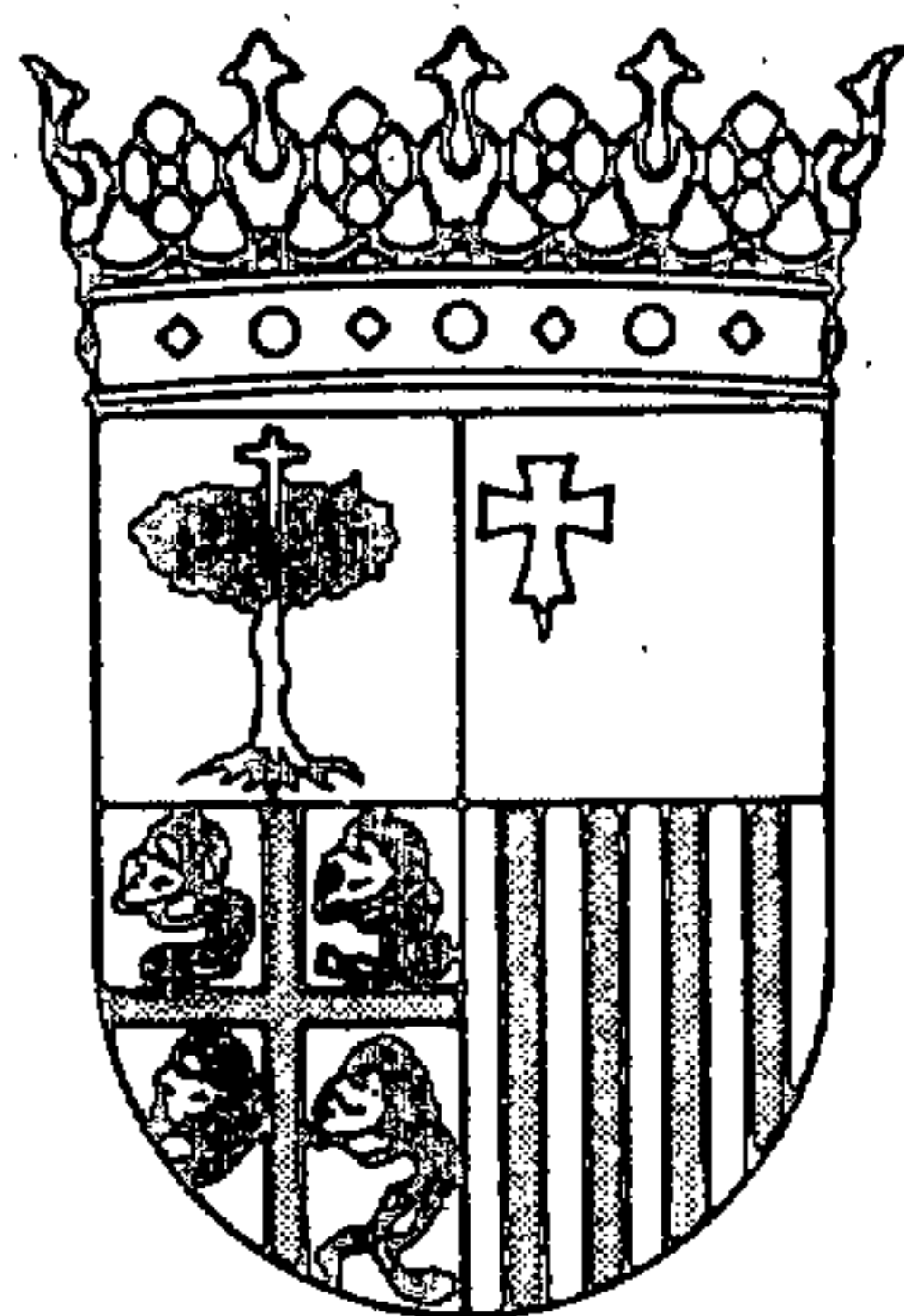




DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

COMISION DE OBRAS PUBLICAS, URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE

Número 3 - Año 1985 (Segundo Período) - Legislatura I

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. EDUARDO BANDRES MOLINE

Sesión núm. 5

Celebrada el viernes, 22 de noviembre de 1985

ODEN DEL DIA

- 1) Lectura y aprobación, en su caso, del acta de la Sesión anterior.*
- 2) Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes según solicitud publicada en el BOCA núm. 93.*

Se abre la Sesión a las diecisiete horas. Preside el Ilmo. Sr. D. Eduardo Bandrés Moliné, acompañado de todos los miembros de la Mesa, la cual es asistida por el Sr. Letrado Blasco Jáuregui.

