



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

COMISION DE ORDENACION TERRITORIAL

Comisiones. Serie B: General
Número 65 - Año 1996 - Legislatura IV

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

Sesión núm. 19

Celebrada el lunes 24 de junio de 1996

ORDEN DEL DIA

- 1) Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.*
- 2) Proposición no de ley núm. 16/96, sobre el trazado oficial del tercer cinturón de ronda, presentada por el G.P. Mixto.*
- 3) Proposición no de ley núm. 38/96, relativa a un grupo de sesenta y seis viviendas denominado «El Tirador», de Montalbán (Teruel), presentada por el G.P. Izquierda Unida de Aragón.*
- 4) Comparecencia del alcalde de Canfranc para explicar el trabajo realizado por el Ayuntamiento durante los diez últimos meses en relación con la reapertura del ferrocarril Olorón-Canfranc.*
- 5) Pregunta núm. 90/96, relativa a la señalización de carreteras de la red autonómica, formulada por el Diputado del G.P. Mixto Sr. Bernal Bernal.*

6) *Pregunta núm. 141/96, relativa a la solicitud realizada por la empresa Hidrosca, S.A., para la realización de una mini-central en el término de Tramacastilla de Tena, formulada por el Diputado del G.P. Mixto Sr. Bernal Bernal.*

7) *Pregunta núm. 142/96, relativa a la ordenación de los recursos eólicos, formulada por el Diputado del G.P. Mixto Sr. Bernal Bernal.*

8) *Pregunta núm. 147/96, relativa al cumplimiento de las proposiciones no de ley núms. 27/95-IV, 28/95-IV y 29/95-IV, formulada por el Diputado del G.P. Mixto Sr. Bernal Bernal.*

9) *Ruegos y preguntas.*

Preside la sesión, celebrada en el palacio de la Aljafería, el Ilmo. Sr. D. José Pedro Sierra Cebollero, acompañado por el Vicepresidente de la Comisión, Ilmo. Sr. D. José María Becana Sanahuja, y por la Secretaria de la misma, Ilma. Sra. D.ª Trinidad Aulló Aldunate. Asiste a la Mesa la letrada Sra. Castellano Prats.

Comparecen ante la Comisión el alcalde de Canfranc, Ilmo. Sr. D. Víctor López Morales, y el Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, Excmo. Sr. D. José Vicente Lacasa Azlor, para contestar varias preguntas.

SUMARIO

Proposición no de ley núm. 16/96, sobre el trazado oficial del tercer cinturón de ronda.

- El Diputado del G.P. Mixto Sr. Bernal Bernal defiende la proposición no de ley 1265
- El Diputado del G.P. Popular Sr. Martín Minguijón defiende una enmienda 1265
- El Diputado del G.P. Izquierda Unida de Aragón Sr. Rubio Ferrer fija la posición de su Grupo ... 1266
- El Diputado del G.P. del Partido Aragonés Sr. Calvo Lou fija la posición de su Grupo 1267
- El Diputado del G.P. Socialista Sr. Artieda García fija la posición de su Grupo 1267
- El Diputado Sr. Bernal Bernal fija un texto transaccional 1268
- Votación 1268
- El Diputado Sr. Bernal Bernal explica el voto de su Grupo 1268
- El Diputado Sr. Rubio Ferrer explica el voto de su Grupo 1268
- El Diputado Sr. Calvo Lou explica el voto de su Grupo 1269
- El Diputado Sr. Artieda García explica el voto de su Grupo 1269
- El Diputado Sr. Martín Minguijón explica el voto de su Grupo 1269

Proposición no de ley núm. 38/96, relativa a un grupo de sesenta y seis viviendas denominado «El Tirador», de Montalbán (Teruel).

- El Diputado Sr. Rubio Ferrer defiende la proposición no de ley 1269
- El Diputado del G.P. del Partido Aragonés Sr. Rodríguez Chesa fija la posición de su Grupo ... 1270
- El Diputado del G.P. Socialista Sr. Velasco Rodríguez fija la posición de su Grupo 1270
- El Diputado Sr. Martín Minguijón fija la posición de su Grupo 1271
- Votación 1271

- El Diputado Sr. Rubio Ferrer explica el voto de su Grupo 1271
- El Diputado Sr. Rodríguez Chesa explica el voto de su Grupo 1272
- El Diputado Sr. Velasco Rodríguez explica el voto de su Grupo 1272
- El Diputado Sr. Martín Minguijón explica el voto de su Grupo 1273

Comparecencia del alcalde de Canfranc para explicar el trabajo realizado por el Ayuntamiento durante los diez últimos meses en relación con la reapertura del ferrocarril Olorón-Canfranc.

- El Sr. López Morales interviene 1273
- El Diputado del G.P. Mixto Sr. Yuste Cabello interviene 1275
- El Diputado Sr. Rubio Ferrer interviene 1276
- El Diputado Sr. Calvo Lou interviene 1276
- El Diputado del G.P. Socialista Sr. Casas Mateo interviene 1277
- El Diputado Sr. Martín Minguijón interviene ... 1278
- El Sr. López Morales contesta 1279
- El Diputado Sr. Bernal Bernal formula una pregunta 1280
- El Sr. López Morales contesta 1280

Pregunta núm. 90/96, relativa a la señalización de carreteras de la red autonómica.

- El Diputado Sr. Bernal Bernal formula la pregunta 1280
- El Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, Sr. Lacasa Azlor, responde .. 1280
- El Diputado Sr. Bernal Bernal replica 1280
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica 1281

Pregunta núm. 141/96, relativa a la solicitud realizada por la empresa Hidrosca, S.A., para la realización de una minicentral en el término de Tramacastilla de Tena.

- El Diputado Sr. Bernal Bernal formula la pregunta 1281

- El Consejero Sr. Lacasa Azlor responde 1281
- El Diputado Sr. Bernal Bernal replica 1281
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica 1282

Pregunta núm. 142/96, relativa a la ordenación de los recursos eólicos.

- El Diputado Sr. Bernal Bernal formula la pregunta 1282
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor responde 1282
- El Diputado Sr. Bernal Bernal replica 1283
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica 1283

Pregunta núm. 147/96, relativa al cumplimiento de las proposiciones no de ley núms. 27/95-IV, 28/95-IV y 29/95-IV.

- El Diputado Sr. Bernal Bernal formula la pregunta 1283
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor, responde 1284
- El Diputado Sr. Bernal Bernal replica 1284
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica 1285

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

- El Sr. Presidente da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento 1285

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Ordenación Territorial [a las diez horas y diez minutos].

Dejamos el punto número uno para el final de la sesión. Pasamos al punto número dos: debate y votación de la proposición no de ley número 16/96, sobre el trazado oficial del tercer cinturón de ronda, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Para su presentación y defensa tiene la palabra su Portavoz, señor Bernal.

Proposición no de ley núm. 16/96, sobre el trazado oficial del tercer cinturón de ronda.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Gracias, señor Presidente.

En 1991 se hizo un primer estudio referente al trazado del denominado tercer cinturón de ronda de la ciudad de Zaragoza, en el que se analizaba —era un estudio— un informe hecho por la empresa GEMAP, en el que se advertía del impacto acústico que iba a ocasionar la realización de ese trazado de ese tercer cinturón de ronda, en el que se hablaba de una hipótesis de tráfico de entre quince y veinte mil vehículos, cifra que luego se ha demostrado que no es exacta sino que es superada en más del doble: se habla, en el tramo de la carretera Valencia-Castellón, de cuarenta y cuatro mil vehículos.

Pues bien, ese efecto acústico, que se anunciaba ya en el estudio del noventa y uno, de la empresa GEMAP, hablaba de una repercusión en la calidad de vida de los ciudadanos, ya que superaría los niveles acústicos admitidos para zonas residenciales, que estaban fijados en sesenta y cinco decibelios durante el día y en cincuenta y cinco decibelios para la noche.

Las pruebas realizadas demostraban que con ese nivel de vehículos previsto se iba a superar ese límite en un nivel de cinco a siete decibelios. Se hablaba también de la dificultad existente para reducir, además, ese impacto fortísimo en las zonas próximas al comienzo del trazado, en concreto junto al cruce con el actual paseo de Isabel la Católica y a su paso por el Rincón de Goya. También se habló de la instalación, se hablaba de la instalación, presupuestada en ciento treinta millones de pesetas, de determinadas pantallas acústicas que aminorarían el impacto acústico hasta llegar a niveles aceptables de impacto del trazado. En el barrio de la Paz se hablaba también de la necesidad de instalar un muro de ladrillo, prácticamente de un metro de altura, se hablaba también del impacto en la zona del cruce con la calle Miguel Servet, con la actual calle Miguel Servet, y también afectaría al barrio de las Fuentes y de la Jota.

En 1992 se realizó un nuevo estudio, otro estudio se ha realizado precisamente este mismo año, en 1996, en el mes de marzo. Si a todo ello se une el que el actual trazado del tercer cinturón afecta a un pulmón fundamental de la ciudad de Zaragoza, a los Pinares de Venecia, y si a ello se une también finalmente el que en todo este proceso ha faltado —yo diría— tacto, sensibilidad hacia la participación vecinal, primero, cuando, de una forma prepotente, se ha llegado a plantear desde instituciones públicas pedir a la ciudadanía que planteara una valoración económica del trazado alternativo y también un trazado exacto, exacto, de la alternativa que proponían, con una valoración económica, como si la ciudadanía tuviera que disponer de asesorías, dineros para invertir en estudios que afectan a un trazado público.

Ahora, de nuevo, a lo largo de este año, en la tramitación que ha seguido el Ayuntamiento de Zaragoza, se ha explicado como hechos consumados, y sin contar previamente con la ciu-

dadanía, la decisión de la comisión de urbanismo del Ayuntamiento de Zaragoza.

Si volvemos a los tres estudios —al que he indicado del noventa y uno, del noventa y dos y del noventa y seis—, el estudio de 1992 hablaba de impactos acústicos severos, de zonas en las que se podrían llegar a superar los límites admisibles. Estoy hablando del estudio del noventa y dos —el del noventa y uno ya había dado buenas muestras al respecto—, y ya he dicho que precisamente este segundo estudio es el que valoraba en ciento treinta millones de pesetas también la inversión en pantallas acústicas en el entorno del Rincón de Goya e Isabel la Católica.

Pues bien, señorías, en este último estudio, en el de 1995, no se ha hecho ningún estudio de impacto acústico. Pero el problema —como digo— no sólo es de acústica, con ser grave, y de repercusión en la calidad de vida de la ciudadanía. Afecta también, como digo, a la destrucción de una parte de los Pinares de Venecia y afecta de una manera clara a la concentración de tráfico.

Nosotros, junto con otros colectivos, organizaciones políticas y sociales, entendemos que la solución podría venir de que se ponga en marcha el cuarto cinturón de ronda. El cuarto cinturón de ronda permitiría una descongestión de tráfico, ya que los tráfico pesados, los tráfico que generan un mayor impacto acústico, y que, además, son los más peligrosos para su transcurso por el entorno del casco urbano, solucionarían, desde nuestro punto de vista, varios asuntos: primero, el impacto acústico quedaría fuera del casco urbano de la ciudad; segundo, el cuarto cinturón permitiría una unión más rápida de barrios rurales de Zaragoza y articularía de una manera más clara la denominada área metropolitana de Zaragoza, de tal forma que la construcción posterior del tercer cinturón no generaría ningún problema con viales urbanos, mientras que esos primeros viales del cuarto cinturón tendrían características de autopista, de autovía. De esa forma, señorías, nosotros entendemos que podría quedar solucionado el problema, máxime si tenemos en cuenta las últimas informaciones que vienen de la Unión Europea, donde se está empezando a cuestionar, o, yo diría, a poner en cuestión la bondad y las grandes ventajas que aportan los cinturones de ronda.

Ante una situación como ésta, y dada la influencia negativa que el tercer cinturón en su trazado actual iba a tener, entendemos que sería bueno ser cautos desde estas Cortes de Aragón y, entre tanto, empujar con fuerza la construcción del cuarto cinturón. Ese es el sentido de esta proposición no de ley que Chunta Aragonesista ha planteado.

Eso es todo.

Muchas gracias.

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

A esta proposición hay presentada una enmienda. Por el Grupo Parlamentario Popular, para su defensa, tiene la palabra su portavoz señor Martín.

El señor Diputado MARTIN MINGUIJON: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señoras y señores Diputados.

En principio, antes de hacer la defensa de la enmienda que nuestro Grupo ha presentado aquí, y como consecuencia de esta proposición no de ley, nos gustaría analizar la oportunidad o no oportunidad de la presentación de tal proposición no de ley, porque entendemos que, sin querer, estamos desviando un poco el concepto que deben de tener unas Cortes en materia legislativa, estamos invadiendo competencias que, a mi parecer,

no nos corresponden, y estamos incluso, me atrevería yo a decir, suplantando la voluntad y criterios acordados democráticamente por otras instituciones, como, en este caso, el Ayuntamiento de Zaragoza.

Debemos ser respetuosos con lo que piensan otras instituciones, cuando todos los acuerdos, además, se toman de manera democrática. Concretamente, el Ayuntamiento de Zaragoza, el pasado 29 de septiembre del noventa y cinco, presentó una moción, que fue aprobada, para hacer un estudio de la conveniencia y la oportunidad de hacer estas obras, en qué periodos y de qué manera y forma se podían financiar. Entonces, es conveniente, digo, repito, tener en cuenta esos criterios, conocer ese estudio y conocer la voluntad en este caso del Ayuntamiento de Zaragoza.

Habida cuenta de que la proposición no de ley estaba presentada, nos hemos visto en la obligación de presentar una enmienda, que, además, quiero aprovechar, señor Presidente, para rectificar porque hay un error en la redacción: donde dice «las Cortes de Aragón instan al Ministerio de Fomento», debería decir «las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que éste inste al Ministerio de Fomento», puesto que las Cortes de Aragón no deben ni pueden instar al Ministerio de Fomento; por lo demás, quedaría el texto igual.

Quiero decir que presentar esta enmienda ha sido para tratar de evitar algún perjuicio que se pudiera causar como consecuencia de la aprobación de la proposición no de ley, si no hubiera estado enmendada, y voy a explicar por qué. El cuarto cinturón es muy necesario, pero el tercero es imprescindible, es imprescindible. Me atrevería a decir que, según todos los informes y todas las investigaciones que hemos podido hacer al efecto, es clarísimamente conveniente hacer el primero antes que el cuarto, y, si es simultáneamente, mejor todavía, ésa sería la solución correcta.

Además, el tercer cinturón o ronda de la Hispanidad no es nada más que una mera prolongación de lo que es la Vía de la Hispanidad. Por lo tanto, una calle que en este momento daría salida a un problema de tráfico de los más importantes que tiene la ciudad de Zaragoza, mientras que el cuarto cinturón o cinturón ronda del Rabal vendría a aliviar el tráfico interurbano que no tiene pretensión de entrar en la ciudad de Zaragoza, descongestionando también la misma por este motivo. Por lo tanto, es viable y es conveniente apoyar la construcción de los dos juntos, pero si tuviéramos que decidir —nuestro Grupo en este momento así lo piensa, apoyando los criterios tanto del Departamento de Ordenación del Territorio, que coinciden plenamente con los criterios municipales—, tendríamos que decir lo que acabo de decirles, que el tercero es imprescindible y el cuarto es necesario.

Hacer el cuarto antes que el tercero podría incluso hacer peligrar la financiación, que está previsto asumirla por parte del Ministerio de Fomento, y que tuviera que correr a cargo, el tercero, de las arcas municipales, con el siguiente perjuicio para el Ayuntamiento de Zaragoza, y, por ende, de la Comunidad Autónoma de Aragón. Por lo tanto, yo pienso que tampoco es conveniente.

Por último, el cuarto nunca podría suplir las soluciones que aporta el tercero. Entendemos que al Grupo Mixto le preocupan muchísimo las medidas de impacto acústico y ambientales que pueda generar la construcción del tercer cinturón sobre todo. Tengo que decirle que eso nos preocupa a todos, que, además, por eso en la moción se recoge que se tomen las medidas necesarias, que las hay, pero hay que decir que las razones expuestas sobre el impacto acústico y ambiental en la zona del

tercer cinturón, a nuestro juicio, no son del todo válidas puesto que el tercer cinturón reduciría en mucha mayor medida la contaminación atmosférica y acústica que sufren actualmente las calles que están haciendo el papel del tercer cinturón en la ciudad, sin estar proyectadas para el mismo. Por lo tanto, tampoco vemos que sea una razón convincente o de peso que pueda justificar el postergar la ejecución del tercer cinturón.

Eso es todo.

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

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señor Rubio.

El señor Diputado RUBIO FERRER: Gracias, señor Presidente.

También brevemente. Yo creo que uno de los problemas serios que ha tenido el diseño del tercer cinturón ha sido el gran enfrentamiento que por parte de las asociaciones de vecinos se ha producido, y, por lo tanto, ése es un elemento objetivo, independientemente de las decisiones que hayan podido tomarse en los órganos democráticos, ése es un elemento objetivo a la hora del análisis del tercer cinturón.

Nosotros estamos de acuerdo también en que el cuarto cinturón absorbería una gran cantidad de tráfico pesado y aliviaría una salida o un enlace entre las carreteras de Madrid y la carretera de Castellón, y, por lo tanto, es un elemento que a nosotros también nos parece interesante porque es una zona que queda especialmente descoordinada en estos momentos.

