienvenida sea la mejora de las comunicaciones, pero que nadie se haga el tonto con este tema, porque los Pirineos también tienen una importancia y hay que respetar también a los habitantes, el medio natural; por lo tanto, habrá que hablar de unas modificaciones del proyecto que contemplen este tipo de restricciones, por lo tanto, hágase del proyecto en su conjunto.

También queremos saber qué pasa con el estudio de impacto ambiental, que, aunque se ha hablado de algunos tramos, no existe un estudio del impacto ambiental, ni conocemos que se haya hecho un avance más que de algunos tramos; está en una fase de desarrollo que todavía no conocemos. Entonces, eso, por supuesto, va a incrementar el coste, es decir, hay una serie de cuestiones que giran alrededor de este tema, que todavía no se ha hablado, no se ha profundizado, y es de lo que queremos también que se hable. Es decir, no nos oponemos a la autovía, no nos oponemos a mejorar las comunicaciones, pero a lo que sí que nos oponemos es a que nos traten de vender una parte o una solución que interese más a unos que a otros, y lo que queremos es llegar entre todos a la mejor solución posible para esta Comunidad.

Se ha hablado de los fondos de Maastricht, los fondos de Maastricht. Los otros fondos tienen una intencionalidad muy clara, que es, sobre todo, favorecer a las zonas que están más deprimidas de la Comunidad. Entonces, habrá que tener claro que sean éstos los objetivos y no otros, y que quien más se beneficie sean éstos, y, cuando hagamos el balance, que quede claro quiénes son los verdaderos beneficiarios. En todo caso, colateralmente, habrá otros sec-

tores que siempre se beneficiarán, que a lo mejor son de los más boyantes, como en este caso puede ser el propio corredor del Ebro, que figura como una de las zonas de la Comunidad con mayores perspectivas de futuro y con mayor tirón.

Por lo tanto, dejemos claras también esas cuestiones, es decir, no utilicemos solamente los fondos para lo que nos interesa, no pongamos la coletilla de que Huesca y Teruel se van a beneficiar, sino que quede claro que éstos son los objetivos y, sobre todo, que se diga qué programas complementarios va a haber para que eso sea así de real, es decir, que Teruel y Huesca, realmente, saquen un beneficio, no sólo durante las obras, sino que verdaderamente se cubran objetivos de reequilibrar, y no sólo Aragón, sino que estábamos hablando también de reequilibrar la Comunidad Europea y equipararnos todas las Comunidades y, en este caso, dentro de la Comunidad, algunas de las zonas con el nivel de vida del conjunto de los europeos.

Esas son nuestras inquietudes sobre este tema y las que manifestamos hoy y las que, de producirse este debate... que a mí me ha dejado un poco perplejo, tal y como se ha expuesto, pues no sé en qué papel queda el Gobierno de Aragón en ese momento tan delicado, tal y como ustedes lo han expuesto, en una situación que se va a producir, sin que esta obra figure, ésta ni la del ferrocarril de Canfranc, como digo, figure en ese proyecto. O sea, que no se esté defendiendo por nadie, al parecer, y que tenga que ser la Confederación de Empresarios, por unos intereses u otros, legítimamente, la que lo hace desde luego a mí me hace pensar que el Gobierno aragonés, en ese momento concreto, no ha estado a la altura de las circunstancias. O que vengan y nos lo expliquen, en todo caso.

Por nosotros, nada más, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señor Maestro.

¿Los señores comparecientes desean intervenir después de cada una de las intervenciones de los Grupos Parlamentarios o prefieren hacerlo al final de todas ellas?

El señor AISA COMPS: Yo creo que sería mejor al final.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): De acuerdo.

Entonces, por el Partido Popular, tiene la palabra el señor Lacleta.

El señor DIPUTADO (LACLETA PABLO): Señor Presidente, Señorías.

Yo quiero agradecer en primer lugar en nombre de mi Grupo a los representantes de la CREA que hoy nos brindan con su visita, y que además nos han explicado exhaustivamente el problema de la autovía Somport-Sagunto, autovía que tengo que decir que mi partido político ya empezó a defender en el Parlamento nacional, que en el programa que llevamos para las elecciones europeas del año ochenta y ocho hablábamos de la articulación del eje viario nortesur, mediante la autopista por Somport, Huesca, Zaragoza, Teruel, Levante español, lo que iba a solucionar, y su unión con la red transeuropea, que también lo volvimos a recoger después en el programa autonómico... Pero también hablar del esfuerzo, del apoyo que está prestando nuestro Grupo Parlamentario en el Parlamento Europeo a esta autovía por mediación de un Diputado, que además es oscense y del

cual —permítaseme esta licencia— yo me considero un poco padrino político de él, que es Joaquín Sisó, el cual ha servido últimamente para deshacer un equívoco que había sobre la cuestión del túnel del Somport, el hablar, el decir que, efectivamente, se había hecho un estudio del impacto ambiental, que parece ser que tenía malas informaciones... Yo, de todas formas, creo que nuestro Grupo, aparte de esto —no quiere decir nada—, creo que esto merece el esfuerzo solidario y común de todos los aragoneses, así como de los grupos políticos, sociales y económicos que les representamos. No creo que nadie podamos ni debemos decir que somos los que hemos conseguido esto, tiene que concebirse merced a todo tipo... y por eso los esfuerzos que la CREA ha hecho con el envío de estas cartas al Presidente González y al Presidente Delors, al cual también modestamente hemos contribuido a lograr enviar alguna, nos parece plausible.

Efectivamente, y yo tomo lo que Luis Marco ha expresado, sus preocupaciones como representante de una provincia pequeña, a la cual yo también represento aquí, como Huesca, pero, hablando de Huesca y Teruel, nosotros estamos convencidos de que esta autovía puede, de alguna forma, compensar el efecto concentrador, de concentración que va a tener en la industria, en la riqueza y en la población este corredor del Ebro, y que, lógicamente, va a tener un gran auge, y a nosotros nos preocupa porque tanto Teruel como Huesca somos unas provincias regresivas en cuanto a población, en cuanto a trabajo. Sacando de este mismo folleto que nos han entregado la pérdida de puestos de trabajo en las provincias de Huesca y Teruel, se ha visto que Huesca ha perdido casi, desde el año setenta y nueve al ochenta y siete, en ocho años ha perdido casi un 13% de empleo, y en Teruel lo mismo, pero es que en Huesca, actualmente, estamos atravesando una crisis industrial terrible —de esto Luis Marco sabe muchísimo más que yo—. La pérdida de empleo que se está generando en Huesca, donde existe muy poca industria, y en Sabiñánigo, por poner dos puntos de la provincia, va a agravar considerablemente este problema. Efectivamente, nosotros creemos que esta autovía, de alguna forma, puede solucionarnos este problema si, efectivamente, se logra que en ella se elijan terrenos, se pongan terrenos para industrias que compensen este factor que va a tener de concentración del corredor del Ebro.

Pero yo tengo unas dudas en cuanto a que, efectivamente, se ha aprobado por la Comisión europea la inclusión del trazado de esta vía. Y una cosa también tengo que decir: ojo con el trazado, que habrá problemas y que no deben de marginarse algunas comarcas muy importantes, habrá que estudiarse un trazado que sea idóneo, y me refiero más a la provincia de Teruel que a la provincia de Huesca. Pero creo que ahora lo tiene que aprobar, según ha dicho, el Consejo de ministros de transportes de toda la Comunidad Económica Europea, pero que después es el Gobierno español el que establece las prioridades, o sea, que una vez que esté aprobado por la Comunidad Europea todo, y se aprueben todas las redes, después el Gobierno español dirá qué prioridad tiene la construcción sobre una vía o sobre otra vía.

Luego, la financiación, que tiene que venir —parece ser— por el fondo de cohesión, que es lo más conveniente, porque pueden subvencionar hasta un tanto por ciento más alto; sabemos que está el Tratado de Maastricht, que está todavía sin aprobar, yo creo que por parte de España no habrá ningún problema, pero hará falta...

Y junto a esto, yo tengo que decir, por lo que ha dicho

el señor Maestro del Canfranc, que es una reivindicación que todos los aragoneses apoyamos y es una espina que también tenemos clavada en el corazón, que la política actual de la Renfe no va dirigida precisamente a potenciar estas vías de ferrocarril y a solucionar este problema, que, además, está el problema de Francia, que no tiene las comunicaciones prehechas. Yo creo que ahora debemos, sin olvidarnos del Canfranc, de defender el ferrocarril de Canfranc, pero creo que debemos priorizar este eje, que es el que vemos más seguro y del que podemos decir que puede solucionar esos problemas.