SUMARIO

El señor Presidente abre la Sesión con el segundo punto del Orden del Día, la comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes, al amparo de la solicitud publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Aragón numero noventa y tres, con objeto de informar sobre el Plan General de Carreteras elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (p. 43).

Se suspende la Sesión durante diez minutos (p. 47), que se reanuda con la formulación de preguntas y aclaraciones que realizan los GG.PP., en las que intervienen: el señor Diputado Agudo González por el G.P. Mixto (p. 47), a quien le contesta el señor Consejero (p. 47).

Por el G.P. Aragonés Regionalista interviene el señor Diputado Calvo Lou (p. 48), y le responde el señor Consejero (p. 48). Interviene de nuevo el señor Diputado Calvo Lou para solicitar una aclaración (p. 49). Le responde el señor Consejero (p. 49).

Por el mismo G.P., el Aragonés Regionalista, interviene también el señor Diputado Gajón Fatás (p. 50). Le contesta el señor Consejero (p. 50).

Por el G.P. Popular interviene el señor Diputado Roca Millán (p. 50). Le contesta el señor Consejero (p. 51). Interviene de nuevo el señor Diputado Roca Millán para solicitar una aclaración (p. 51), que es contestada por el señor Consejero (p. 52).

El señor Diputado Gajón Fatás, del G.P. Aragonés Regionalista solicita algunas aclaraciones (p. 52) al señor Consejero (p. 52).

Por el G.P. Socialista interviene el señor Diputado Pina Cuenca (p. 52), a quien le contesta el señor Consejero (p. 53). El señor Diputado Pina Cuenca solicita una aclaración (p. 53) del señor Consejero (p. 53).

Se procede a la aprobación de las actas y se levanta la Sesión a las diecinueve horas y diez minutos (p. 53).

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Se abre la Sesión (*a las diecisiete horas*). Vamos a comenzar con el segundo punto del Orden del Día, puesto que el primero, la lectura y aprobación del acta, como es habitual, procedemos pasando las actas a los distintos Grupos Parlamentarios, por ganar tiempo, para que las lean y al final de la Sesión, si no hay ningún inconveniente, se someterán a su aprobación.

Por lo tanto, como Sus Señorías saben, el siguiente punto del Orden del Día era la comparecencia del Consejero de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes, al amparo de la solicitud publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Aragón número noventa y tres, del veintiuno de octubre del ochenta y cinco, con objeto de informar sobre el Plan General de Carreteras, elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Decía la solicitud, de la que el señor Consejero tiene conocimiento, como consecuencia de la reunión celebrada recientemente en Madrid entre el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo y los señores Consejeros de todas las Comunidades Autónomas.

Por lo tanto, para tal comparecencia tiene la palabra el señor Consejero de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes, don Amador Ortiz, al que agradecemos su comparecencia y su presencia ante esta Comisión de las Cortes de Aragón.

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Señor Presidente, Señorías. En primer lugar, vaya mi felicitación al nuevo Presidente de la Comisión, que en orden a mis comparecencias es la primera vez que la preside.

Comparezco para explicar a Sus Señorías la incidencia del Plan General de Carreteras, redactado en nivel de avance por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en lo que respecta a nuestra Comunidad Autónoma.

Efectivamente, el Ministro de Obras Públicas, en una carta fechada el 26 de septiembre pasado, convocaba a todos los Consejeros correspondientes de las Comunidades Autónomas para el día 3 de octubre con objeto de realizar una información sobre el Plan General de Carreteras, redactado por su Ministerio, y el anteproyecto de la Ley del Plan, así como para llegar a un principio de acuerdo sobre nomenclatura y señalización de la totalidad de la red viaria española, que, como consecuencia de la modificación de titularidad, evidentemente parte de esa red corresponde a cada Comunidad Autónoma, y es preciso convenir la nueva nomenclatura y señalización, punto en el que no voy a entrar y que ha sido posteriormente desarrollado por la mesa de Directores Generales, y aspectos en los que se está llegando a acuerdos evidentemente lógicos, racionales y sencillos.