Yo creo que la proposición no de ley que plantea Chunta Aragonesista en estos momentos no dice que no se construya el tercero, sino que se priorice al cuarto, con lo cual nosotros si estamos de acuerdo en esa circunstancia. Conocida también es nuestra postura contraria al trazado, que al final ha sido el trazado oficial del Ayuntamiento de Zaragoza, por delante del cementerio, en el tercer cinturón.

Y, en todo caso, en referencia a la enmienda que se plantea por parte del Partido Popular, yo creo, señor Martín, que en estos momentos una cosa es lo deseable, que el planteamiento de su enmienda está en el ámbito de lo deseable, y otra cosa es lo real, especialmente si atendemos a los importantes recortes sufridos ya por el Ministerio de Fomento en estos recortes efectuados por el nuevo Gobierno de la nación, de doscientos mil millones de pesetas, y conocida es también la situación de dificultad en la inversión que se va a producir en los próximos años como consecuencia de nuestra intención, o de la intención del Gobierno, mejor dicho, no la nuestra, la de Izquierda Unida, la intención del Gobierno de llegar a confluir en los criterios de la moneda única, y, por lo tanto, hay que ser realistas en ese sentido.

Nosotros somos partidarios de la proposición no de ley tal como está planteada, se establece simplemente una priorización del cuarto sobre el tercero, independientemente de que las obras en su punto puedan realizadas por el Gobierno, si tiene ese interés de realizar las dos a la vez, o cuando sea, es algo que dice esa enmienda, pero, efectivamente, nosotros creemos que en este momento el cuarto cinturón resolvería seguramente más situaciones problemáticas antes que el tercero.

Nada más, señor Presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Aragonés, señor Calvo.

El señor Diputado CALVO LOU: Gracias, señor Presidente.

En la misma línea de algún portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, nosotros entendemos que estas Cortes no habrían de inmiscuirse en un problema de esta naturaleza, puesto que el Ayuntamiento de Zaragoza es mayor de edad, tiene unos órganos democráticos y tiene los suficientes técnicos para saber qué es lo que en este momento le interesa a la ciudad, y es el responsable del crecimiento de la propia ciudad. Por lo tanto, creemos que esta proposición no de ley no resuelve nada, o, por lo menos, no debiera inmiscuirse en temas que corresponden a la ciudad.

No obstante, presentada ya la proposición no de ley, nosotros también estamos en la línea de presentar una enmienda en el mismo sentido que la ha presentado el Partido Popular; tengo que decir a este respecto que se nos ha adelantado. Nosotros entendemos que no ha lugar ninguna priorización puesto que la priorización, de alguna forma, indica que se realice una cosa antes que otra, y la priorización tiene que estar siempre en razón de la necesidad de lo que se esté proyectando.

Los distintos cinturones de la ciudad van resultando a medida que la propia ciudad crece; al primero le sigue el segundo en su momento, al segundo le tiene que seguir el tercero, por el propio crecimiento de la ciudad, como a éste le sucederá el cuarto, y así sucesivamente. El tercer cinturón es una necesidad sentida desde hace más de cincuenta años y que, por su dificultad, se ha ido demorando. La ronda, que también se llama tercer cinturón, no es un proyecto, pues, aislado, forma parte de un sistema. La función que se le atribuye es de comunicaciones básicamente urbanas entre barrios de la ciudad, es una vía urbana, integrada, pues, en el entorno de la ciudad.

La simultaneidad del tercer y cuarto cinturón sí que nos parece oportuna porque supondría que ambas se construirían a corto o medio plazo, y hace que el tercer cinturón sea exclusivamente urbano, puesto que el tráfico de tránsito se canalizaría a través del cuarto cinturón. De esta forma, el tercer cinturón se constituye como un elemento más de vía urbana, y en ese sentido está proyectado, por ello su diseño es como una calle más de la ciudad, puesto que dispone de aceras, iluminación, semáforos, etcétera, etcétera.

El tercer cinturón corresponde, pues, a una vía local para servir de conexión a las vías radiales de Zaragoza. La función de autovía corresponde al cuarto cinturón, pensado para tráfico de larga distancia, que, siendo importante, no es en estos momentos el fundamental, siendo el fundamental el que debe dar, a nuestro juicio, la prioridad, teniendo en cuenta que si estas obras no se construyen, el tráfico seguirá pasando por Zaragoza, por el interior de la ciudad, con todos los problemas que ello conlleva, tanto de ruidos como de cualquier otra circunstancia.

Con relación a los sesenta y cinco decibelios, o cincuenta y cinco nocturnos, hay que hacer la observación de que ello no corresponde a ninguna normativa obligatoria; resulta obligatoria si se trata de emisiones puntuales pero no cuando proceden de un ruido ambiental. De hecho, en numerosos puntos de la ciudad donde se realizan controles, ese límite resulta superado, y, de hecho, hoy, actualmente, si ese límite dentro de la ciudad queda superado es precisamente porque, no existiendo el tercer cinturón, se obliga a todo el tráfico pesado y no pesado a pasar por el interior de la ciudad, lo cual, evidentemente, no implica que se tomen todas las medidas dentro del proyecto para reducir al mínimo las emisiones sonoras.

Nosotros no queremos hacer valoraciones de otra naturaleza, pero hasta podría darse la circunstancia de que el cuarto cinturón de ronda, si se priorizara sobre el tercero, podría dar

lugar a diversas especulaciones urbanísticas, que creemos que no es precisamente lo más importante para la ciudad.

Por nuestra parte, pues, vamos a apoyar la enmienda del Partido Popular, nos parece adecuada, y esperemos que en el descanso que haya se pueda llegar a un acuerdo.

Nada más.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Artieda, tiene la palabra.

El señor Diputado ARTIEDA GARCIA: Gracias, señor Presidente.

Brevemente, para explicar la posición del Grupo Socialista. Expresar al Grupo Mixto que la proposición no de ley que ha sido presentada no es, a nuestro entender, en este momento una propuesta muy acertada.

De la misma forma, la enmienda de modificación presentada por el Grupo Popular nos parece también que no es una solución explícita y clara a la proposición no de ley presentada por el Grupo Mixto. Creo que en este momento y en esta ocasión estamos confundiendo las delimitaciones de las responsabilidades y de las obligaciones de los tres estamentos, de las tres entidades con las que el Estado español está gobernándose a sí mismo: por un lado está la administración municipal; por otro lado, la autonómica, y, por otro lado, la estatal. Las tres administraciones son autónomas, y tan autónomas son para proponer el plan general en Zaragoza y hablar del tercer cinturón o del cuarto cinturón como para que el Ayuntamiento de Zuera, por ejemplo —y en estas Cortes se ha debatido bastantes veces—, tenga la autonomía suficiente para decidir si se hace una macrocárcel o no se hace una macrocárcel en Zuera; la misma autonomía para hacer un vial como para poder llegar a un concierto con el Estado y crear una macrocárcel, o crear, por ejemplo, un cuarto cinturón con el MOPTMA (actualmente, Fomento). Creo que en esta posición es donde nos estamos encontrando y donde estamos diciendo que no es muy acertada la proposición no de ley del Grupo Mixto ni la enmienda de modificación del PAR.

En urbanismo, el orden de factores sí que altera el producto. No es lo mismo, como he oído decir a algún portavoz (en concreto, que yo recuerde, el portavoz del PAR), no es lo mismo iniciar el cuarto que rehacer el tercero, puesto que el producto final del urbanismo conlleva soluciones distintas a una ciudad, soluciones distintas a un proyecto de convivencia y de habitabilidad de un entorno urbano.

En resumidas cuentas, pensamos que son dos obras totalmente distintas, que no tienen por qué tener correlación entre sí: una cosa es un vial, que es el tercer cinturón, realizado por el Ayuntamiento de Zaragoza en función de sus propias competencias, y otra cosa es el cuarto cinturón, que se denomina cuarto cinturón, que desarrolla el MOPTMA (antiguamente; en la actualidad Fomento), y que es para una autovía que circunvala un nudo de comunicaciones importante en el noroeste español, que es la ciudad de Zaragoza, que son dos cosas distintas.

Si desde esta posición entendemos que una cosa es un vial que hace una ciudad, que tiene la solución de desarrollar una vía más o menos rápida, dentro de lo que es un casco urbano, y sabemos diferenciar que el cuarto cinturón es una autopista o una autovía de circunvalación de distintas comunicaciones en el noroeste de España, podremos empezar a delimitar y podre-

mos empezar a poner en su sitio cada una de las dos soluciones y cada una de las dos propuestas. Porque, como decía el portavoz del PAR, estamos confundiendo lo que es una circunvalación de autopistas, de grandes redes de comunicación, con lo que es un vial de una ciudad, y estamos abriendo la puerta, como ya vimos el otro día en un medio de comunicación, a que una sociedad proponga ubicar seis mil viviendas al lado del cuarto cinturón. Con lo cual, puede ser demagógico: se puede decir que vamos a bajar el precio de la vivienda, que vamos a hacer muchas viviendas, pero lo que no se dice nunca y lo que nunca hacen estos tipos de urbanizaciones es conllevar estos servicios que, por desgracia y por experiencia, tenemos todos. No dicen más que hacer cinco mil ochocientos y pico viviendas, pero no dicen que haya que hacer institutos, escuelas, centros de salud, etcétera, etcétera. Y, en una ciudad de veinticinco mil habitantes, hacer seis mil viviendas es una ciudad, un suburbio de veinticinco mil, de clase media, de clase baja o de clase alta, pero es crear ya una subciudad dentro de lo que es, homogéneamente, un casco urbano o una gran ciudad.

Nuestra propuesta es que, si hay un receso, y pudiéramos explicitar que no tiene nada que ver el cuarto cinturón con el tercero y que son dos obras distintas, e instar —eso sí— al ayuntamiento a que desarrolle el tercer cinturón en su competencia, e instar a fomento a que desarrolle el cuarto cinturón como es su propia competencia, pero no los dos a la vez, porque son dos obras totalmente distintas: una es una obra urbana y la otra es una obra del Estado, aunque, obviamente, está alrededor de la ciudad de Zaragoza.

Nada más.

Muchas gracias.

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

Suspendemos la sesión lo más brevemente posible, dado el contenido de la sesión de hoy.

Muchas gracias.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Se reanuda la sesión.

¿Va a fijar la posición en relación con las enmiendas?

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

Creo que el problema de fondo, señorías, es que se estaba planteando, por parte de algunos portavoces, el problema de que esta proposición no de ley se inmiscuía, en principio, en competencias municipales del Ayuntamiento de Zaragoza. Es posible, es posible que la referencia al tercer cinturón sea competencia del Ayuntamiento de Zaragoza, pero no olviden, señorías, que el cuarto cinturón de ronda afecta al área metropolitana de Zaragoza, y afecta a la ordenación de una parte importante de barrios rurales de Zaragoza, algunos de ellos alejados del casco urbano, y, desde luego, al área metropolitana; y no olviden sus señorías que el proyecto de ley de delimitación comarcal, que recientemente tuvo entrada en esta cámara, habla del área metropolitana de Zaragoza, de una comarca denominada Zaragoza.

En consecuencia, creo que está plenamente justificado que estas Cortes entren en este tema y que un Grupo Parlamentario, Chunta Aragonesista, haya planteado una iniciativa que sí afecta, en parte, a la ciudad de Zaragoza, pero que afecta también al área metropolitana, al área comarcal de Zaragoza y a la ordenación territorial aragonesa, en consecuencia, sobre la que

quiero recordarles tiene competencias exclusivas el Gobierno de Aragón, la Comunidad Autónoma aragonesa, desde el Estatuto del ochenta y dos.

Nosotros estábamos dispuestos a quitar la referencia del tercer cinturón. Simplemente quiero decir que solicitábamos al Ministerio de Fomento la ejecución —eliminábamos también la priorización— urgente del cuarto cinturón. Creemos que ésa era una fórmula que permitía no entrar en la autonomía municipal y eliminar las referencias al tercer cinturón, pero tampoco ha sido posible, en consecuencia, admitir la enmienda del Partido Popular, y no hemos sido capaces de llegar a un texto que pudiera concitar el apoyo de todos, de modo que tampoco podemos modificar la redacción del texto presentado.

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

Entonces, sometemos a votación el texto original de la proposición. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? **Dos votos a favor, dieciséis en contra. Queda rechazada la proposición.**

¿Algún portavoz desea hacer uso de la palabra? Señor Bernal.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Gracias, señor Presidente.

Quiero lamentar el que no hayamos sido capaces, entre unos y otros, de llegar a un texto que pudiera concitar el apoyo de esta cámara. En todo caso, me temo que el problema de fondo, en el que no hemos sido capaces de ponernos de acuerdo, era el tercer cinturón. Nosotros, desde luego, seguimos siendo críticos con el trazado del tercer cinturón, con el modo en que se está llevando a cabo y se ha llevado a cabo la tramitación del tercer cinturón, y creemos que, a pesar de todo, una solución a ese problema estaba en el cuarto cinturón, que puede desviar el tráfico pesado y que es el que más impacto puede tener sobre la calidad de vida de la ciudadanía.

En consecuencia, lamentamos que esta iniciativa no pueda salir adelante; pero, bueno, volveremos a la carga con otras parecidas.

Muchas gracias.

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

Señor Rubio.

El señor Diputado RUBIO FERRER: Sí. Muy brevemente también, señor Presidente, para explicar el apoyo de Izquierda Unida a esta iniciativa, que debe circunscribirse especialmente a lo que ha sido la posición de nuestro grupo municipal en el Ayuntamiento de Zaragoza, por parte de Izquierda Unida, en la contrariedad que nosotros tenemos sobre cómo se ha planteado el trazado por el tercer cinturón.

En ese caso concreto coincidimos con Chunta Aragonesista en cuanto al cuarto cinturón, en estos momentos, y en esa línea yo he creído entender la última posibilidad que se planteaba de negociación por su parte, para desentendernos del tercer cinturón y hablar solamente de la necesidad de realizar el cuarto cinturón, dirigiéndonos al Ministerio de Fomento, puesto que el cuarto cinturón en esa última propuesta que ha realizado no entraba en contradicción con el tercero. En ese sentido, lamentamos también que no haya sido posible y esperemos que, independientemente de que en estos momentos no se haya tomado ninguna resolución por parte de estas Cortes, independientemente de eso, que por parte del Ministerio de Fomento sí

que se agilicen los trámites para el cuarto cinturón, independientemente de la gestión que va a llevar el tercero.

Muchas gracias.

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

Señor Calvo.

El señor Diputado CALVO LOU: Gracias. Simplemente quiero decir que, tal como ha quedado redactada la proposición no de ley, nosotros entendemos que era inmiscuirse en temas del Ayuntamiento de Zaragoza y que la autonomía municipal está por encima de cualquier otra circunstancia. Por lo tanto, nosotros no hemos podido apoyarla.

Nada más, y muchas gracias.

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

Señor Artieda, tiene la palabra.

El señor Diputado ARTIEDA GARCIA: Gracias, señor Presidente.

Solamente quiero decir que lamentamos no haber podido llegar a una proposición de consenso, pero que hemos podido constatar como (es una cosa que en este año de Legislatura que llevo en estas Cortes he podido ir comprobando reiteradamente), desde este lugar, desde estas Cortes de Aragón, a veces, hacemos propuestas a otras instituciones que quizás deberíamos hacerlas más hacia nuestro propio Gobierno de la Comunidad Autónoma, al cual tenemos que controlar y apoyar, dependiendo de estar en oposición o en Gobierno. Y creo también que éste es un caso en el que estamos inmiscuyéndonos en lo que es la competencia municipal, en la autonomía municipal del Ayuntamiento de Zaragoza.

Por eso lamento el no haber podido llegar a una proposición no de ley en la cual pudiéramos instar a las dos instituciones de las cuales estamos hablando: el Ministerio de Fomento, por una parte, y el Ayuntamiento de Zaragoza, por otro lado, respetando la autonomía del Ayuntamiento de Zaragoza, como también pedimos el respeto a la Comunidad Autónoma, por parte del Gobierno central, como cuando a veces parece que se inmiscuye en la ordenación del territorio de nuestra propia Comunidad Autónoma. En este sentido exijo el mismo respeto para el Ayuntamiento de Zaragoza que para la Comunidad Autónoma de Aragón.

Nada más que quiero manifestar el pesar por no haber podido llegar a una proposición de consenso.

Muchas gracias.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Muchas gracias.

Señor Martín.

El señor Diputado MARTIN MINGUIJON: Sí. Gracias.

También nos sumamos a ese lamentar no haber podido llegar a un acuerdo, pero, efectivamente, yo creo que en este caso queda refrendado el resultado de la votación de la proposición no de ley. Somos más personas las que coincidimos en que era una injerencia que, en este momento, las Cortes no deberían de aceptar, sin analizar incluso el caso en cuestión. Yo pienso que sería un atrevimiento por nuestra parte decir aquí qué es lo que interesa más o menos, en contra de una voluntad municipal, que es donde todos los vecinos tienen la oportunidad de mani-

festar sus derechos y su voz, a través de los representantes, democráticamente elegidos, que son los concejales y que son los que han determinado lo que en este momento se debe decir.