Por esto, la propuesta que hace la CREA de que sean las Cortes, y yo creo que debíamos de ser todos los Grupos los que tuviésemos una iniciativa conjunta de apoyo a esta autovía, me parece perfecta y, desde luego, nuestro Grupo, ya lo digo de antemano, apoyará todas las iniciativas que se hagan en este sentido.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señor Lacleta.

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

El señor DIPUTADO (CALVO LOU): Muchas gracias, señor Presidente.

Nuestro Grupo también quiere dar las gracias a la CREA, que hoy nos visita, que ha hecho un estudio profundo de las necesidades aragonesas, y que ha sabido conectar con esa sociedad aragonesa para tratar de construir una obra que a nosotros nos parece esencial para la vertebración del territorio aragonés.

Se ha hablado, han hablado los comparecientes de los problemas que atañían a la provincia de Huesca y a la provincia de Teruel principalmente; no está el representante de Teruel, pero tampoco, a lo mejor, hacía falta, porque el problema de Teruel lo conocemos profundamente. Yo llevo muchísimos años en Teruel, he sido testigo de cómo una provincia, en un intervalo de unos treinta años, ha pasado de unos doscientos mil habitantes a los ciento cuarenta mil que hoy existen allí, hemos visto cómo se ha destruido empleo en nuestra provincia de Teruel sin que las zonas de urgente reindustrialización le afectaran en un momento determinado, hemos visto cómo ahora la minería está cayendo en picado, con una reconversión encubierta tremenda, sin que los beneficios del Estado hayan llegado a aquella provincia, y teniendo que ser el Gobierno aragonés el que haya tenido que cargar con el máximo esfuerzo para tratar de crear empleo.

Por eso, la provincia de Teruel, en estos momentos, no tiene ni un solo kilómetro de vía ni de autopista, y siempre hemos creído que era absolutamente necesario para Teruel el tener un medio de comunicación rápido con dos provincias cercanas, con dos capitales que tienen un gran impulso y que tiran fuertemente del carro de la economía, como es Valencia y como es Zaragoza. Una ciudad que está en medio, una provincia que está en medio, evidentemente, creo que no hacen falta ni estudios, sino simplemente el sentido común para saber que en una provincia que está en medio unos medios de comunicación adecuados podrían ser el motor que nos sacara adelante. Ese debate en Teruel no es un debate nuevo, es un debate que llevamos ya muchos años con él y que todas las instituciones de Teruel y todos los partidos apoyan con unanimidad.

Pero este tema de la autovía que nosotros vemos tan

claramente desde Aragón, porque lo estamos viviendo día a día, no sé si es comprendido en la misma instancia, con el mismo fervor por el Gobierno central. Yo creo que, en definitiva, el estudio de la CREA lo que ha hecho es venir a confirmar lo que ya anteriormente la Diputación General de Aragón, el Gobierno aragonés había ya hecho. Como consecuencia de una visita del Ministro de Obras Públicas en el año 1988 a la ciudad de Zaragoza, el entonces Ministro en una rueda de prensa decía literalmente que por el momento el MOPU no había entrado ni tan siquiera en considerar la posibilidad de construir esta autovía. Esas son unas declaraciones en el año ochenta y ocho, concretamente en las cercanas fiestas del Pilar —11 de octubre—, del entonces Ministro señor Saénz Cosculluela. Como consecuencia de aquella intervención que ponía freno a las aspiraciones de Aragón, y concretamente a la provincia de Teruel, el Partido Aragonés en aquellas fechas puso ya una Proposición no de Ley en las Cortes de Aragón, que fue aprobada por unanimidad, aunque tengo que decir que el portavoz socialista en aquellos momentos decía que el aforo del tramo Teruel-Zaragoza no justificaba la petición de transformar en una autovía una carretera que estaba muy alejada del umbral mínimo que se requería para solicitar una autovía. Yo tenía que decir que eso era falso, y era un desconocimiento profundo de lo que significaba esta carretera y de lo que significaba para la provincia de Teruel. Aquella misma proposición fue presentada en las Cortes Generales por Unión Valenciana y el Partido Aragonés, no prosperando.

Como consecuencia de aquella Proposición, que sí fue aprobada por unanimidad en las Cortes, la Diputación General de Aragón encargó un estudio de viabilidad de esta autovía, que concuerda exactamente con el estudio que ha hecho la CREA en el sentido de la rentabilidad. Ya en aquellos momentos, el estudio es de junio del ochenta y nueve, se hablaba de los flujos costes-beneficio, siendo en el tramo Sagunto-Zaragoza del 15,9% en aquellas fechas, y en el tramo Zaragoza-Somport del 13,86%.

Ya también en la anterior Legislatura este problema había sido perfectamente comprendido por el Gobierno aragonés, y el entonces Consejero de Ordenación del Territorio, que hoy preside esta Comisión, ya tuvo una intervención con el Ministro de Obras Públicas para conseguir que esta autovía se hiciera, incluso ya adelantando la propuesta de financiar por parte del Gobierno aragonés parte de la construcción de esta autovía. El Presidente que hoy nos preside —valga la redundancia— no me dejará por mentiroso, puesto que él creo que fue el que hizo esta misma propuesta al Gobierno central, propuesta que, por cierto, no prosperó en aquellos momentos.

Con la nueva Legislatura se ha retomado esta iniciativa, y parece ser que el nuevo Ministro de Obras Públicas, que es un recaudador neto, la acogió con cierta benevolencia, en el sentido de que, efectivamente, estaría dispuesto a estudiar este nuevo planteamiento, y de las noticias que tenemos es posible que en este mismo mes de junio se pudiera firmar el protocolo para el tramo de autovía Nueno-Zaragoza.

El estudio de la CREA viene a confirmar esa necesidad y, sobre todo, ha tenido la gran suerte de poder conectar con la sociedad aragonesa y conseguir ese apoyo para que esta sociedad sensibilizada se haya dirigido al Gobierno de la Nación y haya sido capaz en estos momentos, como mínimo, de que por lo menos la Comunidad Económica Europea se plantee, aunque sólo sea de momento como forma indicativa, la necesidad de hacer esta autovía. Yo

creo que en estos momentos nos invade cierto optimismo porque esta sociedad aragonesa se está moviendo en ese plano, se está moviendo también en otros planos reivindicativos; creo que el nombre de Aragón, una región perdida entre dos potencias económicas como son Cataluña y País Vasco y Navarra, en estos momentos se está dejando oír en Madrid, y cierto optimismo parece que nos invade, puesto que últimamente hasta el peregrinaje de algunos personajes de la política aragonesa... cuando van a Madrid, tratan de traerse bajo el brazo una autovía, tal vez con el afán de protagonizarla. Yo creo que cuando eso sucede algo se mueve y algo quiere decir en cuanto a posibilidades de futuro. No obstante, tendremos que estar despiertos, tendremos que estar continuamente presionando para que esta autovía se haga, porque es esencial para Aragón, absolutamente esencial, lo cual no quiere decir que no lo sea el ferrocarril, también, y que, además, no implica el que una obra se haga para que no se haga la otra.

Por lo tanto, yo, en nombre de mi Grupo, quiero decir a los representantes que hoy nos han hablado que, evidentemente, estaremos en consonancia con el trabajo que ellos hagan, que el trabajo que ellos hagan será bien recibido y que al final lo importante es que Aragón tenga esta autovía, independientemente de aquellos que en un momento determinado la quieran rentabilizar. Si se hace la autovía, la rentabilizará todo Aragón, y eso es lo verdaderamente importante y, desde nuestro Grupo y desde el Gobierno y desde el impulso que nuestro Grupo pueda dar al Gobierno, es lo que estamos haciendo y lo que vamos a seguir haciendo.

Nada más, y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señor Calvo.

Esta Presidencia agradece a Su Señoría la referencia a las gestiones llevadas a cabo por el Gobierno de la Comunidad Autónoma durante la Legislatura anterior, y puedo desde luego asegurar que no queda Su Señoría por no decir la verdad. Muchas gracias.

Por el Partido Socialista Obrero Español, tiene la palabra el señor Bernad.

El señor DIPUTADO (BERNAD ROYO): Muchas gracias, señor Presidente.