Pasando a la esencia de lo que hoy nos ocupa, les he entregado a cada Grupo Parlamentario una información detallada y concisa de lo que en términos generales voy a exponerles, que consiste como documentación: dejando como primer punto la comunicación de esta misma comparecencia; en el punto segundo los datos estadísticos generales y de Aragón. Los datos estadísticos generales en cuanto a red de carreteras totales naciones, y lo que representa en Aragón después de la transferencia, que podremos analizar más adelante. A continuación, el resumen de los datos del Plan de Carreteras, del Plan General. Nos estamos siempre refiriendo al Plan General de Carreteras, es decir, al Plan de la red de carreteras de interés general del Estado. El punto cua-

tro es el programa de actuación en Aragón del Plan General de Carreteras. El punto cinco es el escrito que remito al Ministro de Obras Públicas, como consecuencia de la reunión y habernos sido entregado el documento de avance; es la contestación por parte de esta Comunidad Autónoma respecto a los contenidos del Plan y algunas observaciones que hacemos, realmente mínimas, porque desde el primer avance a este definitivo, prácticamente han sido recogidas en el Plan la totalidad de las carreteras de la red estatal en Aragón. Y el punto seis es la situación de las inversiones del MOPU en las carreteras de Aragón. Más exactamente que la situación de las inversiones, es estado de inversiones, el estado de proyectos, el estado de tramitación de la totalidad de las actuaciones de la red estatal de carreteras en Aragón. Como anejos informativos les he agregado el catálogo de las carreteras de interés general del Estado en Aragón, clasificadas por provincias. Quizá no tienen mucha calidad las copias, y perdonen, pero es que es debido a la salida de ordenador del archivo de datos que vamos ya organizando. El punto dos es el catálogo de las carreteras transferidas a la Diputación General de Aragón, y luego como planos tienen el de actuación del Plan General de Carreteras de Aragón y, además, para que se vea en conjunto cómo va a quedar la red, diríamos básica de Aragón, constituida por la red de interés general y por la red regional básica, les agrego el plano de clasificación de la red, documento que es absolutamente provisional porque dicho Plan Regional, en este caso de carreteras, está en este momento en elaboración. Yo espero que dentro de muy pocas fechas esté ultimado, y será el momento de que este plano pase realmente a ser propuesta como avance de nuestro Plan Regional de Carreteras. En consecuencia, les reitero que tiene un puro y estricto carácter provisional.

Paso entonces, a continuación, a exponerles las líneas fundamentales básicas y generales de lo que significa el Plan General de Carreteras, es decir, el Plan de Carreteras de la red de interés general del Estado.

Es en diciembre de 1984 cuando finaliza para el MOPU el proceso de transferencias a las comunidades autónomas en materia de carreteras. Proceso que, como saben Sus Señorías, había finalizado con anterioridad en Aragón, concretamente durante el mes de abril de ese mismo año. La Administración central del Estado se encuentra, en consecuencia, en la necesidad de elaborar un Plan General de Carreteras que, en lo que respecta a la red de interés general, marque los objetivos a alcanzar y las directrices de actuación sobre la misma, concordantes con la función de la red estatal en el sistema de transportes, así como la necesidad de adaptar la legislación vigente a la nueva distribución de las competencias.

Otros aspectos concurrentes a la esencia del Plan propiamente dicho son los referentes a la señalización y nomenclatura, a la normativa técnica, y a la aplicación de tratados y convenios internacionales. Aspecto que quiero hacerles resaltar en la importancia que tiene, evidentemente de cara a la incorporación al Mercado Común, y la necesidad de alcanzar una señalización europea con carácter homogéneo.

Y evidentemente, en lo que se refiere a la normativa técnica, a todos nos resalta la necesidad de actuación con patrones y directrices comunes, sea cual sea la carretera, porque a fin de cuentas el usuario no distinguirá en qué red se encuentra, y tanto el Estado como las Comunidades Auto-

nomas estamos obligados a ofrecerles unas características homogéneas suficientes y, por supuesto, adecuadas a los presupuestos de inversión que cada comunidad Autónoma disponga, condición que es limitativa para todos.