Son dos obras —lo decía el portavoz del Partido Socialista— que no tienen nada que ver unas con otras, y efectivamente así lo es, pero sí que tienen un nexo de unión en manera que las dos afectan al tráfico de la ciudad de Zaragoza, aparte de que una es mucho más amplia y afecta también al noroeste de España. Nosotros lo que queremos decir hoy aquí, con nuestro voto y nuestra postura, es, sencillamente, que queremos respetar esa autonomía municipal con toda exquisitez.

Nada más.

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

Pasamos al punto número tres: debate y votación de la proposición no de ley número 38/96, relativa a un grupo de sesenta y seis viviendas denominado el Tirador, de Montalbán (Teruel), presentada por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida de Aragón.

Para su presentación y defensa tiene la palabra el señor Rubio.

Proposición no de ley núm. 38/96, relativa a un grupo de sesenta y seis viviendas denominado «El Tirador», de Montalbán (Teruel).

El señor Diputado RUBIO FERRER: Gracias, señor Presidente.

Se trata, como se dice en la proposición no de ley, de un grupo de sesenta y seis viviendas de protección oficial que fueron finalizadas en el año ochenta y cinco, de gestión directa por parte de la Diputación General de Aragón.

Algunas de las cuestiones que resultan curiosas en este asunto son, por ejemplo, que hasta el año noventa y dos no se realizaron por parte del ISVA las primeras gestiones para la cesión de la urbanización al ayuntamiento, y que, por alguna circunstancia que yo desconozco en estos momentos, no siguieron adelante.

No obstante, ha sido frecuente en estos últimos años que los vecinos que viven en las viviendas hayan solicitado arreglos de su urbanización, que por ser una urbanización no cedida por parte del ISVA al Ayuntamiento de Montalbán, evidentemente, no pudo acometer. Especialmente, en este inicio de año se han puesto de manifiesto algunos problemas de carácter bastante serio; además de los problemas de las aceras, de alumbrado, etcétera, en el tema exterior, un elemento muy importante han sido las deficiencias que se han observado en el alcantarillado. Creemos, evidentemente, que se trata de deficiencias de la construcción, porque tanto las pendientes, los empalmes y las reducciones plantean deficiencias que han llevado a que en varias ocasiones las aguas residuales hayan desbordado las arquetas y hayan quedado acumuladas en charcos en los propios bajos de la urbanización, puesto que estas tuberías no están enterradas en el suelo, sino que van al aire en unos bajos de la urbanización. Eso supone que, desde el punto de vista de la salubridad pública, ya ha habido varios informes técnicos de la arquitecta municipal, en los que ya se ha planteado incluso la necesidad de un presupuesto ligeramente por encima de los tres millones de pesetas, pero, sobre todo, la necesidad de que las obras de saneamiento eran de extrema urgencia, especialmente de cara al verano.

Ciertamente, vuelvo a insistir en el hecho de que la urbanización, en estos momentos, todavía es del ISVA, puesto que no

ha sido cedido al ayuntamiento; pero el ISVA en estos momentos lo que plantea es que tienen que ser los vecinos los que resuelvan esa situación de deficiencia de su alcantarillado, que, como vuelvo a repetir, es una deficiencia de la construcción propia, incorrectamente realizada con materiales poco apropiados. Por lo tanto, el ISVA en estos momentos se haría cargo de la urbanización exterior: aceras, alumbrados, etcétera, pero no del tema de desagües.

En todo caso, un aspecto que a mí me preocupa especialmente es que la propia directora del ISVA haya dicho que no tiene en la actualidad dinero ni para edificar ni para reparar, es decir, que el problema fuese que, por las dificultades financieras que pueda tener el ISVA, no se acometieran unas obras que, desde nuestro punto de vista, deberían partir del propio ISVA, como propietario, en estos momentos, de la urbanización.

Por lo tanto, yo quiero finalizar ya, señor Presidente, haciendo un resumen muy sencillo, planteando tres puntos que me parecen, globalmente, muy fáciles de entender: primero, que se trata de una deficiencia de la construcción, no del uso que se ha podido realizar a lo largo de los años que lleva construida, sino que es una deficiencia de construcción; segundo, que la urbanización es del ISVA (si fuese del ayuntamiento, el ayuntamiento hubiese tenido que responsabilizarse; en estos momentos, la urbanización es del ISVA porque todavía no la ha cedido al ayuntamiento), y, tercero, que en esta circunstancia no parece oportuno que se desvíen o deriven los problemas de solución de esa situación hacia los vecinos, cual parece ser el planteamiento del ISVA de que los vecinos deben arreglarse, pagarse esos dineros. Por lo tanto, nos parece una situación realmente fuera de lugar y por eso la proposición no de ley plantea que sea el propio ISVA quien solucione esas deficiencias y lo haga especialmente en el ámbito de lo que es todo el tema de las aguas residuales, puesto que en el verano podría haber dificultades muy importantes, ya que, como he dicho antes, la acumulación de esas aguas fecales, evidentemente, sale por lo que es la puerta hacia las escaleras de los bloques, y eso puede plantear serios problemas de cara al verano.

Nada más, y muchas gracias, señor Presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Aragonés, señor Rodríguez, tiene la palabra.

El señor Diputado RODRIGUEZ CHESA: Gracias, señor Presidente.

La verdad es que es una proposición no de ley que, de alguna forma, invita, casi como continuación de la proposición anterior, a plantear el no procede, puesto que creo que estamos entrando de lleno en competencias de otras instituciones, en este caso del ISVA y del propio ayuntamiento; pero, de alguna forma, por respeto al Grupo Parlamentario proponente y a su portavoz en este caso, porque entiendo su interés puntualísimo, puesto que es de la ciudad donde él reside, pues creo que procede dar una pequeña explicación al respecto.

De todas formas, es una cosa muy curiosa, porque existen reiterados informes, tanto del propio ayuntamiento, de sus técnicos y del propio ISVA, y, curiosamente —por supuesto, en los que conozco—, hay contradicciones manifiestas y un despejar el problema hacia la otra parte, con una cierta claridad y contundencia que, de alguna forma, hacen adivinar que lo que hay es un desplante olímpico a la situación, sin ánimo de resolver. Y, de alguna forma, entiendo que no es propio que estas Cortes

sean las que entren en la postura de juez, porque esto tiene todos los visos de un contencioso-administrativo. Amparándonos en un par de cuestiones y retomando los argumentos del portavoz de Izquierda Unida, creo que nos dará pie para entender que no queremos entrar en esa posición de juzgar una postura difícil, sino, simplemente, en todo caso, en buena voluntad, invitar a ambas partes (ISVA y ayuntamiento) a un acuerdo por medio de sus técnicos que, realmente, facilite la solución.

Decía el portavoz de Izquierda Unida que las deficiencias se considera que son de construcción. Yo no puedo entrar en ello, puesto que desconozco, por supuesto, la obra e informes técnicos coincidentes; pero sí que puedo preguntar por qué no se han denunciado estas deficiencias desde el año ochenta y seis, que es el momento (febrero del ochenta y seis) en que adquieren la calificación definitiva. No me parecen lógicos once años para darse cuenta de un problema tan grave, procedente de la propia construcción. Los propios vecinos deberían haber incidido en esa denuncia, y, por supuesto, al ayuntamiento habría que achacarle precisamente el que no hubiera sido el denunciante, incluso a otros niveles, de esta situación.

La urbanización es del ISVA y, efectivamente, como promotor debería, en su caso, inmediatamente después de la calificación definitiva, haber trasladado la urbanización al ayuntamiento. ¿Por qué no lo hizo? Lo desconozco, y, por lo tanto, tampoco nos pone en disposición de tomar una postura absolutamente clara.

Lo triste del tema, por supuesto, es, como siempre, que los que pagan el pato —entre comillas— son los vecinos; se están encontrando con una situación anormal que les genera problemas, y entiendo los que les puedan suponer, en un momento de tormenta o de aluvión de desagüe, por la circunstancia que sea, tragarse en sus bajos todos los desagües que, a lo mejor, serán los de sus propias viviendas y los que vengan en retroceso; pero, de alguna forma, entiendo que las instituciones son las que deben resolver, y deben resolver cuando en los informes hay frases tan curiosas como en uno de los informes de la arquitecta municipal, que dice que el alumbrado público se encuentra deteriorado por rotura de báculos, debido a actos de vandalismo y, naturalmente, deficiencias provocadas por el paso del tiempo y consiguiente falta de mantenimiento, lo cual no puede imputarse a esta Administración.

El ISVA reconoce en su informe que hay problemas en el alcantarillado, argumenta la posibilidad de hacer un informe técnico, actualizado y conjunto, y entonces ver qué posibilidades hay de asumir el problema. Alude también a un muro existente (cosa que no se menciona en otro tipo de informes) en el que el propio ISVA, mediante el informe técnico de su Servicio Provincial de Teruel, reconoce que hay problemas, que producen filtraciones y encharcamientos con motivo de lluvias, y habla desde la predisposición a esa reparación.

Entendemos, pues, que es un tema tan de negociación entre las partes implicadas, institucionales, por supuesto, no de los vecinos, que nosotros no vamos a poder admitir la proposición no de ley, la vamos a votar en contra, porque —repito— entendemos que es un tema más de puro acuerdo y, en su defecto, de un contencioso.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Velasco.

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

Para manifestar que nosotros vamos a apoyar íntegramente la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida. Después de recabar los informes necesarios, nos encontramos en una situación típica del ISVA, y es que una vez que hace las viviendas y da las llaves se olvida olímpicamente de ello y es casi imposible poder llegar a acuerdos con ellos. Lo digo porque a lo mejor el Ayuntamiento de Teruel es uno de los que más volumen de suelo tiene con el ISVA, precisamente, y después de muchísimos años de intentar poder ponerse de acuerdo en cómo se ceden los suelos que se deben urbanizar es absolutamente imposible.

El ISVA debe cumplir como cualquier promotor y, por lo tanto, una vez ha finalizado una construcción, lo que debe hacer es plantearle la cesión de los terrenos, como hace un propietario particular, y en ese momento es cuando el Ayuntamiento, mediante un informe técnico, acepta o no acepta esa obra, porque estén en condiciones, y, a partir de ahí, además, las responsabilidades, en las redes que han sido cedidas, corresponden al Ayuntamiento. Mientras no están cedidas, la responsabilidad absoluta es del promotor, y, en este caso, es del ISVA, y si las farolas no tienen cargo de mantenimiento, si el Ayuntamiento entrara a mantenerlas, podría encontrarse el alcalde de turno con un problema legal de bastante envergadura, porque le dirían que estaba gastando dineros sobre propiedades que no son suyas, y, por lo tanto, no las puede ni pagar.

Ante esa cuestión, yo creo, entrando en el tema puntual que se especifica en la proposición no de ley, que estamos hablando de tres millones de pesetas, sobre unas viviendas de promoción pública que construyó el ISVA, que creo que es el chocolate del loro para los dineros que normalmente maneja este Instituto, y, por lo tanto, resolvamos el problema y después veamos a ver en qué posición se queda Ayuntamiento con la Diputación General de Aragón. Pero yo creo que es difícilmente explicable a los vecinos que una infraestructura que todavía corresponde, por negligencia, al ISVA se quiera imputar ahora sobre los propios vecinos. Si el problema ha aparecido ahora —informes técnicos lo dicen—, lo que está claro es que se piensa que está mal planteado el propio desarrollo de los saneamientos.

Por lo tanto, yo creo que la cantidad es pequeña. Resuélvase el problema por las administraciones, sepamos que son viviendas de promoción pública y, a partir de ahí, el resto de las cuestiones plantéese mediante negociación entre Ayuntamiento e ISVA; pero, como digo, quien más tiene que hacer ahí y quien más responsabilidad tiene es el ISVA, que tiene que ceder las instalaciones en perfectas condiciones al Ayuntamiento, que es lo único que se les exige al resto de los promotores, y, por lo tanto, la primera que debe exigir esas condiciones es la propia Administración, y no se descargue sobre el Ayuntamiento.

Yo creo que el tema está suficientemente justificado, es de máxima urgencia, la cantidad es pequeña, resolvamos el problema y, a partir de ahí, dejemos el tema de la negociación para lo que es la cesión global que llegue mediante un convenio en el que se fijen las condiciones de cesión, que se termine de una vez por todas y que un tema que está afectando a ciudadanos de Montalbán, efectivamente, sea competencia del Ayuntamiento. Pero, como digo, en este momento, legalmente, le sería imposible actuar al Ayuntamiento en esta urbanización; de lo contrario, se podría encontrar con un informe jurídico diciendo que está haciendo malversación de fondos.

Nada más; muchas gracias.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Martín, por el Grupo Popular.

El señor Diputado MARTIN MINGUIJON: Sí, brevemente, por no reiterar las conclusiones de algunos de los portavoces que nos han precedido; pero también tenemos que empezar diciendo lo mismo que en la otra proposición no de ley que se ha debatido aquí esta mañana, es decir, la oportunidad de la misma.

Yo pienso que estamos aquí desviando el contenido y la misión que unas Cortes tienen que asumir. En este momento, éste es un tema más jurídico; por lo tanto, entendemos que es un tema más judicial, de dos o tres partes, que no de adoptar posturas a través de una cámara de representación en las Cortes de Aragón.

Vemos, no obstante, que aquí, en la proposición no de ley, en los informes que nosotros hemos podido recoger al respecto, se está hablando de tres tipos de problemas que nada tienen que ver unos con otros: daños de las propias edificaciones de las dieciséis viviendas de protección oficial, daños de alumbrado y pavimentación que tiene la propia urbanización y luego sería un tercer problema, que sería la urbanización, por parte del ISVA, de esas sesenta y seis viviendas, entre otras cosas.

Aquí, en este momento, nosotros decimos que no corresponde a las Cortes tener que decidir o tener que opinar lo que se debe o no se debe hacer, y quién es el responsable de ello. Por lo tanto, no vamos a poder apoyar esta proposición no de ley. Se dice por parte de alguno de los grupos que la responsabilidad es primordialmente del ISVA. Para nosotros sería muy fácil darle la razón, incluso políticamente interesante, puesto que el 17 de febrero de 1986, que es cuando se otorga la calificación definitiva, gobernaba el Partido Socialista en la Comunidad Autónoma; para nosotros sería muy fácil agarrarnos aquí, pero no tiene la culpa el ISVA, por lo menos lo intuimos, no tiene la culpa el ISVA. Si repasamos lo que dice el Código Civil a estos efectos, tenemos que decir que, mientras está en construcción, el constructor es el responsable, y que una vez acabada y entregada esa calificación definitiva se subroga a la comunidad de propietarios la obligación de conservar y mantener todo lo que en ese momento ha aceptado, y, si no, no lo tenía que haber aceptado.

Pero sigo diciendo que se oían discusiones jurídicas, en las que yo no me considero ni siquiera capacitado para entrar en profundidad, y meramente hago casi una lectura de los informes jurídicos que he podido tener a mi alcance. Por lo tanto, es una proposición no de ley que no entendemos por qué llega aquí, a estas Cortes, y lamentamos que estos temas puntuales y particulares que afectan a municipios, que afectan también a unos ciudadanos y que les deseamos a ellos la mejor de las soluciones, en esta cámara no es lo que en este momento deberíamos debatir.

Nada más.

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

Señor Rubio, ¿desea hacer alguna modificación?

Pasamos a votación ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? **Seis votos a favor, nueve votos en contra. Queda rechazada la proposición no de ley.**

¿Algún portavoz...? Señor Rubio, tiene la palabra.

El señor Diputado RUBIO FERRER: Sí, señor Presidente. Para lamentar, como no podía ser de otra manera, que esta proposición no de ley no haya podido salir adelante. Yo creo

que hay algún aspecto que aclarar en este momento. Lo de que esta proposición sea o no procedente es algo que a mí en algunos momentos me sorprende, porque se trata de un problema de una localidad de Aragón y en una promoción del ISVA —señor Rodríguez Chesa, el ISVA no es una institución ajena a la Diputación General de Aragón—, de una promoción de viviendas en la que el propio ISVA fue el promotor, y que en estos momentos todavía es de gestión del ISVA. Por lo tanto, si hubiese sido un problema puntual de una gestión de un ayuntamiento, yo no lo hubiera traído, pero esto es algo que compete al ISVA y que, además, tenía la necesidad de una solución urgente por la problemática sanitaria que estaba planteando.

Segundo aspecto que hay que aclarar. Aquí no hay ningún enfrentamiento entre el ISVA y el Ayuntamiento. Se trata de resolver un serio problema de infraestructura que en estos momentos es de gestión del ISVA. El Ayuntamiento lo único que quiere es que, cuando se solucione el tema, se le haga la cesión al Ayuntamiento para no tener que venir con estos temas aquí; si el ISVA hubiera hecho la cesión hace dos, cuatro, seis, ocho o diez años, ahora mismo sería el Ayuntamiento, igual que otros ayuntamientos de la Comunidad Autónoma, el que tendrían que resolver su problema, puesto que sería ya de gestión directa del Ayuntamiento. Y, por lo tanto, el tema de enfrentamiento ISVA-Ayuntamiento aquí ni yo lo he planteado ni se plantea en ningún momento concreto. Es la problemática de unos vecinos que en una urbanización de gestión del ISVA se van a tener que resolver sus problemas, porque el ISVA, su gestor, no les echa una mano o no resuelve la problemática surgida.