Antes de entrar en mi intervención, que espero que sea lo más breve posible, incluso antes de entrar en los agradecimientos, en el capítulo de agradecimientos, querría decir que el Grupo Socialista no quiere entrar en debates, en un debate sobre aspectos particulares, financieros, ecológicos o relativos a los impactos económicos que pueda tener sobre nuestra Comunidad Autónoma esta importante red de comunicaciones. No entramos en ello porque consideramos que es seguramente otro el foro y el momento en que ello deba de hacerse, seguramente en un Pleno de las Cortes, o en dos. Ya tendremos oportunidad de ver cuál es el comportamiento de unos y de otros, pero incluso voy a pedir perdón por esto último que he dicho, cuál es el comportamiento de unos y de otros, porque me parecen un poco risibles algunas intervenciones, intentando, como después tengo intención de decir, establecer padrinazgos, quién es el que va a construir mayor número de metros de la autovía y quién es el que menos, quién es el que va a rentabilizar, se entiende que políticamente... yo creo que quien va a rentabilizar la autovía va a ser el pueblo aragonés, la economía aragonesa, todos los sectores de la sociedad aragonesa.

Y desde luego, el objetivo es tan importante, tan grande además, requiere tal cantidad de medios financieros a movilizar que, claro, esas referencias a qué dijo un Ministro en un momento, o un cierto personaje cuando se va a Madrid... En fin, solamente en esta Cámara y en estas circunstancias, con los miembros en representación de los empresarios aragoneses aquí, pues, de verdad, ese tipo de intervenciones sobran, quedan por el suelo, y demuestran —yo no sé cómo llamarle, no voy a adjetivar— se podría hablar incluso de miseria política; no merece la pena, yo creo que no merece la pena entrar en eso.

Señorías, agradecimientos, desde luego agradecimientos, señor Aísa, y a todos los que les acompañan, a la CREA, y les digo con toda sinceridad que reconforta la participación, la preocupación, esa actuación que el empresariado aragones muestra en esta ocasión por la cosa pública; ustedes lo saben, todos lo sabemos, digamos que eso no ha sido una constante histórica en nuestra región. Lo que en tiempos se llamaba por los manuales de historia la «burguesía aragonesa» no se ha caracterizado exactamente por incentivar el desarrollo económico global, general, de la sociedad de nuestra tierra, de nuestra Comunidad, incluso a veces todo lo contrario, salvando contadas excepciones, por supuesto, que siempre las ha habido, eso también es verdad. En esta ocasión, desde luego, la CREA nos está demostrando palpablemente lo que debe de ser el comportamiento del sector empresarial, cuál debe de ser ese comportamiento, cómo debe de enlazarse, cómo debe de imbricarse en los intereses globales de la sociedad.

Y, además, esta comparecencia de ustedes es un ejemplo para alguna de las actuaciones que tenemos en este Parlamento y en la propia sociedad aragonesa, en que ha sido lo tradicional el pedir, el dirigirse siempre a los poderes públicos exigiendo construcciones, subvenciones, etcétera. Esto lo estamos viendo cotidianamente en estas Cortes, hay una actitud por parte de algunos Grupos Parlamentarios en los que casi sus iniciativas legislativas, sus iniciativas parlamentarias se circunscriben a ese nimio esfuerzo que significa pedir al Gobierno central, solicitar al Gobierno central que haga. Normalmente, nosotros siempre contestamos: hay que cargarse de razón para que se hagan las cosas. Y ustedes aquí no vienen a pedir nada, en absoluto, aquí vienen cargados de datos, han demostrado con un esfuerzo bastante considerable la realidad de los hechos, la realidad de las cosas. Por lo tanto, ustedes no piden, ustedes son, como digo, una representación del sector empresarial que vienen con todas sus armas, con todas las razones debajo del brazo para decir qué es lo que necesita esta Comunidad Autónoma. Eso es un ejemplo, como digo, social, y un ejemplo incluso parlamentario —permítidme, compañero, que os lo diga, desde luego, con todo mi cariño—.

Pues bien, de entrada, algo que no ha dicho ningún Grupo Parlamentario, nosotros nos vemos en la obligación de entrar así a la propuesta que ha hecho el señor Aísa, por supuesto; no ha habido ningún Grupo Parlamentario que haya expresado su conformidad con lo que ha expuesto el señor Aísa, y nosotros vamos a apoyar, efectivamente, estamos de acuerdo en que esta Comisión de Ordenación del Territorio, que lleva, claro está, los problemas de carreteras, haga suya la propuesta que ustedes realizan para que desde estas Cortes... es decir, para algo tan importante como... Porque yo creo que hay que hacer una interpretación política y social de su comparecencia y de su petición. Ustedes nos están demostrando de qué modo debe y puede implicarse a la sociedad con las instituciones, ahí está el

trabajo social realizado por la CREA, ahora vienen aquí, exponen su trabajo, y nosotros recogemos efectivamente esa intencionalidad. Por tanto, quede claro: el Grupo Socialista está de acuerdo y trabajará con el resto de los Grupos, que yo creo por la intervención, aunque nadie lo ha expresado, yo creo que todo el mundo estará de acuerdo en llevar hacia adelante, efectivamente trabajaremos para llevar a cabo esta solicitud.

Hace cosa de un año y medio, cuando todavía en Sevilla la Expo no se había inaugurado, en las obras de la misma, hubo una delegación de las Cortes que fueron allí a ver un poco cómo se funcionaba, cómo estaba realizándose el pabellón aragonés. Tuvimos entonces —yo formaba parte de ello, éramos tres o cuatro personas, como miembros de una Comisión, no recuerdo cuál—, pero en cualquier caso, allí tuvimos la oportunidad de hablar con los gestores de la Exposición. Eran todavía fechas en las que Aragón estaba planteándose la necesidad o la posibilidad de adquirir, de conseguir los juegos olímpicos de invierno. En esa reunión de trabajo, hablando de Aragón y del significado que tenían también la Exposición de Sevilla, las Olimpiadas de Barcelona, decía, yo no sé quién lo planteaba, la importancia que había tenido un objetivo común, cual era, por ejemplo, las Olimpiadas para Barcelona, la importancia que había tenido para Barcelona, para la configuración de la actual Barcelona, la importancia que había tenido para Andalucía la Exposición de Sevilla, y decíamos allí, entonces, de que estos dos acontecimientos se aparecían ante los ojos de los andaluces y de los barceloneses como un objetivo común, alrededor del cual la sociedad, la clase política, las instituciones, tanto de Barcelona como de Andalucía, se comportaban intentando llevarlo hacia adelante; y la trascendencia que tuvo, que va a tener en cuestión de infraestructuras, como digo, etcétera, para la ciudad o para la Comunidad Autónoma andaluza. Entonces nos planteamos: ¿y para Aragón, podríamos conseguir, podríamos dibujar algún objetivo común de estas características, o de otras? Ahí se planteó la posibilidad de que, efectivamente, las olimpiadas de invierno pudieran ser, y es cierto que todo Aragón estuvo detrás de las mismas; también es cierto cuál fue el final del resultado. Quizás esas olimpiadas están ahora muy lejos, pero quizás la autovía tenga esas características. Esta autovía que, como digo, no entramos en aspectos, en datos de tipo financiero, etcétera, no queremos entrar, pero es evidente que se conforma como una importante arteria de articulación para nuestra Comunidad Autónoma. Por lo tanto, entendemos nosotros, debemos entender que, como la Exposición de Sevilla fue para los andaluces, como las olimpiadas para Barcelona, esta autovía debe de ser un objetivo común, debe ser un catalizador de los esfuerzos políticos, de los esfuerzos sociales, en general, de los esfuerzos económicos, por tanto, de toda nuestra Comunidad Autónoma.

Pues bien, desde esta perspectiva, a mí me gustaría decir que, puesto que la autovía la entendemos como un objetivo común, no vale, permítanme una pequeña crítica, no valen afirmaciones como las que hemos leído en algunos artículos del Consejero de Ordenación del Territorio, Luis Acín, intentando otorgar padrinazgos a la autovía, la autovía es de éste, es de aquél, como hemos dicho al principio, gracias a fulanito, gracias a menganito, gracias a mí la autovía se puede realizar... desde luego al PSOE, no, desde luego, como si el PSOE no quisiera, desde luego, en absoluto. No vale, yo creo que eso es una torpeza política, ese artículo de Luis Acín es una verdadera torpeza política del Consejero que nunca va a redundar en beneficio de la cons-

trucción de la autovía, ni mucho menos, y sobre todo porque se atisban, a pesar del optimismo expresado por algún Grupo Parlamentario, desde luego, del que participamos, pero la verdad es que se atisban en el futuro, en el horizonte, en el camino para llegar a la autovía, ciertas dificultades que solucionar. Nadie dirá que me sitúo en la estratosfera si digo que el referéndum de Dinamarca el otro día puede afectar negativamente a la autovía de la que estamos hablando, de Sagunto a Somport, que nadie lo piense. Yo pediría a los del PAR que hicieran un esfuerzo para ver que lo de Dinamarca tiene que ver con lo de España, porque fundamentalmente si la población de Dinamarca dijo que no al Tratado de Maastricht, seguramente ese «no» tiene que ver con los fondos de cohesión, y de esos fondos de cohesión puede salir buena parte de los medios financieros con los cuales se puede realizar la autovía. Esa es una dificultad, podríamos plantear otras.