Los objetivos generales que persigue el Plan, en resumen, son dotar al Estado de una red de carreteras de interés general que facilite y, en su caso, mejore las comunicaciones viarias, satisfaciendo de modo adecuado la demanda de transporte público y privado; contribuir a la consecución de un mayor equilibrio social y territorial, tanto en infraestructura viaria, como en potencial de comunicaciones; gestionar la red de carreteras de interés general del Estado y planificar las actuaciones en la misma con criterios técnicos y económicos, asegurando un uso eficaz de los recursos disponibles y la integración de las carreteras en el medio natural, histórico y social.

El Plan General de Carreteras tiene una duración de ocho años y agrupa las actuaciones de la red estatal en cuatro programas, que son el programa de autovías, el programa de acondicionamientos, el programa de reposición y conservación y el programa de actuaciones en medio urbano.

El proceso de transferencia, como saben, es el marco constitucional y los estatutos de autonomía lo que constituyen, como es lógico, el soporte jurídico del proceso de transferencias en materia de carreteras.

La red de carreteras de interés general del Estado está integrada, en consecuencia, por los principales itinerarios de tráfico internacional, los itinerarios con origen y destino en distintas comunidades autónomas que soportan tráficos importantes y de largo recorrido, los itinerarios que comunican entre sí poblaciones y centros de actividad económica más importantes del país y los accesos a puertos y aeropuertos de interés general del Estado, y los principales pasos fronterizos. Estos son los criterios que llevan a definir cuál es la red de interés general del Estado. En el anexo uno que les he proporcionado figura, precisamente, el catálogo de la red de interés general del Estado en Aragón.

¿Cómo se ha elaborado el Plan y qué estudios básicos son los que han servido para hacer las propuestas de actuación? No quiero extenderme en este punto porque nos llevaría a estar hablando mucho tiempo, y creo que en aras a la brevedad y evitarles demasiado cansancio en estos aspectos que son un poco más técnicos, voy a tratar de ser lo más breve posible.

Les diré que dos clases de estudios básicos han sido los que se han realizado. En primer lugar, el análisis pormenorizado, tramo por tramo, en tres aspectos: geometría firme, señalización y elementos auxiliares. Y en segundo lugar el análisis conjunto de la red mediante indicadores de accesibilidad. Por otra parte, se ha analizado la demanda existente, esto es, los flujos de transporte cuya asignación a la red da como resultado las intensidades de tráfico y los movimientos de personas y mercancías, esto es, la intensidad media viaria que viene reflejado en los planos de tráfico, que seguramente habrán tenido ocasión de consultar en algún momento. Y así mismo, en los corredores de tráfico más importantes se han acometido estudios especiales para considerar la interacción entre los distintos modos de transporte, de manera que la consideración actual y futura del reparto modal ponga de manifiesto las distintas opciones de actuación. Así, se pone de manifiesto el papel preponderante de la carretera en cortos y medios recorridos, aproxima-

damente hasta trescientos kilómetros, mientras que a partir de esta distancia adquieren más preponderancia, aunque sigue predominando la carretera, otros medios de transporte alternativos. Este desequilibrio a favor de la carretera es aún más marcado en lo que se refiere a mercancías que a viajeros.

Otros aspectos importantes considerados para la propuesta de actuaciones del Plan han sido las travesías de núcleos de población y las carreteras que se desarrollan en tramos y áreas urbanas, o suburbanas. Importantes por tres aspectos. En primer lugar, por el impacto ambiental que producen, por el tráfico sobre la población, por la peligrosidad que significan las travesías y por las restricciones que las características geométricas de las travesías imponen a las condiciones de circulación.

En consecuencia, como les decía al principio, fruto de todos estos estudios básicos realizados, se deducen una serie de propuestas de actuación que se agrupan en los cuatro programas que antes he enunciado, cuyo desarrollo temporal se realiza en dos etapas, cada una de cuatro años, y una vigencia temporal que abarca desde 1984 hasta 1991.