Nada más; muchas gracias.

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

Señor Rodríguez.

El señor Diputado RODRIGUEZ CHESA: Señor Rubio, creo que siento el haber votado que no porque quisiera entender el problema, y me preocupa, me preocupa porque, en definitiva, como he dicho, los que están pagando las consecuencias son unos vecinos que no tienen ninguna incidencia ni ninguna culpabilidad en este asunto.

Pero sigo pensando que es una situación en la que yo no entro a decir quién tiene la razón, que, efectivamente, el promotor ha sido el ISVA y que no ha entregado la urbanización, eso es así, pero desconozco los motivos por los que no se ha llegado a esa finalización.

En todo caso, repito que, ante informes técnicos existentes tan contradictorios, entiendo que es un problema exclusivamente técnico-jurídico que deben resolver ambas partes, y, además, creo que no podemos correr el riesgo de que esto sea un precedente para una continua carga de planteamientos similares en esta Comisión o en comisiones de otro tipo. A lo mejor tendríamos que plantearnos desde aquí revisar las acciones que debe realizar el ISVA y exigirselas, pero globalmente.

Nada más.

Muchas gracias.

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

Señor Velasco.

El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ: Gracias, señor Presidente.

Brevemente, para decir que yo no he planteado aquí un problema de gestión de un partido o de otro. He estado hablando de un instituto que pertenece a Aragón, y, si en el año ochenta y seis no se cedió el suelo, pues muy mal por parte del ISVA y por sus responsables por no haberlo hecho en el año ochenta y seis; pero si en el ochenta y siete tampoco lo hicieron, también muy mal para los responsables que estuvieron en el ochenta y siete, y en el ochenta y ocho, etcétera, etcétera. Y al final eso no será una responsabilidad de los vecinos, al final esa será una responsabilidad de una administración que un momento determinado la ha gobernado uno y en otro momento determinado la han gobernado otros.

Yo creo que tiene todo el sentido del mundo que esta proposición no de ley venga aquí, ¡a ver adónde va a ir un control al ISVA!, ¡no lo llevaremos a la Diputación Provincial, supongo!, ¿no? Yo creo que la competencia es de aquí totalmente, y vendrán muchas más de éstas, y vendrán muchas más de éstas, porque, mientras el ISVA tenga un suelo público, tendrá que dejarlo en buenas condiciones, y, si no lo deja o actúa mal, tendremos que instarle desde las Cortes, como control, a una parte del Gobierno, para que se haga. Con eso no quiero echar la culpa al partido que esté gobernando ahora, ni al que estuvo antes, ni al que estuvo después, porque prácticamente todos, menos Izquierda Unida, hemos estado gobernando en esta Comunidad Autónoma; lo que yo digo es que es imposible gobernar con el ISVA y, además, con cualquier gobierno, que es lo que, encima, peor me sabe. Pero es imposible: a lo mejor es que es un problema hasta de algún funcionario, y entonces habrá que aclarar de una vez por todas que no se le pueden cargar a la Administración local unos problemas que son de la Administración autonómica. Que haga bien las cosas. Desde el año ochenta seis se sabe que esa urbanización no está cedida, ¡pues que se ceda!, y, si resulta que es que el ayuntamiento de turno, el que sea, no quiere cogerla, será otro problema distinto. Pero yo creo que esos temas hay que cerrarlos de una vez por todas.

Ahora es muy difícil de explicar a los vecinos, porque el problema no se plantea tanto entre el Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma. Se plantea entre usuarios, vecinos y Comunidad Autónoma, porque el Ayuntamiento tiene muy sencillo decir que no es competencia suya, porque en ese suelo no puede entrar. Pero ¿a quién reclama el vecino?: ¿a la DGA? No; va al Ayuntamiento a decirle: «arrégleme usted el problema, que soy tan ciudadano como los demás, que pago mis impuestos y que resulta que el alcantarillado no me funciona». Y eso es lo que sucede.

Yo creo que estamos hablando, como digo, de un problema menor, puntual, y que se debería de arreglar por parte de la Comunidad Autónoma, y por eso lamento tremendamente el que no se haya aprobado esta proposición no de ley.

A partir de ahí, hay que decirle al ISVA —y se lo diremos tantas veces como sea necesario— que lo que sea de su responsabilidad lo resuelva bien, y que, cuando ha terminado la promoción o tiene un suelo público que ha vendido, tiene que coger ese suelo y ponerlo a disposición del Ayuntamiento, y para eso hay unos cauces que los ayuntamientos exigen a cualquier contratista que desarrolla un suelo; el único que no lo está cumpliendo ahora, o uno de los que no lo cumplen (no el único), uno de los que no lo cumplen es el ISVA. Y, como digo, como van a venir a esta Comisión, o van a venir a estas Cortes bastantes más temas, porque la envergadura es bastante fuerte, por eso digo que definiendo que es competencia absoluta de las Cortes. Porque, cuando traemos una proposición no de ley de carreteras, no decimos que tenga que ser un mínimo de dos-

cientos millones, y, si no, no es competencia. No; mire: si es competencia de la Comunidad Autónoma, valga una peseta o valga mil millones de pesetas.

Pues yo creo que ante este tema estamos igual, yo creo que no es excusa que dejemos un problema en el que el Ayuntamiento va a tener las quejas y no va a poder actuar (que eso es lo gordo: no va a poder actuar), y se cree un litigio entre particulares y la Comunidad Autónoma, en que, lógicamente, siempre tiene que ganar bastante la Comunidad Autónoma, porque está alejada, y el problema se lo van a tener que tragar los vecinos.

Nada más, y muchas gracias.

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

Señor Martín.

El señor Diputado MARTIN MINGUIJON: Muchas gracias, señor Presidente.

En principio, quiero explicar el porqué de nuestro voto en contra a esta proposición no de ley. Queremos decirle que sentimos profundamente los problemas que puedan tener allí los vecinos de estas sesenta y seis viviendas, pero tenemos que decir que, atendiendo al análisis que nosotros vemos en estos informes jurídicos, podemos ver que, si la aprobáramos, ya estamos tomando partido, tomando parte en un asunto que no vemos absolutamente claro. Es decir, los daños propios de la edificación entendemos que corresponden a los propietarios, a los copropietarios; en su día, al constructor; a partir de ese día, a los copropietarios. Está clarísimo el Código Civil a estos efectos. Los daños de urbanización, cuando, además, la propia arquitecta municipal está conociendo que están deteriorados por motivos de actos vandálicos, corresponden al Ayuntamiento. Así lo entendemos nosotros.

Y nosotros hubiéramos podido apoyar el primer párrafo del tercer punto, estamos de acuerdo en que la cesión sí que la tiene que hacer el ISVA y en que es conveniente que la haga cuanto antes. Pero como en este tema podemos estar o no estar de acuerdo unos u otros, pues es un tema que seguramente tendrá que resolverse a lo mejor en los tribunales. Yo no lo recomiendo, pero a lo mejor es en los tribunales. Pero, desde luego, no vemos nosotros con claridad que tengamos que responsabilizar al Gobierno de Aragón de todas estas deficiencias, porque entendemos que también hay otros responsables, además del Gobierno de Aragón, que ya le digo que en el último párrafo nosotros estaríamos de acuerdo, en el último punto estaríamos de acuerdo en el primer párrafo.

¿Que van a venir muchas más proposiciones de éstas? Pues, mire usted, todas las que ustedes quieran, ¡faltaría más!, como no puede ser de otra manera: todas las que ustedes quieran. Pero yo les agradecería —y se lo digo con el mejor tono que les pueda expresar— que, cuando digo o decimos que es competencia o no competencia, que son oportunas o no oportunas estas proposiciones no de ley, imagínense ustedes si cada conflicto que hay con cada departamento de la Diputación General, y con cada caso concreto, tuvieran que derivar en proposiciones no de ley que tuvieran que venir a estas Cortes, imagínense ustedes. Seguramente poco y flaco favor estaríamos haciendo a la sociedad aragonesa porque colapsaríamos las Cortes, sencillamente. Si con casos puntuales y concretos de este tema estuviéramos todos los días presentando proposiciones no de ley... Sí, se pueden presentar, desde luego, por valor económico de una peseta —como usted ha referido—, o desde un individuo, que es importantísimo, pero yo pienso que nuestra misión es generalizar.

Y, eso sí, si entendemos que el ISVA no está funcionando bien, ése sí que es un motivo lo suficientemente grave como para debatirlo en profundidad y exigir responsabilidades a quien las tenga; estoy totalmente de acuerdo. Pero esto puede ser un ejemplo de lo que se tiene que hacer como generalidad, y a eso nos referimos, no a otra cosa. No nos entiendan ustedes como que no queremos debatir o afrontar problemas particulares: sencillamente porque entendemos que nuestra misión es generalizar más que en esos problemas particulares, y buscar la solución a lo que es la causa de que se originen esos problemas.

Nada más.

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

Terminada la primera parte de la sesión, vamos a suspender por dos o tres minutos.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Se reanuda la sesión.

Pasamos al tercer punto del orden del día: comparecencia del alcalde de Canfranc para explicar el trabajo realizado por el Ayuntamiento durante los diez últimos meses en relación con la reapertura del ferrocarril Olorón-Canfranc.

Señor López, bien venido a la Comisión de Ordenación Territorial.

Le paso la palabra por un tiempo aproximado de quince minutos para cada exposición. Después, los diferentes Grupos intervendrán y posteriormente podrá usted contestar a todos ellos.

Tiene la palabra.

Comparecencia del alcalde de Canfranc para explicar el trabajo realizado por el Ayuntamiento durante los diez últimos meses en relación con la reapertura del ferrocarril Olorón-Canfranc.

El señor LOPEZ MORALES: Muchas gracias, señor Presidente. Señores Diputados.

Para mí también es un honor, desde luego, comparecer aquí ante esta Comisión y ante ustedes para explicar uno de los temas, a nuestro entender, más importantes en cuanto a materia de transportes y comunicaciones de la sociedad aragonesa. Yo, como muy bien dice, quiero exponer —creo que es el sitio más adecuado, además—, el trabajo que el Ayuntamiento ha hecho durante estos diez u once meses últimos, y quiero exponerlo en torno a una argumentación, porque, en definitiva, nosotros hemos encontrado, tras la investigación que hayamos podido hacer desde el Ayuntamiento, tanto en España como en Francia, hemos encontrado razones nuevas durante el último año por las cuales hay que reconsiderar —y es responsabilidad de los dirigentes políticos y de las administraciones— el futuro del transporte en Aragón, y, por tanto, ver de nuevo qué ocurre con la línea Valencia-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc-Pau.

Decirles que cuando entré en el Ayuntamiento me encontré en un momento en que había poquíssimas expectativas para la reactivación de este ferrocarril; incluso las expectativas por parte española y aragonesa —que estas Cortes ya se han pronunciado más de una vez con respecto a este tema— habían caído en el desánimo, y la verdad es que viendo nuevos datos después de la rueda de prensa que hizo el anterior ministro, Borrell, en Canfranc (datos técnicos y datos económicos y políticos), es por lo que me animé a empezar de nuevo a recoger información y a recopilar por qué estaba sucediendo lo que sucedía con el ferrocarril del Canfranc.

Durante este tiempo me he dedicado sobre todo a recoger apoyos de, por un lado, ayuntamientos. Más de cien ayuntamientos han enviado a Canfranc certificados de pleno o acuerdos o manifiestos en favor de la reapertura del ferrocarril. He tenido entrevistas en los ayuntamientos más importantes de Aragón con sus respectivos alcaldes y alcaldesas: desde Huesca, Zaragoza, Teruel, hasta Valencia, Murcia y Alicante, con los respectivos alcaldes y alcaldesas de estas ciudades. Después, también me entrevisté con el Presidente de las Cortes y con los presidentes de las tres diputaciones provinciales aragonesas, que enviaron también sus apoyos respectivos a la reapertura del ferrocarril. Más tarde empecé a tener reuniones con los representantes o los presidentes de las cámaras de comercio, tanto aragonesas como del levante, y, así, me entrevisté con distintos presidentes de cámaras de comercio, que también manifestaron su apoyo a la reapertura del ferrocarril. Por último, con el Consejero de Ordenación Territorial, con el que estuve dos veces, y una, al final, con el Presidente Lanzuela, a quienes les expuse también las razones que ahora quiero contarles aquí brevemente, por las cuales pensaba que el tren debe ser reactivado. El ferrocarril se llama «del Canfranc» pero todos entendemos el transaragonés, el que uniría Aragón con el Bearn y España con Francia.

La conclusión que he sacado de todas estas entrevistas ahora, al final, y de todos pronunciamientos que incluso los Grupos Parlamentarios, o la mayor parte de los Grupos Parlamentarios, han tenido con respecto a este tema, es que prácticamente toda la sociedad aragonesa está manifestando su apoyo a la reactivación del Canfranc; pero nos encontramos con que paralelamente yo observo, y es una opinión particular, un movimiento, no sé si excéptico o de rechazo al tema, y, por tanto, no hay un pronunciamiento, una participación activa respecto a este punto.

Yo tengo que decir que lo primero de lo que me he preocupado es de desmitificar la idea —y aquí hay personas que están y que no están, que han luchado mucho por el tren del Canfranc— de que en el Canfranc no hay que luchar por una cuestión romántica ni de sentimiento. Eso, el que lo tenga, que hay muchos aragoneses que lo tienen, está muy bien, yo soy uno de ellos; pero esa no puede ser ninguna base de ningún tipo ni ningún argumento serio para estar a favor de la reactivación del ferrocarril. Es cuestión de estudiar otros argumentos, y así lo hemos hecho nosotros en la medida de nuestras posibilidades.

Por ejemplo, desde el punto de vista del transporte, de lo que es el soporte, la vía, el transporte por ferrocarril, tengo que decir que hemos sido engañados durante bastantes años, y técnicamente, técnicamente, en cuanto a lo que pueden ser vías, en cuanto a lo que pueden ser túneles, en cuanto a lo que pueden ser rampas, etcétera, etcétera, no hay ningún problema en reactivar la línea del Canfranc. Técnicamente no hay ningún problema porque contrastamos con ferrocarriles de otros países, europeos incluso, que, con pendientes más prolongadas que las que se dan en Francia y radios de curvatura más pequeños, hacen funcionar en líneas parecidas al Canfranc —y aquí existe documentación y fotografías—, en vía única, hasta treinta y seis trenes diarios en un recorrido de ciento veinte kilómetros, y, desde luego, lo hacen perfectamente rentable. Hablamos de características técnicas más adversas que las que existen en la bajada por la parte francesa.

Como saben ustedes también, el transporte por ferrocarril es el más indicado para transportar muchísimos tipos de mercancías, sobre todo industria pesada y mercancías peligrosas, que ahora mismo se están incrementando de manera alarman-

te por el Pirineo, en concreto por nuestro puerto y por otros más. Todas estas mercancías tienen su soporte en vagones homologados, homologados perfectamente, y con un riesgo pequeñísimo en comparación con el riesgo que puede suponer que algún día uno de los camiones que bajan por el puerto de Somport, no sea de leña, pierda los frenos, sea de anhídrido o de algún tipo de sustancia tóxica, y haya un grave accidente en el puerto de Somport.

Desde luego, éstas sí que son razones para, entre todos, luchar por un nuevo ferrocarril que atravesase los Pirineos, y, sobre todo, porque el futuro de los pueblos y de las gentes, en cuanto al transporte por el Pirineo, como ocurre en los Alpes, está en el ferrocarril, en cualquiera de sus variantes, en cualquiera de sus tipos, pero, en todo caso, por el ferrocarril. Hay determinados tipos de mercancías que deben de hacerlo así.

Hoy en día nos encontramos con el colapso de dos fronteras donde trenes enteros que vienen, por ejemplo, de Inglaterra para llevar piezas a fábricas de automóviles aragonesas o valencianas esperan hasta tres días para poder pasar, por la saturación que tienen esos dos pasos importantes.

Todos estos problemas, por supuesto, tienen solución y parece ser que se están estudiando como cuatro soluciones, en estos momentos. Habrán oído ustedes que en estos días pasados había una reunión en Tarbes, donde representantes de distintas cámaras de comercio y algunos representantes de la administración y demás abogan por que se acabe cuanto antes el estudio que aporta, creo que son, tres o cuatro soluciones al paso del ferrocarril transpirenaico que conectase Zaragoza-Pau, o sea España y Francia, Aragón-Bearn. De las cuatro soluciones, por supuesto, una es estudiar —yo creo que muchos solamente lo nombran por cortesía— la del ferrocarril del Canfranc, y otra solución que se está apuntando, y que, a mi juicio, va a suponer un grave despiste para los intereses de la Comunidad Autónoma es el tema de la perforación del túnel del Vignemale, que son nada menos que cuarenta kilómetros que para poder sacar una línea de alta velocidad, que nunca podrá ser utilizada en alta velocidad por mercancías, porque, sencillamente, técnicamente, no se puede, como pasa en el canal de La Mancha y como pasa en otros muchos túneles largos, por dificultades técnicas que yo tampoco controlo ni conozco mucho.