Por lo tanto, por favor, la autovía es de todos, no es de nadie, es un objetivo común, y es de todos históricamente, en el pasado, en el presente y en el futuro. ¡Hombre!, ya que ha habido referencias a orígenes, fíjense, la primera referencia y la primera propuesta de eje norte-sur sale de un estudio realizado por el Seminario de Estudios Aragoneses, que es una publicación, como todo el mundo recuerda, de la izquierda aragonesa; durante muchos años fue defendida casi exclusivamente por una revista como era la de *Andalán*, esto es así. Nadie puede olvidar el apoyo que recibe de todos los programas políticos, en todos los programas políticos está, en todos, de todos los partidos políticos, y estoy convencido que en las próximas elecciones, que no se habrá terminado la autovía, éste será uno de los objetivos de todos los partidos políticos, incluido Izquierda Unida, seguro, desde luego que con el ferrocarril estamos de acuerdo, pero incluso de Izquierda Unida, esperamos que no se os olvide a vosotros ponerlo, esto está claro que no.

Dicho esto, querría decir que ese apoyo, y termino ya, ese apoyo de todos los aragoneses, que va a ser un apoyo de España también, ese apoyo se dibuja como una pirámide cuyo vértice superior, sin lugar a dudas, Señorías, señores de la CREA, es el Gobierno español, sin ninguna duda, y el Gobierno español es favorable; que quede bien claro, favorable, tal y como ha demostrado en la práctica, en los hechos, es favorable a la realización de la autovía, y fíjense ustedes, el Gobierno español. ¡Hombre!, el Gobierno aragonés ¿cómo no va a ser favorable? El Gobierno español es favorable desde sus responsabilidades de Gobierno español, desde sus responsabilidades, esas responsabilidades que obligan necesariamente a tener en cuenta los intereses con los gastos, las posibilidades económicas de todo el país. Pues bien, el Gobierno español lo es, y permítanme que lo repita tantas veces, para que no quede ningún tipo de dudas, y ahí está la prueba: por ejemplo, hoy mismo Felipe González está peleando para que los fondos de cohesión no sean recortados o no desaparezcan, no creo que haya... Me parece a mí que eso está directamente relacionado con la autovía. Hay declaraciones del Ministro de Obras Públicas y de otros responsables del MOPT favorables a introducir, desde luego, en el segundo plan de carreteras esta autovía.

Por lo tanto, desde el Grupo Socialista, termino ya la intervención, queremos hacer oídos sordos a lo que pudieran ser actitudes que para nada van a favorecer la construcción de la autovía. Y hacemos un llamamiento, y en este sentido yo creo que coincidimos perfectamente con la intervención

del señor Aísa, hacemos un llamamiento para que —ya tendremos debates políticos, seguramente, sobre la autovía, sobre el comportamiento de todos—, un llamamiento para que la autopista o la autovía de Somport-Sagunto sea para Aragón lo que ha sido la Expo de Sevilla para Andalucía o las Olimpiadas para la ciudad de Barcelona.

Nada más.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señor Bernad.

Brevemente, señor Calvo.

El señor DIPUTADO (CALVO LOU): Yo le rogaría al portavoz Socialista que retirara lo de «miseria política», porque este portavoz, al hacer uso de la palabra, se ha sentido aludido, puesto que ha hablado detrás de mí, y he hecho mención al Partido Socialista. Y le rogaría que la retirara porque en absoluto se puede hablar en esta Cámara creo que de «miseria», llamando miserable a un grupo político.

Aparte de eso, yo no he hecho más que recordar la historia. La historia es un hecho objetivo que está en la hemeroteca y que, por lo tanto, cualquiera puede revisar. Me da la sensación de que alguien tiene un complejo de culpabilidad, y yo eso lo lamento, pero entiendo que, a pesar de eso, mi intervención no ha podido ser más unitaria, en el sentido de decir que la autovía era un afán de todo Aragón y que el día que se hiciera sería la autovía de todos los aragoneses. Esas palabras —las he dicho anteriormente— figurarán en el *Diario de Sesiones* y las repito en este momento.

Y también he dicho —se lo quiero recordar al portavoz Socialista— que la CREA tendría por parte de nuestro Grupo todo el apoyo que fuera necesario.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias.

Señor Bernad, tiene la palabra.

El señor DIPUTADO (BERNAD ROYO): Yo quiero decir una cosa: no ha habido en mi intervención ninguna intencionalidad de decirlo; si ha salido esta palabra, seguramente es porque este Diputado no cuenta con el suficiente vocabulario para poder definir lo que quisiera, lo que seguramente hubiera querido.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Les agradezco a Sus Señorías las intervenciones.

Señor Lacleta, no creo que haya habido alusión que dé pie a su intervención. Yo rogaría que retomáramos el tema de la cuestión y pudiéramos dar la palabra a los señores comparecientes, a los que, por otro lado, les podemos hacer gracia de alguna de estas intervenciones y dejarlas para otras ocasiones en las que nos encontremos en familia. Muchas gracias, señor Lacleta.

Tiene la palabra el señor Aísa.

El señor AISA COMPS: Para nosotros siempre es formativo poder conocer más de cerca a un colectivo como es el de la representación de los partidos políticos, el de los Grupos Parlamentarios de las Cortes de Aragón en un debate tan vivo como el que hoy ha tenido lugar. Nos ilusiona el ser parte de esta reunión de esta mañana, en la cual vemos posiciones distintas, pero coincidentes en el fin, ya que

todos consideran que esto es un tema de todos, lo cual creo que es importantísimo.

Si me permiten, y por no alargarme demasiado, que me parece que no sería lo propio, muy rápidamente, querría decirle algo al señor Maestro. El señor Maestro ha dicho que lo de la autovía está muy bien, pero que hay otras cosas y muchos detalles sin concretar; en eso estoy totalmente de acuerdo, pero lo que quiero recoger fielmente es que está muy bien el tema de la autovía. Respecto a la mención que ha hecho del ferrocarril, yo le recomendaría la lectura de uno de los párrafos que figura dentro del estudio, donde dice textualmente: «La construcción de la autovía no debe ser utilizada para impedir la reapertura del tramo ferroviario y la mejora del Canfranc. Ambos ejes son compatibles y complementarios». Lo que ocurre es que el estudio del impacto, los efectos económicos son consecuencia del previo estudio sobre la estructura productiva de Aragón de los años noventa, donde se priorizaba este tema como el de mayor importancia y mayor urgencia; no quiere decir que se dejen aparte los demás, pero, sin embargo, en éste se sigue incidiendo muy directamente.

Señor Lacleta, reconocer al cien por cien la participación, el apoyo y la colaboración lograda del señor Sieso, con sus destacadas intervenciones al frente del Parlamento Europeo y que ha sido para nosotros, sin duda ninguna, un gran apoyo también.

Señor Calvo, evidentemente la propuesta del hoy Presidente de esta Comisión, señor Maggioni, la conocíamos; nos hemos basado en el estudio de la DGA del año ochenta y nueve para el trazado, no hemos querido entrar en discutir un trazado distinto, nos hemos basado en ese trabajo ya realizado. Lo que ocurre es que se espera una negociación ejecutivo con ejecutivo, y nos pareció a nosotros que lo que pudiéramos conseguir de respaldo social vendría a reforzar la postura o la posición del ejecutivo aragonés frente al ejecutivo español, en el sentido de defender con mayores posibilidades la inclusión de ese tramo dentro del esquema director.

Respecto a la intervención del señor Bernad y también de los anteriores, efectivamente, es un tema de todos, es algo de todos. Nosotros entendemos que en España la propia transición política, el propio estado de las autonomías, en según qué autonomías, ha hecho que aquellos valores comunes que en España existían antes de la transición y antes del Estado de las Autonomías hayan podido bajar de nivel, y, en según qué Comunidades, han sabido aparecer otros nuevos valores que han sustituido o complementado los que antes existían, y, quizá, en Aragón no hemos sabido crear ese algo común, igual que lo han hecho otras Comunidades —me refiero muy particularmente al País Vasco, Cataluña y Andalucía, y Galicia, últimamente—. Por lo tanto, poner algo en común en Aragón es favorecer el que haya una cierta identidad, identidad aragonesa, y éste puede ser un proyecto, evidentemente, sin trascendencia política, pero sí algo que puede ser una primera demostración de que los aragoneses pueden ir juntos a muchas cosas, y yendo juntos, se puede ganar en muchos sitios.