En la información que les proporciono consta el montante económico dedicado a cada programa en la parte que corresponde a Aragón. Asimismo, figuran las actuaciones detalladas, carretera por carretera, y por cada una de las etapas en las que se programan, con sus correspondientes inversiones. Por supuesto, estimadas en unos casos, ya como consecuencia de proyectos redactados, y en otros casos como consecuencia de inversiones, de estimaciones, perdón, de estudios previos o valoraciones realizadas. Programa que analizaremos dentro de breves momentos, cuando pasemos a analizar la documentación detallada que les he proporcionado.

La valoración total estimada del Plan en sus diferentes programas es la siguiente: El programa de autovía significará una inversión aproximada del orden de trescientos treinta mil millones de pesetas. El programa de acondicionamientos, doscientos cuarenta mil millones de pesetas. El programa de reposición y conservación, ciento cuarenta mil millones de pesetas. Este programa de reposición y conservación se subdivide en una serie de subprogramas que son los de mejora de plataforma y pavimentación, con setenta mil millones de pesetas; el de conservación ordinaria y actuaciones puntuales, que se valora en cincuenta mil millones de pesetas; el de seguridad vial, que se valora en doce mil millones de pesetas; y el de señalización, en ciento cuarenta mil millones de pesetas. Y finalmente, el programa de actuaciones en medio urbano está valorado en, aproximadamente noventa mil millones de pesetas en total, en pesetas de 1984, la valoración del plan asciende a ochocientos mil millones de pesetas, que como digo han de invertirse en ocho años, es decir, a una media de cien mil millones de pesetas año. La financiación que se prevé es con cargo a las partidas presupuestarias ordinarias con un incremento anual acumulativo en pesetas reales de un 10% a partir del presupuesto básico de 1985.

Los efectos económicos y sociales que va a producir este plan, además de la importancia que el sector transporte tiene en el desarrollo económico del país y en la mejora de la calidad de vida, puedo decirles que es un dato altamente significativo el contemplar la participación que el transporte por carretera tiene en la formación del Producto Interior Bruto, que se estima en un 6%. Si a ello se le agre-

gan las actividades directamente relacionadas con la construcción y mantenimiento de las infraestructuras y vehículos, significa elevar otros cinco puntos más la participación en el Producto Interior Bruto, alcanzándose, en consecuencia, una cifra del 11%. La ocupación total del sector transportes por carretera viene a aproximarse a un millón cien mil personas, que viene a ser el 10% de la población activa.

La incidencia que se estima que el Plan va a tener en los diferentes aspectos sobre los que incide es la siguiente: La disminución del coste del transporte por mejora de los niveles de servicio; es de todos sabido que una mejora en las condiciones geométricas, tanto de trazado como de pavimentación de una carretera, significan un ahorro del transporte, tanto por incremento de velocidad como por disminución del desgaste mecánico de los elementos de los vehículos, que se ha estimado en unos cien mil millones de pesetas año. Por disminución de accidentes, como consecuencia de la mejora de la seguridad vial, se ha estimado unos beneficios de quince mil millones de pesetas año. El empleo generado por el Plan, se estima en treinta y cinco mil puestos de trabajo año, y el empleo inducido directo asciende a sesenta mil puestos de trabajo año. Es decir, que los propios beneficios que va a producir la realización del Plan de Carreteras se considera que son ya de por sí superiores a la propia inversión a realizar, y ello sin contar el número de puestos de trabajo, tanto directos como indirectos que va a generar.

Pasamos a continuación a analizar ya con detenimiento, y después de haber visto todos estos aspectos generales del Plan, cada uno de los programas concretos en los que se divide la actuación el Plan, y analizar en cada uno de los programas en qué parte afectan a Aragón.

El programa de autovías tiene como objetivos concretos producir el reequilibrio regional en las dotaciones de grandes infraestructuras viarias; completar una red estatal de alta capacidad, a la vista de las autopistas y autovías ya existentes; la disminución de tiempos de recorrido en aquellos itinerarios que por su bajo nivel de servicio y alta funcionalidad exigen este tipo de actuación, y consecuentemente con lo anterior, aumentar la seguridad vial y objetivo funcional, aprovechar al máximo las carreteras existentes, con objeto de reducir costes.