Estamos hablando de atravesar los Pirineos por ferrocarril, para cuestión de transporte; estamos hablando de dificultades económicas increíbles que tenemos, que tienen ustedes aquí, tienen los miembros del Gobierno y tenemos todos, y estamos hablando, por boca de los promotores, de nada más y nada menos que de una inversión de casi quinientos mil millones de pesetas para perforar el túnel del Vignemale. Bien; si esto es una solución de aquí a veinte, treinta años, un túnel de base (que no digo que lo pueda ser, no dudo que lo pueda ser, por la demanda), esperar veinte o treinta años a poder tener un ferrocarril que atravesase el Pirineo, me parece lamentable, porque mientras tanto se va a dar muchísimo incremento de tráfico de camiones por los puertos del Pirineo.

Esperar veinte o treinta años a que este ferrocarril funcione, si es que funciona y se puede hacer semejante inversión, supondría como plantearse, por ejemplo, en los años cincuenta o sesenta, esperar a los años noventa a hacer un AVE, por ejemplo, Madrid-Sevilla, y no poner, mientras tanto, aunque el puerto fuera malo —el de Despeñaperros—, un talgo para poder bajar a Andalucía. Todos ustedes han bajado en talgo a Andalucía antes de estar el AVE y han ido a sesenta por hora por el puerto de Despeñaperros en el Talgo. No sé si alguno de ustedes ha ido hasta Pau y de Pau ha cogido el TGV y un cierto trayecto no

puede ir a más de ciento veinte kilómetros por hora; pero el Hidrostar, que sale de la estación de Montparnasse, de París, que cruza Inglaterra, una vez cruzado el túnel de La Mancha, que no puede ir a más de cien kilómetros por hora, por el efecto pistón, el Hidrostar, que va a trescientos kilómetros por hora, sale de Inglaterra y los últimos ochenta kilómetros no puede pasar de ochenta por hora, por dificultades de la vía. Una cosa es que el trazado sea malo en unos cuantos kilómetros; desde luego, visto desde arriba, entre Valencia y Burdeos, ese trozo después de Jaca, es insignificante completamente.

Otra cosa es que la infraestructura, los trenes y demás sean modernos. Podemos tener un ferrocarril moderno de mercancías, un ferrocarril por el Canfranc, un ferrocarril que pase por el antiguo trazado, un ferrocarril al que le harían falta, si no pusiera nada la Comunidad Europea, unos veinte mil millones de pesetas de cada uno de los gobiernos, para poder electrificar completamente su parte y para que trenes tanto de mercancías como de pasajeros —que ahora les contaré en breves minutos— puedan circular en unos tiempos competitivos. Claro está que si las cámaras de comercio se reúnen en Tarbes y desde luego miran por sus intereses, como es lógico y natural, y un futuro transporte en la explotación de ese transporte pueda salir más barato hacerlo por un túnel de base y de alta velocidad, que por un túnel como el que hay ahora, por un trazado... En Canfranc, quien tiene un negocio, si puede ganar diez pesetas, querrá ganar diez y no querrá ganar ocho.

Pero yo les pregunto a ustedes si merece la pena y si justifica semejante inversión de dinero, gastarse una millonada en un túnel de base, ahora mismo, pudiendo tener este otro tren y esta otra línea completamente abierta y reactivada. Y, además cuando se reacondicionase esta línea se podría hacer de ancho europeo y sería más barato, paradójicamente, hacer esta línea de ancho europeo que el ancho que tiene ahora, sencillamente, porque, al ir arreglando traviesa por traviesa, se corre el raíl veintidós centímetros hacia dentro y se ahorran doscientos mil metros de hierro o de acero —que no sé a cuánto estará el precio, pero creo que es bastante—, como para poder rehabilitar la propia estación del Canfranc, el propio edificio de la estación.

Pero hablamos de pasajeros. Podríamos unir Zaragoza y Pau, porque no es cuestión de abrir este ferrocarril para ir de Zaragoza a Canfranc, ni muchísimo menos; Canfranc es un punto que está ahí, que precisamente no sería el más beneficiado por esta reactivación, pero sí es simbólico —digamos—; unir Zaragoza y Pau con un ferrocarril que lo hiciera en dos horas y media por el trazado actual de la vía. Ese estudio recomienda, ni más ni menos, que sea el talgo, un tren ligero, que pueda subir con tranquilidad por estos puertos y pueda hacerlo en un tiempo de dos horas o dos horas y media, desde aquí hasta Canfranc. Sería unir en ancho europeo las dos capitales, Madrid y París, a través de Zaragoza y Pau, porque desde Canfranc habría ancho europeo, hasta París, y sería unir mediante un talgo dos sitios que van a estar conectados por trenes de alta velocidad, como son Zaragoza y Pau —que ya está—.

Está todo inventado. Si no es el talgo, pueden ser otros trenes, que tengo aquí fotografías de vagones de dos alturas, que ya se ven en cercanías, que son más cortos para largo recorrido y que no superan la altura de la catenaria; con lo cual pueden pasar, no hay ningún problema, porque al doblar por aquellos túneles franceses ningún vagón tropieza en el propio túnel. Está todo inventando, está absolutamente todo inventando, y yo quiero trasladar también aparte de que sé que las Cortes se pronunciaron en repetidas ocasiones con respecto a esta reapertura del ferrocarril, quiero trasladar la responsabilidad a es-

ta Comisión, porque yo les he traído información y me encuentro en una situación, aunque tengo tantos amparos, de desamparo totalmente, porque activamente aquí no lucha casi nadie, no lucha casi nadie por esta reactivación, y se está más por la subvención del Vignemale desde hace veinte o veinticinco años; puede parecer en un futuro que puede ser la correcta si la demanda exige hacer un túnel de base; pero no parece correcto estar veinte o veintitantos años sin un transporte ferroviario en condiciones por el Pirineo y tragándonos todas las mercancías peligrosas de la industria pesada con camiones por las poblaciones pirenaicas. No es justo que tengamos que pensar de aquí a veinte o veinticinco años en un tren que atravesase el Pirineo por el centro, por la parte aragonesa.

No parece oportuno que se despiste ahora la cuestión con el túnel del Vignemale, con el que no estoy en contra, pero creo que, si el futuro lo pide, tendrá que hacerse o ahí o en Villanúa o donde sea. Pero, por favor, los estudios que están mandando ahora sobre qué ferrocarril puede ser más idóneo y más rentable, no los encarguéis solamente a las cámaras de comercio, ni a las confederaciones de empresarios, porque, lógicamente, serán estudios orientadas hacia sus intereses, legítimos, por otro lado.

La responsabilidad de unas Cortes, de un Gobierno, de unas Administraciones públicas va más allá de todo eso. Una persona, por ganar dos pesetas más, no puede justificar una inversión de diez veces más en un trazado de comunicaciones. La idea es que el ferrocarril de Canfranc, nos guste o no, puede ser el futuro para veinte, veinticinco o treinta años. No está obsoleto y la demostración la tienen aquí, no está obsoleto. Tenemos el respaldo social y el respaldo, al menos, institucional, por escrito, de muchísimos ayuntamientos y de ustedes, y, desde luego, puede ser el proyecto futuro.

Muchas gracias.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, ¿quién va a intervenir? Señor Yuste.

El señor Diputado YUSTE CABELLO: En primer lugar, pido disculpas a don Víctor López por no haber podido seguir toda su intervención, pero las actividades parlamentarias de estos últimos días la verdad es que son muy densas para un Grupo pequeño como el nuestro, a veces es difícil estar en varios sitios a la vez; sin embargo, a veces, logramos estar todos a la vez.

En todo caso, quería empezar felicitándole por todo el trabajo que está realizando al frente del Ayuntamiento de Canfranc, siendo la voz de la conciencia. El ferrocarril de Canfranc ha sido siempre un símbolo de progreso en Aragón, incluso algunos partidos lo utilizaron, hace años, en sus carteles electorales como símbolo de ese progreso. Sin embargo, parece que ha vivido un gran cúmulo de promesas incumplidas por parte de sucesivos gobiernos en Madrid y en Zaragoza, y nos encontramos en la situación actual.

Entiendo que, desde luego, nunca el Ayuntamiento de Canfranc ha estado desarrollando una labor tan eficaz, tan ardua como la que está realizando ahora y merece todo el apoyo y, en concreto, todo el apoyo de Chunta Aragonesista, porque creemos en el ferrocarril como alternativa de comunicación, creemos en concreto en la línea internacional de Canfranc, como alternativa a lo existente, y por eso sepa que vamos a estar prestando nuestro apoyo. De hecho, en estas Cortes de Aragón, se han debatido muchas iniciativas de Chunta Aragonesista con respecto al ferrocarril y con respecto a la alternativa del Can-

franc, que suelen recibir apoyo unánime, además; en concreto, durante el debate de presupuestos, desde nuestro Grupo, presentamos una enmienda para que el Gobierno de Aragón respaldara, mínimamente, pero respaldara algo, económicamente, la labor que se está realizando desde el Ayuntamiento de Canfranc para promover la reapertura de la línea férrea. Aquella enmienda, como tantas otras, no contó con el apoyo de la mayoría de la Cámara; sin embargo, seguimos insistiendo, porque pensamos que es oportuna y que da solución a muchos problemas.

Quería, simplemente, concluir compartiendo con usted las enormes dudas que nos plantea la alternativa del Vignemale; nos parece que es una alternativa destinada a vendernos lo imposible para que nos olvidemos de lo posible y de lo cercano. Realmente, una alternativa como la que se plantea tan cara y con un plazo de tiempo tan largo de treinta años, puede servir precisamente para que nos olvidemos de reivindicar el Canfranc y para que, sin embargo, jamás exista esa línea del Vignemale. Por eso quería preguntarle, exactamente, qué intereses cree que hay detrás de esa alternativa del Vignemale que se está promoviendo.

Gracias.

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

Señor Rubio, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El señor Diputado RUBIO FERRER: Gracias, señor Presidente.

Darle también, en nombre de el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, la bienvenida al señor alcalde de Canfranc, y decir muy esquemáticamente y muy brevemente que nosotros tenemos, como usted bien conoce, una posición casi al cien por cien coincidente con el planteamiento expositivo que ha hecho hasta el momento.

Primero, porque todo el aspecto del ferrocarril ha sido y es un elemento central dentro de los programas electorales de Izquierda Unida, no solamente a nivel autonómico, sino también a nivel nacional. Entendemos que el ferrocarril es un elemento de vertebración territorial muy importante, y en este caso concreto, además, es un elemento de defensa medioambiental por la poca afección medioambiental que realiza o que realizaría, en este caso concreto, en el Pirineo, y entendemos, también, coincidiendo con usted, que la reapertura del Canfranc supondría un cruce ferroviario por el Pirineo que ya se había producido en otras ocasiones, y, efectivamente, también, nos parece muy oportuna la similitud o el ejemplo que se plantea de cómo en otros países con problemas montañosos importantes, como es el caso de Suiza, solucionan sus problemas.

En todo caso, decirle que en la última manifestación en Pau, donde tuvimos la ocasión de poder participar también, queda muestra, por tanto, de nuestro apoyo a esa circunstancia, que estaba circunscrita no solamente al tema de la convención por el Pirineo —nosotros, en nuestro programa, llevábamos un pacto internacional con los Pirineos—, sino que existe una proposición no de ley conjunta que tuvimos oportunidad de suscribir con Chunta Aragonesista en la línea también de reforzar nuestra solicitud de reapertura del ferrocarril internacional del Canfranc. A eso yo puedo comentarle que por parte del Grupo federal de Izquierda Unida también se ha presentado una proposición no de ley similar en el Congreso de los Diputados, en el sentido de que se vaya a la negociación entre el Gobierno español y el Gobierno francés y se tienda, por tanto, a la reapertura del Canfranc.

Y, por último solamente plantearle, señor alcalde, que nosotros también coincidimos con el anterior interviniente en que la actuación del Ayuntamiento de Canfranc y de su persona nos parece una actuación valiente, nos parece una actuación decidida, nos parece una actuación oportuna en defensa de algo que debe ser el nexo común de todo lo que debemos defender los representantes del pueblo aragonés: la reapertura del Canfranc. Creo que usted está afortunadamente cubriendo algunos huecos que desde las instituciones o desde la visión determinada que podamos tener quedan, y, por lo tanto, le animamos a seguir luchando en esa línea. Va a contar con nuestro apoyo. Le animamos a seguir luchando, porque yo creo de verdad profundamente en que la situación actual no es una mala situación. Globalmente, creo que hay una situación de conciencia social, de despertar favorable a la reapertura del Canfranc, favorable a la reapertura de la línea internacional, y me parece interesante que se siga en esa línea, porque, seguramente, cuando la sociedad impulsa, cuando la sociedad empuja, las instituciones a veces tienen que ir a remolque; pero no les queda más remedio que seguir en esa línea. Por lo tanto, yo quiero agradecerle en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida todo ese trabajo que está realizando, con el que nosotros nos sentimos identificamos y ante el que puede contar usted, en la medida de nuestras posibilidades, con nuestro apoyo y con nuestra presencia.

Muchas gracias.

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

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

El señor Diputado CALVO LOU: Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero en nombre del Grupo Parlamentario del Partido Aragonés dar la bienvenida, felicitarle por el interés que ha tomado en este tema el propio alcalde por las gestiones que ha hecho. Nos congratulamos de que haya hecho todas esas gestiones porque está en la línea de lo que siempre, desde el Partido Aragonés, hemos defendido. Es cierto que en esta cámara han sido muchas las iniciativas que se han tomado para la reapertura del Canfranc y que, desgraciadamente, no han tenido éxito, y por eso creo que tengo que persistir en la tenacidad aragonesa, como ya se demostró en los primeros años del siglo, para hacer esta línea, para que se abra, y, evidentemente, el que el Ayuntamiento de Canfranc tome un protagonismo especial nos parece importantísimo.

Cuando el Partido Aragonés tenía responsabilidades dentro del Departamento de Ordenación Territorial ya se encargó un estudio sobre la rentabilidad del Canfranc, y, aunque es cierto que normalmente casi todos los estudios salen de acuerdo con lo que el que encarga quiere que salga, evidentemente, salió que podría ser rentable si esta línea tenía la trascendencia y tenía los arreglos que eran absolutamente necesarios. Nos parece que, efectivamente, la solución de esta línea sería el modernizarla, y modernizarla supone poner el ancho europeo, de manera que los trenes no tuvieran que hacer ningún tipo de transbordo tanto de personal como de ejes en la estación de Canfranc y que pudiera haber una unión entre el tren de alta velocidad de futuro entre Madrid y Barcelona, por una parte, con un empalme en Zaragoza que uniría con el tren de alta velocidad de Pau.

Puede tener la completa seguridad de que estamos absolutamente por esta idea. Se ha hecho, concretamente, por algún

Grupo Parlamentario referencia a una enmienda a los presupuestos de la Comunidad Autónoma, en el cual, pues, fue precisamente nuestro Grupo Parlamentario el que hizo la enmienda con objeto de que en el convenio con Renfe, la cantidad de cuatrocientos noventa y cinco millones de pesetas no fuera en los presupuestos de este año, y, evidentemente, iba en la línea de preparar un gran debate en esta Comunidad Autónoma sobre el tema de ferrocarril. La enmienda, de alguna forma, nosotros creemos que ha servido para que, aun habiendo conciencia de que los ferrocarriles en Aragón necesitan una modernización y necesitan un tratamiento absolutamente distinto, creemos que la enmienda ha ido en la línea de revitalizar este debate para que el Gobierno de la Diputación General de Aragón pudiera llevar a Madrid, a Renfe y al Ministerio de Fomento el apoyo decidido de todos los aragoneses para que el ferrocarril en Aragón deje de tomarse a broma, como creemos que se ha tomado hasta este momento.

Yo, incluso, en la defensa de aquella enmienda tuve el atrevimiento de hacer uso de una frase que había puesto usted mismo en una carta que nos mandó —me imagino que a todos los Grupos Parlamentarios— y en la que creo que pone las cosas como deben de ser en estos momentos dentro de la Comunidad Autónoma. Me voy a permitir leerlo, nuevamente, porque además de que son sus palabras, nosotros las hemos hecho de alguna forma nuestras. Dice: «Considero verdaderamente doloroso para la Comunidad aragonesa que las Cortes no pongan firme al Gobierno y se apueste de una vez por todas por el futuro de nuestras gentes y nuestro territorio, que pasa sin duda por pegar un fuerte puñetazo encima de la mesa, que haya que hacerlo en Madrid —entre paréntesis—, otros lo llaman negociar y recuperar la infraestructura divisoria de la vía ferroviaria y las estaciones entre Teruel y Canfranc».

Está dicho, a lo mejor, en términos poco diplomáticos, pero a veces la diplomacia hay que dejarla aparte cuando uno siente que le están tomando el pelo desde instituciones más altas. Yo creo que Aragón está siendo en estos momentos considerada como simplemente un terreno de paso para unir Barcelona o la Comunidad catalana con el centro, con Madrid concretamente, y Aragón, está dejándose de la mano en lo que ha sido la estructura ferroviaria de esta tierra. No tiene, a nuestro juicio, ningún sentido que la tercera y quinta capital de España no estén comunicadas por un ferrocarril digno. Desde Renfe se defiende la escasa o nula rentabilidad de estas líneas, y de ahí, de alguna forma, que se esté haciendo un chantaje sobre la Comunidad Autónoma para que esté pagando unos déficit que están promovidos, a nuestro juicio, por la escasa atención que Renfe ha prestado a algún ferrocarril.