Y luego, si me permiten, simplemente tres comentarios generales. En primer lugar, como se ha dicho aquí en varias ocasiones, el paso que se ha conseguido: la inclusión del tramo Sagunto a Zaragoza el día 3 por el Gobierno español en su propuesta y que el día 10 se aprobase por la comisión, es un paso necesario, pero no suficiente; es un paso que, si no lo hubiéramos conseguido, estaríamos en peores condiciones para poder lograrlo de lo que estamos ahora. Por lo

tanto, es un paso necesario, aunque, evidentemente, no es suficiente; habrá que seguir presionando y demostrando que, desde Aragón, desde las Cortes —espero—, se apoya, sin ninguna duda, el tema.

Una vez aprobado, es cierto que el Gobierno español —nos manifestó, por lo menos, el representante del Ministro— pretende seguir el principio de caja única, tanto con las ayudas de fondos estructurales como de Maastricht. Eso quiere decir que el principio de caja única permite al Gobierno español ejecutar en el orden que crea conveniente aquello que haya sido recogido dentro de los programas prioritarios comunitarios, pero no habrá un calendario establecido por la Comunidad ni unas prioridades establecidas por la Comunidad. Esta es la posición del Gobierno español. En cualquier caso, algo tendrá que oír de la posición del Gobierno de Bruselas, porque hay algún conflicto; Bruselas no es muy partidario de que el principio de caja única se respete por parte de los distintos Estados miembros.

Por lo tanto, yo creo que hay que seguir la presión, y en este momento entiendo que el que se haga la autovía es muy probable; el que se haga cuanto antes, que es nuestra segunda petición, es algo en lo que hay que trabajar desde ahora mismo y con toda intensidad. Entendemos nosotros, y de ahí nuestra comparecencia en esta Comisión, que un acuerdo de las Cortes de Aragón sería muy importante para lograr que eso se haga y que se haga cuanto antes.

Segunda observación general. Se habla de Teruel, se habla de Huesca, se habla de Zaragoza; nosotros pensamos, y lo pensamos como comité ejecutivo, como comité de presidencia de la Confederación Regional, donde estamos todos los representantes de las tres provincias aragonesas, que Aragón, para su reequilibrio, no puede hacerlo cogiendo Zaragoza y repartiéndola en trocitos por todo Aragón. Eso no tiene ninguna viabilidad. Zaragoza ha sido, es y debería seguir siendo el polo de atracción hacia Aragón; cuanto más grande, más potente y mejor organizada esté Zaragoza, más fácilmente la riqueza que venga hacia Aragón se redistribuirá hacia las otras provincias aragonesas. Sólo en determinados aspectos de riquezas naturales, como puede ser la atracción posible del sector del turismo en Teruel y en los Pirineos o en otras zonas de la provincia de Zaragoza —es muy rica también en recursos naturales y turísticos—, en esos aspectos, evidentemente, es donde hay que actuar directamente. Pero cuando estamos hablando de industrialización, cuando estamos hablando de atracción de inversiones, cuando estamos hablando de modernización de la estructura productiva de Aragón, eso pasa por Zaragoza; puede no quedarse en Zaragoza, pero pasa, porque Zaragoza es un polo suficiente de atracción en una Europa que no va a ser, dentro de poco, la de las regiones, sino una Europa de las ciudades. Y Zaragoza debería estar entre las quince primeras ciudades de Europa, y deberíamos de tener muy claro que Aragón se fortalecerá si se fortalece Zaragoza, y Zaragoza no es que no sea generosa, sino que es eficiente redistribuyendo sus recursos. Sólo a través de esta vía Zaragoza puede tener cancha para ser una de las principales ciudades de Europa.

En honor de la verdad, haré una pequeña referencia —no querría entrar en la discusión o en el cambio de opiniones que han tenido el representante del Grupo del PAR y del PSOE—: tengo que decir que este trabajo se ha hecho al amparo de un convenio, firmado por la Confederación Regional de Empresarios de Aragón y por el Departamento de Industria, Comercio y Turismo de la Diputación General de Aragón, convenio titulado *Reindustrialización de Aragón*

y firmado, por parte del Departamento de Industria, Comercio y Turismo, por el Consejero Luis Acín.

En tercer lugar, para terminar ya, alguien ha dicho optimismo, si mucho optimismo, si poco optimismo... Yo soy optimista, lo soy por naturaleza, pero porque, normalmente, es fácil ser optimista si va uno cargado de razón. Y, en cuanto a lo que mencionaba el señor Bernad, venir con datos, venir con números, venir con hechos que no son subjetivos, sino objetivos, normalmente permite siempre el que te den la razón. Si alguien está dispuesto a trabajar de esa manera, normalmente se llevará el gato al agua. Yo creo que el que entreguemos o hagamos entrega del estudio del respaldo de ciento veinte mil aragoneses a este proyecto y que lo entreguemos a las Cortes de Aragón, capacita a estas Cortes para que Aragón sea optimista respecto a que se va a hacer la autovía y que se va a hacer pronto.

Mencionar el segundo plan de carreteras me pone los pelos de punta. ¡Empiece mañana!, pasado mañana podría ser tarde.

Esto era lo que yo quería decir.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señor Aísa.

Señores Diputados, ¿desean hacer preguntas concretas? Señor Maestro, tiene la palabra.

El señor DIPUTADO (MAESTRO TEJADA): Gracias, señor Presidente.

En cuanto a una primera consideración, no quiero entrar en la discusión ésta que se ha armado, pero la verdad es que me parece un poco fuera de tono también la actuación del Partido Socialista y, concretamente, en la cuestión de comparar el tema de la autovía con el tema de la Expo, de las Olimpiadas o de Jaca 98 o Jaca 2002. Nosotros, como Grupo, estamos en contra de esas parafernalias; nos parece una parafernalia del Partido Socialista, que lo hace en España y ahora quiere hacerlo también en Aragón. Creemos que eso está fuera de lugar, porque nos lleva a unas situaciones que creo que se ha demostrado que no son convenientes. Por lo tanto, olvidémonos de ese término, que, de verdad, ya estamos hartos de quintos centenarios, de objetivos de éstos así a lo bestia.

Respecto a la contestación al representante de la CREA, realmente tampoco es que haya hecho muchas preguntas, pero tampoco he oído muchas respuestas. Es decir, no me soluciona prácticamente nada de lo que le he preguntado, que me demuestra que han venido un poco a lo suyo, que es sacar adelante su opción de lo que debe ser la autovía, sus plazos, etcétera. Y con eso le digo, y lo digo de antemano, que nosotros con ese tipo de posiciones no vamos a estar de acuerdo. Ya lo he dicho al principio: queremos hablar de la autovía, queremos hablar del eje norte-sur, pero desde más puntos de vista y controlando todas las gestiones que giran alrededor. Por lo tanto, si nos mantenemos solamente en la posición que a nosotros nos interesa, eso creo que nosotros, desde luego, no lo compartimos y no vamos a estar por esa labor.

Respecto a lo que pedía el representante del Partido Socialista sobre pronunciarnos o no con la intención de llevar adelante esa propuesta que hacía de votación o de que las Cortes ratifiquen algo que ha hecho la Confederación de Empresarios, nosotros queremos hacer una matización. He dicho al principio que nos parecería interesante que el debate se haga en la Cámara y que se profundice en el tema. Ahora, si volvemos a lo de qué se ha hecho hoy o

qué se hizo con Jaca, de hablar, en fin, si se está a favor o en contra, desde luego, si a nuestro Grupo se le fuerza a decir sí o no a algo que no sabemos todavía qué es, eso va a generar problemas, como se han generado en otros momentos, y luego tienes que decir que no, porque no estás de acuerdo con algunas cosas... Creo que eso no es lo más conveniente, como ha dicho antes el representante del Partido Socialista, que no es conveniente el tema de los protagonismos ni sacar a relucir otras historias, sino que hablemos de la autovía, hablemos del eje norte-sur, hablemos del futuro de Aragón. Sobre eso sí que vamos a estar de acuerdo: llevar una propuesta de debate a la Cámara sobre las comunicaciones, sobre el eje norte-sur, sobre las comunicaciones con Europa... Sobre estas cuestiones estamos de acuerdo, y que se aprueben las resoluciones que sean necesarias.