En toda España el total de kilómetros de carreteras del programa de autovías, lo tienen en el resumen de datos, número tres de la documentación que les he entregado. Asciende a tres mil ciento dieciocho kilómetros, con una inversión total estimada de trescientos treinta mil millones de pesetas. En Aragón, los kilómetros de autovías a realizar, que como saben, fundamentalmente es la autovía de Aragón, desde el límite de provincia con Soria hasta Zaragoza, son una longitud aproximada de ciento ochenta kilómetros, longitud que les digo es aproximada, porque evidentemente dependerá de las variantes a introducir y de las modificaciones de trazado que sea preciso realizar, aproximadamente puede estimarse en ciento ochenta kilómetros, y la inversión correspondiente en diecisiete mil quinientos veintitrés millones. El porcentaje de kilómetros y en inversión es 5'8 y 5'3 respecto al total nacional.

En el apartado cuatro, programa de actuación en Aragón del Plan General de Carreteras, tienen los tramos concretos de lo que constituye la autovía de Aragón, su importe en millones y etapas del programa en que se prevé realizar. Como ven, está subdividida la autovía de Aragón en

cuatro, límite provincia de Soria-Calatayud, en este momento en estudio, pendiente de salir a información pública el estudio informativo; el tramo Calatayud-La Almunia, en este momento en información pública el estudio informativo; La Almunia-Zaragoza, que está en trámite de contratación, incluido el otro tramo, que está aquí separado, que es la variante de La Muela. Es decir, está en trámite de contratación en este momento, previsto a iniciarse la inversión en 1986, aproximadamente los cuatro mil trescientos ochenta y ocho millones que corresponden representa el tramo concreto La Almunia-Zaragoza.

El programa de acondicionamientos tiene como objetivos concretos modernizar los principales itinerarios de larga distancia, no incluidos en el programa de autovías, y dotarlos de unas condiciones uniformes de nivel de servicio y geométricas. Las características geométricas mínimas normales que se fijan para estos acondicionamientos, son las que corresponden a una velocidad específica de 80 kilómetros/hora y una sección transversal 710. Ochenta kilómetros hora les diré que representa un radio mínimo del orden de los 250 metros, para una mayor aclaración, aunque sea un poco más técnica les diré que las características geométricas mínimas representan las condiciones mínimas que se exigen. Es decir, qué es lo que no debe de rebasarse por debajo, aunque en algunas condiciones muy especiales puedan reducirse hasta 60 kilómetros hora, lo cual representaría un radio aproximado de ciento veinte. La sección transversal 710 representa calzada de siete metros y arcenes de metro y medio.

Se prevé que la reducción del índice de peligrosidad, al realizar estas mejoras en las carreteras afectadas, esté comprendido entre un 10 y un 15%. Asimismo, se prevé realizar nuevos trazados en actuaciones locales y puntuales, así como variantes de núcleos de población de menos de cincuenta mil habitantes, que representen situaciones restrictivas importantes para el tráfico que las utiliza, o debido al deterioro que produce la carretera en el medio urbano que la atraviesa.

Volviendo otra vez a la información numérica que les he proporcionado, el programa de acondicionamientos, como pueden comprobar, representa para la totalidad de España seis mil setecientos seis kilómetros de actuación, con una inversión estimada en doscientos cuarenta mil millones de pesetas. Para Aragón suponen seiscientos setenta y cuatro kilómetros, con una inversión de veintitres mil setecientos catorce millones de pesetas, y los porcentajes correspondientes en kilómetros y en inversión son el 10'1 y el 9'9%.

En el apartado cuatro del documento figuran todas las carreteras que están incluidas en este programa de acondicionamientos, y asimismo su importe total en millones por actuación, y el período del plan en el cual está prevista la inversión. Como pueden comprobar, en el primer período, es decir ochenta y cuatro ochenta y siete, la inversión prevista son dieciséis mil ochocientos veintiocho millones, y en el segundo período: ochenta y ocho noventa y uno, son seis mil ochocientos ochenta y seis millones de pesetas.