Yo soy usuario de ese ferrocarril en algunas ocasiones, y, evidentemente, no tiene sentido que esté servido por unos vagones o por un material viario que no se quiera en el resto de España; no tiene sentido que en algunos tramos el ferrocarril tenga que ir a velocidades de diez o quince kilómetros por hora, por los desprendimientos que existen, y, evidentemente, de esa forma no puede ser rentable absolutamente nada. Estamos en un mundo absolutamente competitivo, donde esa competitividad se demuestra dando unos buenos servicios, y es evidente que cualquier ferrocarril, y, concretamente, un ferrocarril entre Valencia y Pau y demás tendría que tener forzosamente viabilidad de futuro y mucho más en estos momentos en que la Unión Europea va a suprimir las barreras, las fronteras, y prácticamente a niveles políticos ya no existen fronteras.

Por lo tanto, esa comunicación servida por un ferrocarril digno y que tuviera una calidad aceptable creo que daría una

gran rentabilidad de futuro y no solamente una rentabilidad social —esa la tendría en cualquier circunstancia—, sino también una rentabilidad económica. Por eso, estamos absolutamente de acuerdo con las iniciativas que se han tomado desde el Ayuntamiento de Canfranc, las apoyaremos con todas nuestras fuerzas. En ese sentido, en estas Cortes, y por unanimidad, fue aprobada recientemente una proposición no de ley para que se hiciera un estudio de todas las líneas de ferrocarril en Aragón, para que éstas se revitalicen y que no seamos simplemente una tierra de paso. En ese sentido, el Canfranc toma una vitalidad para nosotros muy importante.

Cualquiera que vea un mapa de España y se plantee que las fronteras han desaparecido, verá, con toda naturalidad, que si hay un paso al este y otro al oeste de los Pirineos, evidentemente, tiene que haber uno central. En el futuro, a lo mejor, puede ser esa línea del túnel de Vignemale del cual se habla, pero a nosotros nos parece que un túnel de treinta y nueve o cuarenta kilómetros, hoy por hoy, nos parece una utopía, a lo mejor en el futuro es factible. Y creemos que si a principio de siglo fue factible hacer un ferrocarril de las características del Canfranc, hoy en día existen los medios técnicos suficientes para hacer esa vía, que, si no puede tener radios mayores de doscientos metros, pues serán radios de doscientos metros, donde el ferrocarril tendrá que llevar una velocidad adecuada, igual que un coche tampoco lleva la misma velocidad en una carretera convencional que en una autopista; pero sí que servirá de lazo de unión entre dos regiones que, bueno, con la supresión de las fronteras, es como si en estos momentos habláramos de la provincia de Teruel y de la provincia de Valencia. En el momento que desaparezcan las fronteras ese nexo se produce también con los Pirineos.

Por lo tanto, nuestra idea va concretamente en la misma línea de lo que ha expresado el alcalde de Canfranc. Desde aquí le aseguramos nosotros que seguiremos en esa misma línea que él ha expuesto y que, en definitiva, ha sido siempre la del Partido Aragonés, y le animamos a seguir trabajando para que este sueño, que yo creo que no es un sueño, es una auténtica realidad, no se paralice, y más viendo que en estos momentos parece que la opinión francesa está cambiando, porque hasta ahora le ha sido muy fácil al Gobierno español decir que los franceses no quieren. Entonces, si somos también capaces de cambiar esa línea, creemos que el Gobierno español tendrá que cambiar de argumento o, verdaderamente, el volcarse para que esta línea tenga el porvenir que tuvo cuando en su día fue inaugurada.

Nada más, y muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Casas.

El señor Diputado CASAS MATEO: Gracias, señor Presidente.

Reiterar la bienvenida al señor López, y felicitarle también por la actitud que está teniendo en defensa, en principio, de los intereses de su localidad, como alcalde, pero, indudablemente, unos intereses que trascienden a Canfranc, que trascienden a Aragón y que, incluso, trascienden a España, porque estamos hablando de una infraestructura cuya verdadera importancia se encuentra dentro de un análisis del contexto europeo. No nos engañemos, que finalmente las cosas para prestigiarse y para sacar los recursos necesarios para llevarlas a cabo es necesario elevarlas al máximo de rango, y creo que es conveniente que estemos hablando de una red europea de servicio general, yo

diría que incluso en aspectos no puramente económicos, sino en aspectos políticos, si se analiza en detalle.

Nosotros hoy nos alegramos de que usted venga, de alguna manera, a representar una reivindicación, y no dos reivindicaciones, como podría haber venido hace un tiempo, si hubiera venido hace unos años, incluso unos meses, a explicarnos la reivindicación del túnel de Somport, que, al fin y al cabo, afecta también directamente a su localidad.

De alguna manera, los tiempos van solucionando los problemas. No es cosa de esperar a hacerse uno viejo para tenerlos solucionados, e indudablemente estamos sometidos a un proceso que es hacer ver la necesidad y hacer sentir la necesidad y esperar, de alguna manera, que el mercado sea el que nos presione, el que presione a las instituciones, y que establezca a veces las prioridades. Por eso, en este momento, la recomendación que ha venido dando usted, probablemente, de cara al futuro, que esos tres días que tardan en cambiar las mercancías en este momento en los pasos fronterizos y esa presión del sistema económico sean los que hagan impulsar esta obra incluso a un gobierno conservador.

Como digo, debe ser dentro de contexto europeo. El apoyo español y el apoyo de estas Cortes entiendo que siempre ha existido y que no faltarán unanimidades, a la hora de que hablemos de este tema; pero hay que ver también la necesidad que hay en Francia.

Yo creo que el papel que está desarrollando usted incluso trasciende de lo que a usted se le podía pedir, es decir, va más allá de su deber, está realizando actuaciones que deberían realizar bien un consejero o bien el Presidente de la Comunidad Autónoma, o, incluso, el ministro correspondiente del Gobierno central. En ese sentido, hay que felicitarle por la labor que está realizando, que demuestra el interés, que no es un interés puramente romántico o sentimental, como usted ha recordado, sino que ya tiene unos argumentos de peso.

Entendemos que nuestra labor fundamental en este momento en el país, desde el Grupo Socialista, es mantener, como servicio público, las líneas férreas, ése es nuestro primer objetivo, hoy por hoy, que continúen siendo servicio público. Evitar que determinadas líneas caigan en la privatización, con lo cual, estaríamos hablando ya de cuestiones puramente de mercado, aunque indudablemente no hay ninguna administración, ningún país que pueda vivir al margen de él y hay que reducir los déficit públicos al máximo. Indudablemente, una cosa es tener la obligación de reducir un déficit público, y otra cosa la obligación de ganar dinero, que es por donde pueden moverse las cosas.

Solamente me gustaría que nos aclarara un poco más la visión que usted ha podido observar, dentro de la administración francesa, fundamentalmente, en el ámbito de sus alcaldes, de las corporaciones locales francesas.

Nada más. Simplemente, que sepa que puede contar con nuestra actitud favorable, aunque realmente no somos los más optimistas, en este momento, viendo que cuestiones que valen aproximadamente lo mismo, como pueden ser los planes nacionales de regadío, que en Aragón suponen cincuenta mil millones, nos hemos enterado de que este año tampoco se acometen. Es decir, no somos muy optimistas en este momento, cuando por la convergencia de Maastricht la reducción del déficit público va a ser lo prioritario; pero eso no quita para que, indudablemente, se mantenga viva la llama, que es el mérito que usted creo que tiene más que ningún otro de los que, en estos momentos, estamos en esta sala.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Señor Martín, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra.

El señor Diputado MARTÍN MINGUIJÓN: Señor alcalde, bien venido a esta cámara, a estas Cortes aragonesas.

Usted ha dicho cosas interesantes, de las que nosotros hemos tomado nota. Aparte de tomar nota, hemos coincidido y veníamos coincidiendo. Usted ha dicho que se hablaba mucho y se hacía poco, en síntesis; que le preocupaban unas alternativas que están encima de la mesa y que podrían ir en detrimento de nuestra alternativa, que es esta que viene usted a defender y que nosotros le felicitamos por esa defensa que está haciendo constantemente. Nos explica también otros precedentes internacionales que existen en otros países y que han sido compatibilizados con las posibilidades de estos proyectos, y que esto podía ser un ejemplo claro a aplicar, aquí, en este trazado férreo.

Nos aconseja y nos recomienda el proyecto del Canfranc, con ímpetu y cariño, aparte de que, como usted bien decía, esto no es sentimentalismo, o sea, hay otras cosas mucho más profundas, y creo que estamos hablando de toda la historia de Aragón y también de la historia de España, porque esto es importante, y de las posibilidades que tiene Canfranc de unir, en ancho europeo, Madrid con París. Esto es lo que yo he destacado de su intervención y que ya le digo que suscribimos en su totalidad.

Es cierto que hasta ahora no se ha hecho demasiado, y las personas y los nuevos Diputados en estas Cortes, los nuevos Diputados en Madrid, los nuevos representantes del pueblo aragonés y español tendrán que tomarse más en serio este asunto. El pasado día 19 en estas Cortes aprobamos por unanimidad, con diferentes modificaciones y adiciones, algunas enmiendas presentadas, y fuimos capaces todos de cogernos de la mano para apoyar con todo nuestro ímpetu y todas nuestras fuerzas el proyecto que usted viene aquí a defender hoy. Pienso que vamos a ser —como decía también el portavoz del Partido Socialista— capaces de entendernos perfectamente en esto.

Reacondicionar el trazado, mejorar las instalaciones, sincronizar esfuerzos institucionales tiene que ser una premisa constante del Gobierno de Aragón y del Gobierno español. Tengo que decirle que nuestro Grupo, nuestro partido, no solamente en esferas políticas, en esferas internas, ha tomado este asunto como prioritario; esto ha desembocado ya en conversaciones de nuestro Presidente de la Comunidad Autónoma con el Presidente del Gobierno español, donde se ha retomado —con toda la impetuosidad que se nos permite y que además es mucha— este proyecto; se ha estado también en sincronía con los parlamentarios europeos que nuestro Grupo tiene en el Parlamento Europeo, para que apoyen desde esas instancias, que no son sencillas, y que tenemos que ser conscientes de que no es sencillo, porque hay muchos intereses en muchas líneas. Nuestro Grupo —digo y repito— está haciendo y hará todo lo posible en este sentido.

En lo que respecta a las Cortes de Aragón, yo pienso que cabe destacar que el próximo viernes, día 28, una representación importante de estas Cortes, encabezada por el Presidente de las mismas, y una buena representación de esta Comisión, visitarán dando el apoyo físico, el apoyo presencial a este proyecto, y quiero decirle también que el próximo día 11, idea también de estas Cortes y de esta Comisión, en concreto, es hacer lo mismo en la parte francesa, para apoyar en la medida de todas nuestras fuerzas este proyecto que, en este momento, trae usted a defender aquí.

En nombre de mi Grupo no tengo nada más que animarle y decirle que, como Grupo Parlamentario, nos tiene usted a su entera disposición en este proyecto.

Nada más.

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

Señor López, tiene la palabra para contestar a los planteamientos que han hecho los diferentes Grupos Parlamentarios.

El señor LOPEZ MORALES: Gracias, señor Presidente.

Primero quiero agradecer todas estas palabras que, desde los distintos Grupos Parlamentarios, se han dicho en favor de la exposición y de la idea que defendemos aquí.

En contestación a la pregunta que creo que ha hecho el representante del Grupo Chunta Aragonesista, sobre qué intereses respecto de la iniciativa del Vignemale se pueden ver con el Canfranc, bueno, yo es que al final tengo que pensar casi mal; yo, por un lado, sí que entiendo que la iniciativa del Vignemale la estén potenciando desde las cámaras de comercio y precisamente en Tarbes, porque ellos miran por sus intereses, y lo que comentaba antes: donde pueden ganar diez pesetas —yo también tengo un negocio, es pequeño pero lo entiendo perfectamente— es mejor que ganar ocho.

Luego ocurre que eso no debe confundirnos, y además casi quiero ver que personas ilustres, aragonesas también, son propietarios de estos negocios que hoy por hoy circulan tanto en carretera, en modalidad de transporte de mercancías como de viajeros, y que plantear una solución así o potenciarla pues puede suponer seguir teniendo los negocios durante bastante tiempo.

Bueno, todo esto es lo que quiero ver, esos intereses, desde luego en asuntos contrastados; pero me da que pensar incluso así, porque no es posible que después de todos estos apoyos que se manifiestan aquí, en las distintas administraciones, corporaciones, etcétera, etcétera, parece que existe un *lobby* que, bueno, dice que sí al Canfranc, pero vamos a dejar pasar el tiempo, las circunstancias, etcétera, etcétera, porque apostar a más, o apostar a mejor, parece que suena bien, como ha sonado estos últimos años; pero, claro, no hay que olvidar lo que comentaban antes del regadío, que no está el asunto para bromas, no hay dinero por ningún sitio. Bueno; el dinero está ahí pero está en otros sitios, y entonces no se puede ahora apostar por un proyecto que, bueno, si no está hecho aún el AVE —creo— entre París y Estrasburgo, no podemos pretender gastar aquí quinientos mil millones de pesetas en pasar desde Aragón hasta el Bearn. Eso no lo van a cofinanciar nunca. Entonces, yo quiero pensar en esos intereses. No sé si existen otros más o no, pero quiero pensar en éstos.

En contestación a esa pregunta, desde luego, tiene presión el sistema económico, como comentaban también ustedes; pero, lógicamente, obligación de las administraciones es saber equilibrar esa presión del sistema económico con la otra presión de tipo social y otros intereses que no son precisamente económicos, y es aquí donde esta alternativa es bastante razonable, en lo económico, en lo social, en lo vertebrador, en lo ecológico, en lo estratégico. Yo, hablando en Valencia con su alcaldesa, con Rita Barberá, le decía que España y Francia, o sea Valencia y Francia, por ejemplo, estén unidos por ferrocarril solamente por la comunidad catalana y por la comunidad vasca creo que no es económica y estratégicamente lo que más interesa a Valencia. Yo no hago la macropolítica ni entiendo nada de eso, pero creo que fui suficientemente claro con ella, y tomó nota de lo que yo le decía.

El proyecto del Vignemale es estar veinte o veinticinco años contando con lo que tenemos actualmente. En cuanto a su estructura ferroviaria transfronteriza en Aragón, me parece poco serio, cuando esto, cuando el Canfranc en el principio del año 2000, podría estar perfectamente realizado y siendo utilizado.

En cuanto a la pregunta que me ha hecho el señor Casas, en cuanto a la visión de la administración francesa, sí tengo que

decir que la administración local francesa —ya lo conocen— es bastante más centralista que España, tradicionalmente, y si Aragón ha pintado poco en España, el Bearn en Francia todavía menos. Entonces, lógicamente, si el Bearn, además, sus pueblos y sus alcaldes, aún están en una fase anterior a la nuestra, porque aún no han entendido que la complementariedad del transporte por ferrocarril al transporte por carretera es la solución futura, para todo el tema de las mercancías y de los pasajeros, en Francia aún están pensando —ahora ya parece que no— que si el ferrocarril se abriera no les arreglarían nunca la carretera. Esta razón, sin más, es la que ha motivado que las localidades francesas no estuvieran tan a favor de la reapertura en estos últimos años. Pero con un proyecto ya fijo de la carretera y perfectamente sistematizado en tiempo de ejecución, etcétera, etcétera, en la reunión que tuvimos con todos los alcaldes de la parte francesa quedó de manifiesto su opción para potenciar y abrir la línea.

Se da la circunstancia especial de que yo coincidí con el Ministro de Cultura francés en agosto pasado, y hablé con él ya de este tema, en un acto que tuvimos en un pueblo francés, porque tenemos mucha relación con los pueblos franceses, como es lógico. El Ministro francés no hay que olvidar que es la tercera persona con poder en la República Francesa. Desde luego, eso no lo quiere decir todo, porque las zonas despobladas somos siempre las más perjudicadas, por muchas personas importantes que haya en ellas, pero sí que manifestó aquí, ante el Presidente Lanzuela y demás, que era partidario de la reactivación del ferrocarril.

Entonces, ahora en Francia está cambiando el discurso, poco a poco, y eso nos gusta. No hay que olvidar tampoco que el señor Juppé es el alcalde de Burdeos —creo que ejerce mediodía o tres cuartos de día a la semana— y el Primer Ministro francés. Entonces, ahora es el momento en que las grandes personalidades de la República Francesa tienen peso en la parte sur, que es la más olvidada en Francia históricamente.

Yo quiero, sobre todo, darles a ustedes la idea de que voy a seguir adelante con este tema, pero, como hemos comentado varios en esta sala, es hora de ponernos a actuar y poner firmes a quien haga falta, al Gobierno aragonés, al Gobierno central, a quien haga falta, desde luego, de la forma que haya que hacerlo, pero dar seriedad a este tema y darle visión de futuro. Nunca discursos de que el ferrocarril del Canfranc es obsoleto.

El ferrocarril del Canfranc es el futuro. El ferrocarril transaragonés, de Zaragoza a Pau, puede que no tenga nunca tanta demanda y tanta importancia como los otros, que pueden servir incluso para conectar el Magreb con Europa o Portugal con Europa, puede que no tenga la misma importancia, pero no todas las ideas tienen la misma importancia y no por eso no dejan de potenciarse. Lo mismo se arregla una carretera comarcal, local, autonómica o nacional, y no circulan los mismos coches por todas, pero, en realidad, todas son muy importantes. Por eso quiero que desde estas Cortes y desde esta Comisión cambie el discurso general: el ferrocarril del Canfranc es el futuro y no está obsoleto, está simplemente abandonado y, por tanto, la reactivación depende de todos, primeramente de aquí y de este foro.