Si la propuesta se resuelve en que, como hemos estado votando, los tramos de autovía entre Huesca y Lérida y el de Jaca-Pamplona, y ahora me parece que nos van a presentar uno de Calatayud a la nueva, aunque no está hecha todavía, y ahora quieren hacer otra autovía entre Calatayud y la de Teruel, no es ese el camino, y por esa propuesta, desde luego, no vamos a estar.

Yo lo que sí que quería en todo caso es preguntar al presidente de los empresarios qué esfuerzo están dispuestos a realizar ellos, qué esfuerzo están dispuestos a realizar ustedes, porque ustedes se están beneficiando, ustedes, la Copyme y otras confederaciones de empresarios en Aragón se están beneficiando, y lo hemos reiterado durante el debate de los presupuestos, porque de una gran parte del presupuesto de esta Comunidad, ustedes están pidiendo un esfuerzo a la Comunidad Autónoma, todavía mayor ahora, para que financiamos la autovía que, por otra parte, también le interesa al conjunto de Aragón, pero la verdad es que no oímos hablar todavía de qué esfuerzos están dispuestos a hacer para financiarla —y con esto no estoy diciendo que la financien con carácter privado, etcétera, etcétera—.

Creemos nosotros, nuestro Grupo, el Grupo Parlamentario de Convergencia Alternativa de Aragón-Izquierda Unida, que las infraestructuras las debe de hacer un ente público, y nunca un sector privado para que luego nos lo cobre ¿eh? Nosotros estamos por que los servicios públicos sean gestionados y sean construidos por empresas públicas, y lo que estamos pidiendo es que apoyen. Podemos hablar de qué esfuerzos están dispuestos a hacer para facilitar que esa financiación tan necesaria por parte de la Comunidad Autónoma se pueda adelantar, etcétera, etcétera; o que también pueda venir de un apretarse el cinturón las industrias a la hora de recibir otro tipo de ayudas, es decir, hacer un esfuerzo también personal. Como digo, no es decir que construyan ustedes la autovía y luego no la cobren, porque eso, flaco favor, lo harán en el momento en que les sea rentable; mientras no sea rentable, desde luego, no lo van a hacer, cosa habitual. Se construye una autopista por empresas privadas cuando van a sacar un beneficio. Por eso es lógico que nuestro Grupo discrepe con estas grandes campañas de los empresarios para favorecer a Aragón; si fueran a sacar un dinero, lo harían, pero como no lo van a sacar, nos piden que hagamos el esfuerzo los ciudadanos y desde las empresas públicas o desde la Diputación General de Aragón.

Por lo tanto, pongamos las cosas en su sitio, y díganos también qué esfuerzo van a hacer, qué esfuerzo van a hacer a la hora de adelantar esta financiación. Por supuesto, como digo, no me hablen de crear una empresa para sacarnos

luego el beneficio cobrándonoslo, porque, desde luego, para nuestro Grupo, por lo menos, no es interesante; serían más interesantes otro tipo de concesiones.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señor Maestro.

¿Los señores comparecientes desean responder a la pregunta formulada finalmente por el señor Maestro en su intervención?

El señor AISA COMPS: No sé si puedo, es que hay tan gran diferencia que difícilmente...

Me ha parecido entender, no sé, me parece... que no trabajamos más que cuando hay beneficios, está clarísimo, y sobre los beneficios pagamos los impuestos y con los impuestos se hace lo que se debe hacer. Pretender decir que si no hay beneficios, no se va a construir, por parte de los empresarios, la autovía, evidentemente, claro, está clarísimo, es así. Nuestra contribución se hace a la sociedad a través del impuesto social, el impuesto sobre la renta, etcétera. Lo que ocurre es que, además de eso, nosotros entendemos que debe haber una sociedad civil lo más fuerte posible, que haya menos Estado y más sociedad, y a nosotros, como parte de esa sociedad civil, nos gusta comparecer, opinar, decir y arrimar el hombro al trabajo común lo más que podamos. Esto es lo que hemos hecho con el tema de la autovía, porque entendemos que es un tema de la máxima prioridad.

Yo le recomiendo al señor Maestro que se lea el estudio sobre la estructura productiva de Aragón en los años noventa, que es el antecedente inmediato de este segundo estudio sobre el impacto de la autovía, en donde analizamos —en nuestra opinión—, de una manera muy rigurosa, siguiendo la metodología del informe Ceccini, cuáles eran las grandes carencias que había en Aragón y cómo debían priorizarse, y nos apareció, como primera carencia, el tema de infraestructuras y, dentro de ello, claramente destacado, la autovía Sagunto-Somport, y en segundo lugar, la capacitación de los recursos humanos de Aragón.

Automáticamente nos lanzamos con este trabajo para poder cuantificar con ese beneficio esperable de la realización de la autovía. Y en el tema de educación y formación estamos terminando en este momento un estudio sobre la adecuación del sistema educativo a las necesidades del desarrollo regional, que permitirá marcar la pauta de cuál es la demanda futura y la conveniencia de inversión de la sociedad aragonesa en temas educativos, para que en ambos recursos —infraestructura y educación— estemos preparados para afrontar todos los retos, no el del noventa y tres, sino el del noventa y tres, del noventa y cuatro, del noventa y cinco... y para todos los retos del mundo, con una población, como también se ha puesto de manifiesto, que está en regresión en dos provincias, por lo que requiere el que nos preparemos lo mejor posible para esa colección de retos que vamos a tener, para poder competir con regiones mucho más desarrolladas que nosotros.

Yo no sé si procede contestar más a esto o es suficiente esa consideración general. Es muy difícil que nos pongamos de acuerdo, me parece, por lo menos por la parte que ha hecho de su exposición, en temas que a mí ni siquiera se me alcanzan a imaginar. Bueno, sí, me imagino algo así como Albania o algo de lo que ha caído en crisis en muchos lados cuando se niega el beneficio como motor de desarrollo de una sociedad.

Nada más.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señor Aísa.

Señor Lacleta, tiene la palabra.

El señor DIPUTADO (LACLETA PABLO): Muy brevemente.

Primero, recordar al señor Bernad que nuestro Grupo ya ha dicho que apoyaría cualquier iniciativa que se presentase ante esta Cámara sobre el tema de la autovía. No ha sido el Grupo Socialista el primero que lo ha dicho.

En segundo lugar, decir también que creemos —lo hemos expresado así— que tiene que ser un esfuerzo común y solidario de todos los aragoneses. Decir también que lo único real que ha ocurrido ha sido el estudio de la CREA, el estudio que hizo de la autovía Sagunto-Zaragoza, por parte de la Diputación General de Aragón, y del ofrecimiento, que va a llegar a efecto, de la Diputación General de Aragón para adelantar la financiación de un tramo de esta autovía, precisamente entre Villanueva y Nueno.

Quiero decirle al señor Aísa que me ha parecido entender mal. No creo que haya querido decir lo que yo he entendido, pero ha hablado, y, efectivamente, reconocemos el papel primordial de Zaragoza como motor de la economía aragonesa. También tengo que expresar nuestras dudas, nuestros temores, nuestra preocupación por un excesivo crecimiento de Zaragoza en lo industrial, en lo demográfico, y que acabe todavía más aumentando esta macrocefalia, que creemos que es perjudicial para Aragón.

Pero es que, aún más —y yo desearía que me lo aclarase el señor Aísa—, me ha parecido entenderle que decía que, claro, Huesca y Teruel lo que tienen que hacer es explotar sus riquezas naturales: el turismo, etcétera. Y esto parece que es darnos a estas provincias —si lo he entendido así— un papel ciertamente tercermundista. Cuando yo entiendo que esta autovía, si para algo tiene que servir, y, si no, no serviría para nada, ha de ser precisamente para desconcentrar de alguna forma, a través de ella y por ella, esta excesiva concentración de poder económico, etcétera, en nuestra capital de provincia de Zaragoza.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias.

Señor Aísa, tiene la palabra.

El señor AISA COMPS: Señor Lacleta, me he debido expresar mal, evidentemente.

En Aragón, tenemos el 97% de empresas con menos de cincuenta trabajadores. Hemos estado diciendo siempre y, probablemente, muchas personas también de las que están aquí hoy, la situación de Aragón, que se encuentra a trescientos kilómetros de Bilbao, de Valencia, de Barcelona, de Madrid o a doscientos de Pau, y lo consideramos como una ventaja estratégica estar a sólo trescientos kilómetros de esas zonas de consumo industrial potente. Estar sólo a trescientos kilómetros es una ventaja para la empresa mediana y grande; para ellos es una verdad decir que estamos a sólo trescientos kilómetros.