Nada más. Quiero agradecerles esta oportunidad que me han dado de comparecer ante su Comisión, y espero que estos pasos que vamos dando adelante entre todos sean activos y no sean simplemente palabras que comentemos todos aquí.

Gracias.

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

¿Algún Diputado desea hacer alguna pregunta concreta?
Señor Bernal.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Señor alcalde, una pregunta brevísima: ¿considera que otras medidas, que no son propiamente la del Canfranc, que potencian el ferrocarril, como algunas decididas aquí, en esta misma Comisión, en pro de un tren turístico entre Jaca y Canfranc, en pro de favorecer determinados itinerarios turísticos de senderismo, etcétera, pueden ayudar a que esa línea sea más conocida, más utilizada, hacerla más rentable y, en consecuencia, favorecer la reapertura?

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

Señor López, tiene la palabra.

El señor LOPEZ MORALES: Sí. Evidentemente, si que puede ayudar.

Yo creo que hay que separar dos cuestiones fundamentales, que son la utilización de esta línea de ferrocarril en el sentido turístico y la utilización en el sentido que estamos comentando aquí, todo puede ayudar. Yo creo que también hay que separar, sobre todo en momentos difíciles. Por ejemplo, ahora mismo, yo que fui uno de los promotores, junto con el comité de la reapertura del tren turístico entre Jaca, Sabiñánigo y Canfranc, desde el principio me he preocupado mucho de separar siempre estas dos cuestiones, aunque, en el fondo, desde luego, siempre van a ayudar. También hubiera ayudado a sacar los escombros del túnel del Somport por ferrocarril y también ayudar en muchas cosas. Ahora mismo la línea se está rentabilizando bastante con el grano que se baja de Canfranc y con algún viaje de mármol que también se hace.

Todo puede ayudar; eso indudablemente también. No hay que olvidar ese aspecto, que, desde luego, puede ser perfectamente compatible con el otro. Conocemos muchas vías en las que circulan trenes de pasajeros, trenes de mercancías y trenes turísticos: el tren de la fresa se hace en una vía comercial, y el tren del cava se hace en una vía comercial, todos estos trenes se hacen en vías comerciales. Como la parte turística es la menos importante, pues tienen que esperar a que los demás trenes puedan circular, pero si que considero que es importante, aunque también creo que para no contrariar a nadie, ni favorecer el que este proyecto se venga abajo, habría que separar muy bien los usos, y, por tanto, los discursos respecto a los usos que podamos hacer entre todos.

Gracias.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Muchas gracias.

Terminado el punto número cuatro, solamente nos queda a la Mesa agradecer al alcalde de Canfranc, don Víctor López Morales, su comparecencia en esta Comisión, agradecerle y darle las gracias por la información facilitada, y esperamos verle muy pronto en Canfranc.

Muchas gracias por su visita.

Suspendemos muy brevemente para despedir al alcalde y para que llegue el Consejero.

Muchas gracias.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Reanudamos la sesión.

Punto número dos.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Gracias, señor Presidente.

Le aseguro que yo voy a ser muy breve; si el señor Consejero es breve, conciso y claro, yo creo que va a ir todo muy bien.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Ya puede formular la pregunta, señor Bernal.

Pregunta núm. 90/96, relativa a la señalización de carreteras de la red autonómica.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Primera pregunta, señor Consejero.

Ya que la Dirección General de Carreteras, Transportes y Comunicaciones de su Departamento ha acabado el estudio sobre recomendaciones para la señalización de las carreteras de la red autonómica, ¿ha previsto su Departamento que dichas señalizaciones respeten la realidad trilingüe aragonesa y que respeten, incluso, diría yo, la Ley de carreteras de Aragón, en su artículo 21, y que, en consecuencia, se mantenga la toponimia autóctona en determinadas zonas de Aragón, con indicadores bilingües aragonés-castellano o catalán-castellano?

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

Señor Consejero.

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

Decirle que como dice el artículo 21 de la Ley 6/1993, de 5 de abril, la Ley de carreteras específica y prevé que la señalización informativa podrá ser bilingüe atendiendo a la diversidad lingüística de Aragón.

En las recomendaciones de señalización, en este momento, cuya redacción prácticamente tenemos finalizada, no se indica nada al respecto, pero se da por supuesto que cualquier norma sobre carreteras queda supeditada a la ley que regula todo tipo de actuaciones en dichas carreteras. Lo que hemos hecho con esta señalización y estas normas es establecer las distintas medidas de las señales, con lo cual, dentro de las señales habrá que adaptar, en el caso de que haya una posibilidad de dos lenguas, tendremos que establecer las medidas de las distintas letras para que puedan caber dentro de estos carteles que está previsto instalar en un futuro inmediato.

Gracias.

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

Para la réplica, señor Bernal.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Me complace, señor Consejero, que lo haya previsto, porque, efectivamente, la Ley de Carreteras, en el artículo 21, lo prevé, y recientemente, la semana pasada, se aprobó una moción por la cual en estas Cortes se va a constituir una comisión especial para el estudio de las lenguas minoritarias y para adoptar medidas de cara a su normalización, y, desde luego, uno de los pasos de esa normalización es darle carácter oficial en las travesías, en las carreteras, en los indicadores en general, como usted sabe ya, esto se ha venido haciendo incluso por parte del Ministerio, actualmente, de Fomento, incluso en zonas concretas de España con topónimos que están indicados en todos los sitios: aquí tenemos indicadores que nos marcan por dónde se va hacia Lleida.

Pues esto mismo es lo que nosotros queremos. Me alegra que usted esté en esa línea.

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

Señor Consejero.

El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR): Sí, decirle y añadir que, por supuesto, a esta Comisión yo lo que le pediría es que, teniendo en cuenta la importancia que la Administración competente da a esta materia, se debe establecer una lista con la más correcta ortografía de aquellos topónimos con aceptación bilingüe. O sea, lo que pediría a esta Comisión es que trabaje en este sentido, porque yo creo que tampoco haría falta hacer un estudio exhaustivo de todas las acepciones.

Gracias.

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

Pasamos al punto seis. Pregunta número 141.

Puede hacer la formulación, señor Bernal.

Pregunta núm. 141/96, relativa a la solicitud realizada por la empresa Hidroscá, S.A., para la realización de una minicentral en el término de Tramacastilla de Tena.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Gracias, señor Presidente.

Como sabe, señor Consejero, la empresa Hidroscá, S.A., ha solicitado permiso para derivar agua del río Arguilero y su afluente, el barranco de Boj, con destino a la producción de energía eléctrica en la central de Gorgol.

¿Sabe usted, señor Consejero, que ese citado proyecto de aprovechamiento eléctrico está ubicado en el área del valle de Tena, que es uno de los espacios relacionados como áreas de especial protección urbanística, según el Decreto 85/90, de 5 de junio, de la DGA, sobre medidas urgentes de protección urbanística en Aragón?

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

Señor Consejero, para respuesta.

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

Sí; existe en el archivo vivo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Huesca un expediente con el número 95/206, de autorización previa para licencia de obras en suelo no urbanizable a la empresa a la que ha hecho referencia, relativo a la captación y conducción para una minicentral hidroeléctrica a la que se hace mención.

Decirle que, dentro de la documentación, esta propuesta dispone en estos momentos de una concesión administrativa de aguas otorgada por parte de la Confederación Hidrográfica del Ebro, con un caudal de mil doscientos cincuenta litros por segundo como máximo, se supone. Hay unos condicionantes por parte de la Confederación, entre ellos que se impone un caudal ecológico de veintiséis litros en el barranco del Boj y de setenta y tres litros por segundo en el Arguilero Lana Mayor, con lo

cual, el condicionante de la Confederación es, la verdad, bastante exigente.

Decirle por qué esta central, esta minicentral, se instalaría en Biescas, en la margen derecha del río Gorgol. Por supuesto que esta zona está enclavada dentro de las áreas delimitadas de protección especial, y que dentro de las exigencias se le exige un impacto ambiental, documentación que en este momento se ha hecho efectiva.

Decirle, por otra parte, que la ponencia técnica de la Comisión Provincial, en su reunión de 16 de enero de 1996, acordó lo siguiente: solicitar una aclaración de todo el trazado de forma precisa, y que se complete la documentación de manera suficiente para entender realizado un análisis de impacto territorial, especialmente en el aspecto visual y paisajístico, en el tramo superior de la actuación.

Esta ponencia técnica pasó el informe a la comisión, y la comisión hizo suyo el informe de la ponencia. Le especifico lo que se acordó: acuerdan hacer suyo el criterio de la ponencia técnica y recabar una mayor precisión del trazado propuesto que permita definir y valorar sus posibles afecciones, así como que se aporte un análisis de impacto territorial, o sea, que ya hizo suyo y exige el impacto territorial. Por lo tanto, se ha pedido a la empresa una documentación complementaria, y de esa documentación se desprende que incluso el Ayuntamiento de Tramacastilla prevé y dice que no es completa, o sea, que hay que completar esa documentación.

En este momento, el alcalde ha presentado un escrito, seguido de acuerdo de la junta vecinal de la entidad local de Tramacastilla, retirando la declaración de interés social de la actuación, y, por lo tanto, si esto sigue así, cabría afirmar que procederá la advertencia de caducidad del expediente, o sea, que si a nosotros no se nos presenta el expediente, por supuesto nosotros lo daremos por finalizado y lo cerraremos.

Gracias.

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

Señor Diputado, para la réplica.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Gracias, señor Presidente.

Como sabe, ésta no es una cuestión menor, ya que en las fechas recientes ha surgido la posibilidad de ese denominado consorcio energético entre la Diputación Provincial de Huesca, Eléctricas Reunidas y Mapfre.

Se está llevando a cabo un proceso que yo creo que es preocupante con respecto a las centrales hidroeléctricas. Para empezar, los ayuntamientos no han sido informados, en general, a este respecto; en segundo lugar, como usted sabe, se está dando en estos momentos una contradicción entre el papel de la Diputación Provincial de Huesca, a la que también afectaría esta minicentral, ya que por un lado la Diputación Provincial de Huesca se encuentra manteniendo un contencioso con las empresas hidroeléctricas a causa de que ni éstas ni el Ministerio de Fomento están pagando el IBI y el IAE a los municipios, y, por otro lado —y ahí viene la contradicción—, a pesar de que mantenga un contencioso por ese impago (no hay que olvidar que las diputaciones provinciales, como alguien dijo, son ayuntamientos de ayuntamientos), por contra, ahora está hablando de asociarse precisamente con esas hidroeléctricas con las que mantiene el contencioso por el impago.

En consecuencia, nosotros entendemos, señor Consejero, que habría también que tener en cuenta la posición de los mu-

nicipios. En estos momentos habría que lograr o tratar de casar las distintas opiniones de los municipios: por un lado, aquellos que pugnan por explotar minicentrales ciertamente, pero también aquellos otros que prefieren preservar el medio ambiente y que prefieren explotar sus recursos naturales enfocados desde otro punto de vista, desde la ganadería o desde el turismo.

En el caso que nos ocupa, llueve sobre mojado, porque no hay que olvidar cuál es la historia del valle de Tena. El valle de Tena ha sufrido desastrosos efectos ecológicos, desastrosos efectos sociales, de despoblación, de emigración, precisamente como consecuencia de dos grandes presas hidroeléctricas, la de Búbal y la de Lanuza, y el proyecto de esta minicentral, según informes de los que nosotros disponemos, sí que modifica el sistema fluvial, y sí que hipoteca posibilidades de un desarrollo distinto, autóctono, sostenible con la ganadería o con el turismo, como le indicaba.

En este caso, el proyecto de aprovechamiento hidroeléctrico que plantea Hidrosca se encuentra en suelo que no está clasificado como urbano precisamente; en consecuencia, no puede darse ninguna licencia, no puede darse ninguna concesión, no puede darse ninguna autorización que habilite para la modificación de la realidad física, sin autorización de usted, vamos, de su Gobierno, de su Departamento, y visto el proyecto de esta minicentral sí que es evidente que modifica —y usted ha hecho alguna referencia— la realidad física. Este proyecto de obra implicaría construcción de pistas de acceso, implicaría edificaciones, implicaría tuberías, implicaría azudes, implicaría movimientos importantes de tierra, desmontes, tala de árboles, erosión; es decir, sí que hay una afección física.

En consecuencia, ¿el Gobierno piensa conceder dicha autorización a la luz de los informes de que dispone?

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

Señor Consejero.

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

Decirle en primer lugar y aclarar a todos que, por supuesto, está este expediente en la comisión porque lo ha tramitado el Ayuntamiento, por lo tanto, el Ayuntamiento no ha permanecido ajeno y, además, he hecho referencia a que lo declaró de interés social en su momento; ahora parece ser que han cambiado las condiciones y retira esa posibilidad.

Que la Diputación Provincial se asocie con alguna empresa de eso no voy a opinar porque creo que no es mi misión, pero sí quiero decirle que es el Ayuntamiento el que, en principio, había instado esa licencia, precisamente por tratarse de suelo no urbanizable, y que, lógicamente, necesita nuestra autorización.

Por lo tanto, está claro que si el Ayuntamiento y la empresa no nos aportan la documentación que se solicita en su momento, y esa solicitud no cumple las condiciones que están previstas, no se dará licencia, eso está claro, o sea, que es así de claro. Si cumple las condiciones previstas y cumplidos los impactos ambientales, lógico sería que se autorizara la licencia; pero ya digo: en este momento, y como he dicho antes, probablemente tenga que producirse la caducidad del expediente si no cambian las circunstancias.

Decirle que, por supuesto, modifica el cauce fluvial, ya lo sé que modifica el cauce fluvial, porque, lógicamente, hay una derivación de agua; pero lo que sí le puedo asegurar es que en determinados momentos esa minicentral, aunque estuviera

construida, no funcionará, porque hay muchas fechas a lo largo del año en que el caudal que se exige por parte de Confederación no circula por ese barranco, con lo cual, determinadas actividades podrían estar igualmente garantizadas. Pero, en todo caso, para eso está la ponencia técnica, que será la que tendrá que opinar cuando tenga la documentación completa.

Gracias.

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

Punto número siete. Pregunta 142: Grupo Parlamentario Mixto.

Señor Bernal, tiene la palabra para su formulación.

Pregunta núm. 142/96, relativa a la ordenación de los recursos eólicos.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Gracias, señor Presidente.

En estos momentos, señor Consejero, Aragón ocupa el tercer lugar dentro del Estado español como potencia eólica, es la tercera potencia eólica del Estado. En estos momentos, desde el año ochenta y siete ha habido un crecimiento importante de este tipo de energía, hasta el punto de que en estos momentos hay solicitudes, según nuestra información, de seis empresas para instalar noventa y cuatro parques eólicos en Aragón.

Hubo un primer paso por parte de su Gobierno, a través del Decreto número 279/95, de 19 de diciembre, en el que se habla del plan eólico estratégico: ¿piensa el Gobierno de Aragón elaborar, a raíz de esta nueva situación reciente que se da con respecto a la energía eólica, de acuerdo con los criterios de ordenación del territorio y de protección medio ambiental, un plan de ordenación de los recursos eólicos en Aragón para clasificar el terreno útil como de uso predominantemente eólico sujeto a plan?

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

Señor Consejero, tiene la palabra.

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

Decirle que en la Dirección General de Ordenación Territorial en el momento actual están siendo estudiadas por el Consejo de Ordenación del Territorio de Aragón (COTA), para proceder a emitir el informe preceptivo que exige la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón en su artículo 20.d.

La disposición de las directrices establece una separación entre criterios que no tienen carácter vinculante, pero, sin embargo, indican las líneas de actuación que deberá seguir el Gobierno de Aragón, quedando obligado a justificar razonadamente las desviaciones que se produzcan en la realización de las actuaciones con referencia a los criterios y a las directrices que son normas de obligado cumplimiento.

Decirle que, por supuesto, una vez aprobadas por el Consejo de Gobierno estas directrices, vendrán aquí a las Cortes para su discusión; con lo cual, lógicamente, cada uno tendrá que exponer y poner las enmiendas que crea oportunas a estas directrices.

En el caso de las instalaciones de infraestructuras para producción de energía eólica, el criterio sexto del capítulo «patrimonio natural» establece en su párrafo 2 lo siguiente: «se ela-

borarán normas específicas para regular el control de las actividades que por sus características incidan en el medio natural».

A su vez, la directriz tercera del capítulo «patrimonio natural», referida al control de actividades, señala que para la implantación de infraestructuras se realizarán estudios de impacto ambiental y estudios de impacto territorial.

Así, pues, ambas referencias dejan abierta la posibilidad de regular la implantación de instalaciones de energía eólica, protegiendo el medio natural. Y, asimismo, el decreto al que hacía referencia ya exigía cuando se llevara a la práctica la construcción de este tipo de instalaciones un estudio de impacto ambiental, ya no tanto, incluso, por la instalación en sí, sino por las distintas líneas que tienen que acceder a esos lugares de producción.