Cuando hablamos de una empresa con siete trabajadores, que bastante hace con producir, con vender e intentar cobrar —que, a veces, no lo consigue—, cuando estamos hablando de una empresa de siete trabajadores es estar a nada menos que trescientos kilómetros de todo. Es justo lo contrario, es un gran inconveniente para una empresa pe-

queña tener un mercado tan reducido como es el propio de Aragón y tener sus mercados naturales a nada menos que trescientos kilómetros.

Nuestra apuesta es que en Aragón tenemos que reforzar el papel de las medianas empresas, medianas empresas que sean capaces de trabajar con las pequeñas empresas aragonesas, que les sirvan o trabajen para esas medianas empresas instaladas en Aragón y, entonces, que para estas medianas o grandes sea una realidad estar a sólo trescientos kilómetros de cualquier sitio.

A través de las vías de comunicación y, a ser posible, rápidas, como sería el modelo de la autovía —intermedio entre carretera convencional y autopista—, lo que hacemos es acercar Huesca, acercar Teruel, acercar todas las comarcas a un polo de atracción —insisto—, el único polo de atracción que tiene Aragón para industria —por eso mi mención al tema de servicios, turismo, en los que, evidentemente, están mucho más preparadas, por sus condiciones naturales, Teruel o Huesca, mucho más preparadas que Zaragoza—. Lo que hacemos con estas vías de comunicaciones es acercar Huesca y toda su provincia y Teruel y toda su provincia a Zaragoza, único polo de atracción, y hacer viables medianas empresas en esas zonas industriales, hacerlas viables. Ese es el objetivo.

Hay que considerar como aspecto prioritario Zaragoza, no para que crezca más Zaragoza, sino porque es el único polo de atracción, y para que la actividad que pueda venir o que pueda estar en Zaragoza se redistribuya; para eso hay que tener vías de comunicación, si no, Zaragoza sufrirá sufriendo. Sin esta autovía Zaragoza no sufre casi, pero tendríamos más problemas, porque tenemos la parte de la carretera de Logroño, muy saturada ya... Pero, bueno, al final podríamos extendernos. Pero, de hecho, lo que permitirá esta autovía será el aprovechamiento por parte de las otras provincias de la capacidad de atracción de Zaragoza, al igual que acercar esas provincias a ese polo de atracción.

Con lo cual, en absoluto, y lo lamento si lo he dicho de esta manera, no era mi intención. De lo que sí que he hecho mención expresa es de que en temas de recursos naturales, en tema turístico, ese atractivo que tienen y que hoy no es aprovechado, sí que también mejorará notablemente con el tema de la autovía.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señor Aísa.

Señor Esteban, tiene la palabra.

El señor DIPUTADO (ESTEBAN SANCHEZ): Gracias, señor Presidente.

Muy brevemente, porque, en realidad, estamos de acuerdo desde nuestro Grupo con toda la exposición que el señor Aísa ha hecho. Creemos que la autovía es algo fundamental para el desarrollo de Aragón, pero fundamental, no sólo por lo que algún portavoz ha dicho de creación de riqueza. Evidentemente, la creación de riqueza es primordial para luego redistribuirla a través de esos distintos sistemas de impuestos, etcétera; no voy a entrar en ese tema. Pero para nosotros es fundamental también porque la creación de la autovía, como se demuestra en el estudio, va a crear una serie de empleos, que eso es algo, desde el punto de vista del Partido Aragonés y del Gobierno aragonés, es algo prioritario: la creación de empleo.

Estamos en una Comunidad Autónoma que tal vez no sea de las peores en cuanto al empleo, pero, sin embargo,

todo lo que sea mejorar la creación de puestos de trabajo es algo fundamental. Para eso es prioritario la construcción de esa autovía, lo mismo que para el enriquecimiento general o para la distribución, en general, de todas las empresas. Es una forma, además, de redistribución del territorio.

Pero existe una circunstancia que yo, particularmente, veo muy interesante, en el sentido de que la autovía nos conectaría directamente con Europa a través del resto de autovías existentes en Francia, incluso con la transpirenaica de Bayona-Toulouse hasta Montpellier. Acaba de decir una palabra que nosotros estamos diciendo desde hace tiempo, desde que fue inventada, posiblemente, por el señor Maggioni cuando era Consejero: la «permeabilización» de los Pirineos no solamente por el Somport, sino que existen otras vías que desde el Gobierno aragonés se pretende permeabilizar para tener una mayor conexión.

Ahora bien, yendo a la financiación, quería hacer una pequeña observación para que, lo mismo que se están haciendo acciones conjuntas entre la CREA y el Gobierno aragonés, se sigan haciendo acciones conjuntas en un tema que a mí por lo menos me preocupaba, hasta que hace un momento le oído una frase al portavoz socialista y me ha tranquilizado: es la financiación de la autovía, fundamentalmente a través del fondo de cohesión.

En cuanto al fondo de cohesión, aunque básicamente va a estar destinado a infraestructuras del transporte en redes transeuropeas y a proyectos medioambientales, lo cierto es que teníamos una cierta prevención, porque en una reunión que hubo hace dos o tres meses en Murcia, algún alto funcionario de la Administración central hablaba de Asturias, en cuanto a vías, hablaba de proyectos como Doñana, como las tablas de Daimiel, como la autovía Madrid-Valencia. Yo decía: «¡tate, tate, que nos van a dejar a nosotros fuera de este fondo!». Ahora, evidentemente, parece ser que esta autovía está contemplada en esos fondos. Lo que ocurre es que hay países, algunos países del norte de Europa, que están poniendo algunas pegadas para aumentar su porcentaje del PIB nacional para contribuir a la Comunidad Europea. Eso hará que, previsiblemente, las cantidades que, en principio, se habían hablado del fondo de cohesión para España puedan verse sensiblemente disminuidas. Entonces, si hay disminución de este fondo de cohesión y el Gobierno español tiene, evidentemente, muchos problemas y muchos sitios donde poder invertirlo, debemos estar precavidos y estar atentos, y, desde luego, desde el Gobierno aragonés se está pendiente ya para, cuando sea efectivo ese fondo de cohesión, poder ejercer las acciones precisas para que no se vea fuera de esa financiación esta autovía, que para nosotros es fundamental.

Yo le pediría a la CREA que también esté pendiente de esta disminución del fondo y de esta posibilidad de distribución del fondo en España, para intentar, entre todos, que esta autovía no se quede fuera. La frase que ha dicho el portavoz socialista, que me ha tranquilizado, es: «el Gobierno español es favorable»; ha empleado esa palabra. Yo entiendo que eso significa que el Gobierno central está interesado en poder realizar esta autovía con una parte del fondo de cohesión que pueda llegar a España. Si es así, ya de entrada —en un Pleno, así lo dije—, es de alabar la acción que tuvo el Presidente del Gobierno español en Maastricht proponiendo este fondo de cohesión; y hoy mismo, y me parece que también dentro de poco en Lisboa, hay otra reunión, donde se debe seguir insistiendo en que ese fondo de cohesión sea lo más alto posible, puesto que el mayor

porcentaje va a venir a España. La única circunstancia que quería advertir es que estemos un poco pendientes todos, puesto que esa unión es la que va a hacer la fuerza, para conseguir que esta autovía no se quede fuera de esos fondos, aunque sean más disminuidos, sino que estemos todos pendientes de que esa autovía entre ahí, y cuando digo «todos» me refiero a todos, todos en general. Eso es lo que pediría en esta pequeña reflexión.

Gracias.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señor Esteban.

Señor Aísa, tiene la palabra.

El señor AISA COMPS: Gracias.

La razón real por la que nos dirigimos al Presidente Delors, además de al Presidente González, es precisamente por este tema. Es decir, ¿qué ocurre en Maastricht? Al final, lo que ocurre es que la Comunidad se enfrenta a un dilema que es ampliación o Maastricht, simplificando mucho, evidentemente. Ahí parece que el Gobierno español tiene una posición clara de que Maastricht y punto. Al final, se llegará a una posición de compromiso, a un modelo de compromiso, lo que es la copia, en cuanto a que todo el mundo está negociando todo; se llegará, pues, a una solución de compromiso, pero, evidentemente, Maastricht es importante, es muy importante.