Decir que sí, que somos una de las comunidades que más posibilidades de desarrollo de energía eólica tiene, y, por lo tanto, debemos establecer esos criterios, y esos criterios globales tendrán que establecerse, como he dicho antes, en esas directrices. Lo que ocurre es que prefijar de entrada qué lugares son los idóneos, lógicamente, sólo tendría que hacerse a base de un estudio realizado y llevado a cabo por especialistas que hagan un estudio total del territorio, para determinar qué lugares serían los más idóneos para sacar el mayor rendimiento. Lo que ocurre es que —y estoy de acuerdo con usted en el peligro que corremos— en algún momento esos lugares precisamente serán unos lugares de alto impacto visual, y, por tanto, habrá que tener cuidado en dónde se instalan esos parques.

Gracias.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Sí; gracias, señor Consejero.

Señor Bernal.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Sí, señor Consejero.

Desde luego, las ventajas de la energía eólica como energía alternativa son importantes, pero, precisamente por eso nosotros planteábamos que, sin duda, va a haber zonas en las que no hay ningún problema, que se pueden calificar como zonas donde pueden ubicarse aerogeneradores, zonas en las que yo creo que habrá que fijar que por sus especiales características no pueden ubicarse allí esos aerogeneradores, y seguramente habrá unas terceras zonas en las que sí que será posible, pero sería conveniente sólo en determinadas condiciones, sólo bajo determinados preceptos; y, entonces, eso es lo que le plantearía es esos especialistas a los que hace referencia usted.

Así, ¿prevé entonces usted impulsar eso, esos estudios previos y que se pueda determinar un plan de recursos eólicos, un plan de ordenación de recursos eólicos, con carácter previo a la autorización, a la obtención de los permisos, tal y como por parte del Departamento de Economía y Fomento viene marcado por ese Decreto número 279/1995, de 19 de diciembre?

El señor Vicepresidente (BECANA SANAHUJA): Gracias, señor Diputado.

Puede contestar, señor Consejero.

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

Decir que, lógicamente, no hay que olvidar que las empresas, que son las que al final van a instalar esos parques, puesto que no vamos a ser nosotros, lógicamente, son las que en un momento determinado se pueden decantar por instalar o no

instalar unos determinados parques en un determinado territorio, porque puede ocurrir que nosotros establezcamos de antemano qué lugares, y, sin embargo, puede haber empresas que no quieren entrar a instalar en esos lugares. Por lo tanto, yo creo que el Departamento de Economía y Fomento tendría que establecer esos lugares en cuanto a lo que sería rentabilidad de los propios parques, porque es lo que se busca: horas de funcionamiento. Lógicamente, nosotros, desde Ordenación Territorial, tendríamos que dar las autorizaciones para la ubicación de esos parques, lógicamente, cumpliendo la legislación que en este momento tenemos vigente.

Sí que sería deseable que, si esto continúa así, porque muchas veces nos vienen los permisos en función de acuerdos que incluso ha habido entre empresas y ayuntamientos, lógicamente, habría que entrar en el fondo de la cuestión y profundizar, puesto que creemos que es importante este recurso, como usted ha dicho, para obtener energía lo más limpia posible. De hecho, yo creo que el Gobierno de Aragón está trabajando en ese sentido, y por eso, recientemente, hubo unas jornadas que yo creo que fueron muy productivas a nivel social y a nivel empresarial.

Gracias.

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

Punto número 8. Pregunta 147/96, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Señor Bernal, tiene la palabra.

Pregunta núm. 147/96, relativa al cumplimiento de las proposiciones no de ley núms. 27/95-IV, 28/95-IV y 29/95-IV.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Señor Consejero, acaba de irse el alcalde de Canfranc, que como usted ha visto ha comparecido para explicarnos la situación del Canfranc. Yo, antes de que se fuera, le he querido preguntar si precisamente el contenido de las tres proposiciones no de ley a las que voy a hacer referencia ahora favorecían esa reapertura, y él ha respondido que entendía que, siendo cosas distintas, desde luego, la favorecían. Y con esa intención fue con la que nosotros presentamos las proposiciones no de ley 27/95-IV, 28/95-IV y 29/95-IV.

La primera de ellas fue aprobada por unanimidad el día 28 de noviembre del año pasado en esta Comisión, y en ella instábamos al Gobierno de Aragón a que negociara con Renfe, con el Ministerio, la mejora de la infraestructura en la vía férrea en el tramo Tardienta-Huesca-Canfranc.

Posteriormente, el 5 de diciembre se aprobaron, también por unanimidad, dos proposiciones no de ley presentadas por Chunta Aragonesista, las otras dos que le he citado. La primera de ellas, la número 28, que fijaba el establecimiento de itinerarios de interés natural entre diferentes estaciones y apeaderos de la línea Zaragoza-Canfranc, y se indicaba la conveniencia de que el Departamento, el Gobierno, y supongo que el Departamento que usted representa, negociaran con Renfe y con las federaciones de Montañismo y de Ciclismo para el establecimiento de esos itinerarios de interés natural entre diferentes estaciones y apeaderos, para que pudieran ser recorridos a pie o en bicicleta. Y ese mismo día, el 5 de diciembre, se aprobó la proposición no de ley número 29, que era la del establecimiento de un tren turístico con material histórico entre Jaca y Canfranc, instando también al Gobierno a que negociara con el Museo Nacional Ferroviario, con el Ayuntamiento de Jaca, con

el de Canfranc o con la Mancomunidad del Valle del Aragón, para fomentar precisamente la utilización de esa vía ferroviaria de cara a potenciar el Canfranc.

Puesto que esto, ya digo, era el 28 de noviembre y el 5 de diciembre del año pasado, yo creo que ha pasado ya un tiempo suficiente, y ya que viene el buen tiempo ahora creo que sería el momento para desarrollar la primera de las proposiciones no de ley en cualquier momento, pero, sobre todo, la número 28 y la número 29, que creo que en este buen tiempo se presta a que se puedan llevar a cabo esas actividades.

¿Han desarrollado usted y su Gobierno esas iniciativas aprobadas por unanimidad en esta cámara?, y, ¿qué acciones en concreto ha llevado a cabo y con qué resultados?

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Señor Consejero.

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

Decirle que, por supuesto, y usted lo sabe, del tema de Renfe lleva mucho tiempo, llevamos mucho tiempo hablando de él. Yo le puedo decir que le he dedicado mucho tiempo: aquí tengo todas las cartas, las fotocopias de las cartas que nos hemos ido dirigiendo los responsables de Renfe y yo mismo en el tema del ferrocarril en nuestra Comunidad Autónoma. Independientemente de esto, hemos hecho otras gestiones que le voy a explicar.

En relación con la proposición no de ley 27/95, referente a la falta de mejoras y escaso mantenimiento de la línea Tardienta-Huesca-Canfranc, aprobada por la Comisión de Ordenación Territorial de las Cortes de Aragón, cabe señalar que el convenio DGA-Renfe contempla la prestación de determinados servicios ferroviarios regionales deficitarios en la Comunidad Autónoma de Aragón, con la obligación de la DGA de abonar unas determinadas cantidades trimestrales en compensación de los déficit producidos en la explotación de los mismos; pero no contempla más que en un apartado (apartado 4, si no recuerdo mal) la conservación o mejora de infraestructura ferroviaria para que puedan circular los trenes por ella.

No obstante, por parte del Departamento, y más concretamente de la Dirección General de Carreteras, se mantuvo una entrevista con el director de Infraestructura del Transporte Ferroviario el 5 de febrero de 1996, de cuya entrevista surgieron perspectivas positivas en cuanto a la rehabilitación del tramo Tardienta-Huesca.

El 9 de febrero de 1996, este Consejero dirigió carta a la presidenta de Renfe denunciando el posible deterioro del estado de conservación de la infraestructura y vías de las líneas objeto del convenio, solicitando la reinversión del 25% de la subvención en obras de mantenimiento. En la carta de contestación de la presidenta, el 21 de febrero de 1996, mencionaba estar abierta a dialogar sobre el tema en el seno de la comisión de seguimiento del convenio Renfe-DGA.

El director gerente de la unidad de negocio regional de Renfe, en carta del 20 de marzo de 1996, pone de manifiesto que se ha invertido la cantidad de trescientos treinta y nueve millones en la gestión de infraestructura de la línea Canfranc-Zaragoza-Valencia. La misma petición de mejora de la vía e infraestructura se reiteró en la reunión de la comisión de seguimiento celebrada el 21 de marzo de 1996 en Zaragoza, estando a la espera de contestación oficial. No obstante, la representación de Renfe en dicha comisión manifestó que, al tratarse de

una línea tipo «C», no eran previsibles actuaciones con inversiones significativas.

Decirle también que en estos momentos estamos gestionando que, tras el desmantelamiento o mejora de una línea férrea que en este momento discurre por la Comunidad Autónoma, las traviesas no se las lleven a otro lugar, sino que estén en depósito para la mejora de la línea Tardienta-Huesca, que podrían ser utilizadas perfectamente por el tipo de tráfico que por ahí circula.

En relación con la proposición no de ley 28/95, sobre el establecimiento de una serie de itinerarios de interés natural entre diferentes estaciones y apeaderos de la línea Zaragoza-Canfranc susceptibles de ser recorridos a pie o en bicicleta, la Dirección General de Carreteras se puso en contacto con la Dirección General de Deportes de la Diputación General de Aragón para conocer si la misma había mantenido conversaciones al respecto con las federaciones de Ciclismo y Montañismo o tenía previsto mantenerlas, de forma que pudieran concretar dichos itinerarios de interés natural y las necesidades que del uso de los mismos se derivasen en materia ferroviaria. La Dirección General de Deportes confirmó haber recabado informes de ambas federaciones para determinar las posibles rutas de mayor interés deportivo o paisajístico. En breve plazo se fijarán los trayectos iniciales, con edición de unos folletos descriptivos de los diferentes itinerarios, que se entregarían al adquirir los billetes para las correspondientes estaciones origen de los mismos.

Asimismo, en la reunión celebrada con Renfe, en Madrid, el pasado 25 de abril de 1996, se consiguió que Renfe se comprometiera a aplicar tarifas especiales para promocionar el uso de esta línea para los aficionados al ciclismo y senderismo y a instalar sistemas de anclaje para bicicletas en los furgones que permitieran colocarlas de manera adecuada durante los viajes.

En cuanto a la proposición no de ley 29/95, relativa al establecimiento de un tren turístico con material histórico entre Jaca y Canfranc, dado que el Consejero de Presidencia y Relaciones Institucionales de la Diputación General de Aragón dio traslado en su día de la misma al Consejero de Educación y Cultura para su conocimiento y efectos oportunos, la Dirección General de Carreteras no ha realizado más actuaciones que la de ponerla de manifiesto en la comisión de seguimiento Renfe-DGA, contestando la representación de Renfe no ser competente para cumplimentar esta cuestión, materia más propia del museo del ferrocarril, dependiente de la fundación de ferrocarriles españoles.

Decirle en relación con este tema que ha habido algún contacto fuera de los que he mencionado, y parece ser que esta posibilidad tenía que dejarse aparcada hasta el año que viene.

Gracias, señor Presidente.

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

Señor Bernal.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Gracias, señor Presidente.

Con respecto a la primera, a la 27, quería decirle: ¿podría tener acceso mi Grupo a esas cartas, a ese intercambio de cartas que ha indicado?, ¿podríamos tener acceso a esas cartas?

Y, a ese respecto, ¿está, entonces, usted satisfecho de la respuesta y de lo concretado con respecto a la mejora de la línea?

Con respecto a la 28, he de felicitarle (ya sabe que, si tengo que felicitarle, no me duelen prendas), pero también le tengo

que decir otra cosa: entonces, ¿cuando prevé que sea efectivo que cualquier ciudadano que vaya a viajar tenga ya el resultado concreto allí, esos folletos, esos descuentos, esos anclajes?, ¿en qué fecha prevé que eso va a ser ya efectivo? Porque, ahora, en este tiempo de verano, sería conveniente.

Y con respecto a la 29/95, señor Consejero, es que entre las cosas a las que le instábamos desde estas Cortes era precisamente a hablar también con el museo ferroviario. Entonces, no se trataba sólo de hablar con Renfe: era con Renfe, con el museo ferroviario, con los ayuntamientos de Jaca y Canfranc, etcétera. Pero, a este respecto, entonces, ya me he enterado por la prensa, he leído en la prensa que el denominado «vapor del Pirineo» no iba a hacer su recorrido turístico este verano, y, claro, si no lo hace este verano, supongo que en otoño tampoco, en invierno tampoco, y ya estamos pensando en el año noventa y siete. Entonces, yo quiero lamentar en nombre de mi Grupo que una iniciativa que se hizo en invierno y que permitía llevarla a cabo, desarrollarla, que estemos todavía...

Así como en la 28 le he felicitado, en ésta yo creo que le han faltado reflejos al Gobierno, le han faltado reflejos, porque, si no, ya estamos viendo que no va a ser efectiva, que no van a ser efectivas. Yo creo que todos debemos acostumbrarnos, por rigor, tanto el Gobierno como las Cortes, a que, cuando aprobamos algo, no olvidemos que la soberanía del pueblo está aquí, en las Cortes, y que cuando votamos algo y lo apoyamos tenemos que tratar de que sea efectivo. Porque quiero recordarle que éstas son iniciativas aprobadas por unanimidad por las Cortes. Entonces, yo quiero lamentar que funcionemos con este retraso.

¿Prevé entonces, con respecto a la 29, que el año que viene, el año noventa y siete, podrá ponerse en marcha definitivamente ese tren? Fíjese si queda tiempo todavía para negociar, para renegociar, con el museo, con Renfe, y, además, ahora que ustedes van a acceder ya a la dirección de Renfe, supongo que lo van a tener más fácil.

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

Señor Consejero.

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

Por supuesto, por mi parte no hay ningún inconveniente en que dispongan de estas cartas, que, por supuesto, son públicas. No hay nada íntimo en estas relaciones con la presidenta anterior, señora Sala. Por lo tanto, no hay ningún problema en que las podamos transmitir.

Decirle que estoy satisfecho en relación con la 27 porque, a veces, dentro de las conversaciones que hemos tenido, me han dado una de cal y otra de arena. Nosotros siempre íbamos en la misma línea, creo que es una línea compartida por estas Cortes, que es que parte del dinero que fuéramos a pagar fuera a mejora de las líneas, y la verdad es que a veces yo pensé que, a la vista de estas cartas, eso lo íbamos a conseguir. Sin embar-

go, después, en las reuniones posteriores, determinadas personas opinaban lo contrario, no sé por qué razón, la verdad es que no entiendo por qué. Y en este momento lo que sí les puedo decir a los nuevos responsables de Renfe es que vamos a trabajar en este tema, y, de hecho, así se lo hice saber al Secretario de Estado, a don Joaquín Abril Martorell, en la reunión que tuve prácticamente a la semana de acceder al cargo, puesto que yo le fui a explicar qué es lo que había pasado aquí, en las Cortes, con relación a aquellos dineros que se quitaron de los presupuestos, que se cambiaron de destino, y quería exponerle nuestro parecer; y quedamos en que íbamos a tener una reunión en un futuro cercano. Creo que al responsable de Renfe lo nombraron hace unos días, y vamos a tener una reunión. Yo espero que antes del verano, en este mes de julio, tenga una reunión con los responsables de Renfe y con el responsable actual.

Respecto a la proposición no de ley número 28, la verdad es que en la reunión que hubo, la reunión a que he hecho referencia, en Renfe se comprometieron a instalar esos posibles lugares de anclaje de las bicicletas, y yo en este momento no tengo constancia, y tampoco hemos podido hacer un seguimiento, puesto que ha habido unos momentos en que no hemos tenido unos interlocutores claros con Renfe. Esperemos retomar el tema y volver otra vez en esa comisión de seguimiento, a la cual asistirá el director general, a tomar las determinaciones y exigir el compromiso que ya existía, o que existió, y que se hizo patente en aquella reunión.

Respecto a la proposición no de ley número 29, decirle que aunque se encargó a este Departamento, al Departamento de Ordenación Territorial, ya sabe que aquí no solamente interviene el Departamento de Ordenación Territorial, interviene el Departamento de Fomento, el Departamento de Educación y Cultura, y que el que se encargó y llevó todas las conversaciones fue el director general de Turismo; que hubo reuniones con los ayuntamientos, a las cuales asistíamos los otros departamentos, y se hizo la petición al museo. Y creo que usted sabe y está muy bien informado de cómo están estos trámites; a pesar de que no lo haya dicho aquí, usted sabía que por parte del museo habían manifestado que este año no iban a dejar esos elementos de vapor y que estaba previsto, en todo caso, para el año que viene. Por lo tanto, decirle también que a mí me gustaría que estuviera funcionando ese tren. Yo creo que los trámites los hemos hecho, lo que ocurre es que no depende de nosotros el que nos dejen o no esos trenes por parte del museo.

Gracias.

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

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

Pasamos al punto número uno: lectura y aprobación del acta. ¿Alguna objeción a la misma?

Terminado el orden del día, se levanta la sesión [a las quince horas y diez minutos].



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

Precio del ejemplar: 231 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 1998, en papel o microficha: 15.235 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 1998, en papel y microficha: 17.422 ptas. (IVA incluido).

Precio de la colección 1983-1997, en microficha: 131.650 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.