El tema de Doñana y de Asturias, concretamente, creemos que esos dos temas podrían suponer el doble de lo que podría venir a España por Maastricht. El haber incluido este tramo de la autovía en la propuesta española, repito, era un paso necesario, no suficiente, pero un paso necesario, porque si no, estábamos excluidos de Maastricht, no de los fondos estructurales, pero de Maastricht hubiésemos estado excluidos, con lo cual el paso dado es un paso muy positivo, que nos permite continuar con la presión. Habrá que hacerlo, porque, repito, el Gobierno español parece estar por el principio de caja única para tener la flexibilidad de poder decidir, sólo aquí, dentro de España, cuál es la prioridad y la asignación de recursos a cada uno de los proyectos que tiene. Los recursos siempre son escasos, y esto es una realidad. Por eso, tenemos toda verdadera fe en esta acción concreta de hoy y que las Cortes aragonesas puedan pronunciarse de una manera muy significativa por el apoyo a esta autovía.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señor Aísa.

Señora Abós, tiene la palabra.

La señora DIPUTADA (ABOS BALLARIN): Bueno, nuestro Grupo sabe que, realmente, la empresa existe para obtener un beneficio, que lo asume, y sabe que en una economía libre de mercado la empresa puede convertirse en un elemento trascendental para la dinamización económica y para la redistribución de la justicia. Asumiendo eso, lo que nos preocupa, en relación con los empresarios, es pulsar alguna sensibilidad en relación con los efectos de la autovía Somport-Sagunto. Nos referimos, concretamente, a cuando hablan de objetivos; el segundo, considerar la industria del ocio, y el tercero, la reindustrialización de su estudio.

Lo que decimos es lo siguiente: hay muy pocos municipios en Aragón que tengan una clara vocación industrial o claramente turística, y, sin embargo, muchos municipios

medianos en Aragón tienen ambas vocaciones, y no sólo ambas vocaciones, sino la necesidad absoluta de la complementariedad de los sectores. En ese sentido, entendemos que tanto en Teruel como en Huesca, pero también en Zaragoza, como muy bien decía el señor Aísa, que no es sólo la capital, sino un conjunto de municipios medianos por los que va a pasar, tienen la doble vocación y la ineludible necesidad de contar con los subsectores: el turístico, y conservar, como se dice, la industria del ocio, y también la necesidad de la reindustrialización o la industrialización inicial de la pequeña y mediana industria transformadora, blanda y no excesivamente agresiva.

Si todo lo dicho anteriormente es así, ¿cómo aume la CREA esta relativa contradicción que se puede producir al existir las dos posibilidades en muchos municipios de la región? Es decir, ¿cómo al mismo tiempo se industrializa sin deteriorar los valores turísticos y, al mismo tiempo, se mantiene el territorio para el turismo y para el ocio? Esa es la cuestión que pensamos que tiene que preocupar a la asociación de empresarios, como nos preocupa a los representantes políticos, la posibilidad inmensa y enorme que se nos abre con la autovía Somport-Sagunto.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL): Muchas gracias, señora Abós.

Señor Aísa, ¿desea responder a la pregunta?

El señor AISA COMPS: Suiza es una zona de servicios; Aragón es mucho más grande que Suiza. No podemos permitirnos el lujo de estar dedicados sólo a uno de los sectores productivos, no podemos permitirnos el lujo de ser agrícola o industrial o de servicios; tenemos que ser todo. Tenemos el 10% del territorio nacional, tenemos el 3% de la población, el consumo total de agua en Zaragoza en todo un año es algo así como tres días de caudal del Ebro, tenemos recursos naturales más que abundantes.

Yo creo que hay que hacer una política de compatibilización del sector servicios, servicios a la industria, que son los que permite instalarse a la industria. Hoy en día una industria no se instala en un sitio donde no pueda tener los servicios que precisa; hay que partir de la base de que la industria tiene que estar cada vez más especializada en aquello de lo que es especialista. En las industrias cada vez tenemos que ir más al mantenimiento; por ejemplo, que sea una subcontrata, es decir, un servicio que se recibe de especialistas en mantenimiento, que una empresa no tenga que hacer su control interno porque tiene acceso a una compañía y no precisa de esos servicios internos. Hay que ir a que cada uno haga lo que sabe hacer de verdad, en lo que es especialista. Entonces, industria con servicios de industria y, luego, sector de servicios públicos. Yo creo que es perfectamente compatible; tenemos territorio, tenemos agua, tenemos una población relativamente escasa. Yo creo que hoy se puede planificar perfectamente la compatibilización de la industria, la blanda o la que sea; no existe industria blanda, toda la industria está sujeta al Reglamento de actividades molestas, insalubres y peligrosas, y la Administración lo que tiene que hacer es verificar que se cumple ese Reglamento, y esa industria, que es potencialmente contaminante, sepa, a través de estas medidas adecuadas, que no transciende a la sociedad o al entorno en el que se encuentra ninguna consecuencia negativa. Yo creo que es perfectamente posible compatibilizar la industria y compatibilizar los servicios, porque disponemos de sitio, disponemos de tecnología, pues la tecnología en temas de medio

ambiente en Aragón es muy conocida, y la tecnología de que se dispone en Aragón es una tecnología de mayor nivel que la media española; es un tema meramente de planificación.

Entonces, en el tema de la ordenación del territorio —ésta es la Comisión correspondiente— nos parece que hay que huir de los maximalismos rotundamente. Yo creo que todos estamos acostumbrados a darle a la campana: quíteme usted el 5% de abajo, quíteme el 5% de arriba, y me quedo con el 90% de normal. Quitando extremismos, y en el tema del ecologismo, a los ecologistas hay que convertirlos en ecólogos para evitar el ir a hacer maximalismos. Yo creo que estamos en condiciones, tenemos los recursos necesarios para poder ordenar las actividades de acuerdo con las consecuencias que pueda tener para el medio ambiente. Podemos tener perfectamente adó, obligarla a poner una depuradora; esto es matar. Hay que hacerlo porque hay que respetar situaciones de hecho, habrá que ayudarlo para que sea capaz de asumirlo. Ahora, de hoy en adelante o de cuando sea en adelante, polígonos especializados en los que se permita que varias empresas pequeñas puedan tener una planta común de tratamiento, eso es una cuestión que es fácil si la ordenación del territorio se hace con rigor, con responsabilidad, como debe ser.

Cuando visitas Bélgica, Holanda, yo no veo sitio para nada, ya no tienen sitio para nada; cuando se visita el País Vasco, no hay sitio. Su problema es que no hay sitio ya, ya no pueden hacer nada, nada nuevo, no disponen de espacio. Pero aquí tenemos la gran suerte de tener el recurso natural en abundancia, tres veces más, en proporción, que la población que tenemos. Hay sitio para todo, y debe hacerse con

ordenamiento. Es una gran riqueza. A veces he oído decir: «la gran extensión de Aragón es una rémora»; pero, ¡por Dios!, si es el recurso más escaso en Europa en este momento: el espacio. Aragón tiene tres veces más que su proporción de población. Eso hay que positivarlo. Tenemos tierra, tenemos agua, y ahora tenemos los hombres que hacen falta para poder llevar Aragón más adelante. ¡Hagámoslo! ¿A través de qué? A través de una adecuada ordenación del territorio. Tenemos sitio y tiempo para hacerlo.

El señor PRESIDENTE (MAGGIONI CASADEVALL):
Muchas gracias, señor Aísa.

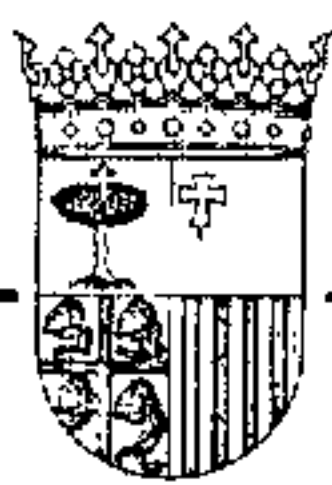
¿Alguna otra intervención?

Yo, en nombre de la Comisión y en el mío propio, quiero agradecer al señor Aísa, Presidente de la Confederación Regional de Empresarios de Aragón, y al señor Marco, Vicepresidente, así como a los señores que les acompañan, su comparecencia ante esta Comisión y la generosidad con que han administrado su tiempo para dar respuesta a todas las intervenciones que los distintos portavoces de los Grupos han tenido y a las formulaciones de preguntas que posteriormente se han hecho.

Muchas gracias, en nombre de la Comisión. Muchas gracias, en nombre del Presidente de las Cortes de Aragón, a quien le fue solicitada esta comparecencia. Gracias a todos.

Nos queda, Señorías, la aprobación del acta de la Sesión anterior. ¿Hay que formular alguna observación a ella? No hay ninguna. Entonces, queda aprobada el acta de la Sesión anterior.

Se levanta la Sesión. (*A las catorce horas y treinta minutos.*)



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

Precio del ejemplar: 270 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 1992, en papel o microficha: 11.700 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 1992, en papel y microficha: 12.800 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.