El tercer programa es el denominado de reposición y conservación. Su objetivo es alcanzar y mantener las debidas condiciones de capacidad estructural, esto es, ustedes saben muy bien que, como consecuencia de la incidencia del tráfico pesado en las carreteras, la capacidad estructural de nuestros firmes ha ido disminuyendo progresivamente, y es

necesario para mantener el patrimonio histórico de la red de carreteras nacional realizar unas inversiones sustanciosas, de manera que no pueda llegar a degradarse y perderse, lo cual tendría unas consecuencias económicas imprevisibles. Precisamente, uno de los objetivos prioritarios de este programa de reposición y conservación, es evidentemente este que les anuncio de alcanzar y mantener las debidas condiciones de capacidad estructural de nuestros firmes. Asimismo, comprende el Plan la mejora de las condiciones geométricas de la plataforma, la mejora de la señalización y de otros elementos auxiliares, y la reducción, como consecuencia de todo ello, del índice de peligrosidad, que se estima será mediante las actuaciones a realizar, aproximadamente en un 10%. Este programa contiene cuatro subprogramas, que son: mejora de plataforma y pavimeación, cuya actuación se prevé será aproximadamente sobre 8.322 kilómetros; el de conservación ordinaria y actuaciones puntuales; la mejora de la seguridad vial; y la señalización. Estos tres últimos subprogramas, evidentemente afectan a la totalidad de las carreteras de interés general del Estado.

En los datos que les he proporcionado figura exclusivamente los kilómetros correspondientes al primero de estos subprogramas, que son 8.322 kilómetros, con una inversión de setenta mil millones de pesetas, que pueden ser localizables en tramos concretos de carreteras, porque como les digo el resto afecta a la totalidad de la red. En Aragón se actuará sobre 977 kilómetros dentro de este programa de reposición y conservación, apartado de mejora de plataforma y pavimentación. 977 kilómetros de red, con una inversión de 8.812 millones de pesetas, que representan en porcentajes el 11'7% en kilómetros y el 12'6% en inversión.

Las características geométricas de este programa en lo que representa mejora sustancial de plataforma y pavimento se ha fijado en un mínimo correspondiente a una velocidad específica de 60 kilómetros/hora, y una sección de 7 y 9, si bien en algunos casos concretos estas características mínimas se elevan a las mismas que para el programa anterior, es decir, 80 kilómetros hora de velocidad específica mínima y plataforma 68. Para las carreteras de nuestra región, la mayor parte de ellas están contenidas en estas características superadas de 80 y plataforma 710.

Los datos numéricos ya se los he comentado. Y tienen ustedes aquí el total de las carreteras a las que afecta este subprograma del programa de mejora y de plataforma y pavimento. No está dividido en este caso en etapas del programa, porque aún no ha sido definido por el plan las dos etapas de actuación que corresponderán a cada una de las actuaciones.

Finalmente, nos queda comentar el programa de actuaciones en medio urbano, cuyos objetivos son garantizar la continuidad de la red estatal a su paso por las poblaciones más importantes, mejorar el nivel de servicio en los itinerarios estatales en las áreas que por estar influenciadas por recorridos suburbanos o metropolitanos son aquéllas que padecen los más altos niveles de congestión de tráfico, y mejorar asimismo el acceso a las principales poblaciones, a los puertos y a los aeropuertos de interés general del Estado. En cuanto a los datos relativos a Aragón, de los noventa mil millones de pesetas de inversión, aquí en este caso no podemos hablar de kilómetros, porque son una serie de actuaciones puntuales y concretas, corresponderán dos mil quinientos setenta y nueve, que representa el 2'9% del total de la inversión. Este es un programa abierto en el que la in-

versión total estimada en noventa mil millones de pesetas no puede considerarse cerrada, ya que en gran parte depende de colaboraciones con administraciones locales.

Finalmente, no cabe más que explicarles cuál es nuestra contestación, nuestra aportación al documento que hemos recibido con respecto a las propuestas que realiza respecto a Aragón. Con este motivo, y entregado el documento provisional y sujeto a revisión, por supuesto, del anteproyecto de la ley del Plan General de Carreteras, yo respondía al Ministro con fecha 23 de octubre del ochenta y cinco en los términos que constan en el documento número cinco que figura en la información que les he proporcionado, y que voy a resumirles porque aquí los pueden leer concretamente. En general, analizando el documento presentado, estamos prácticamente conforme en la totalidad, puesto que el plan general actúa prácticamente en la totalidad de las carreteras de interés general del Estado en Aragón, y hay dos aspectos a los que tenemos que hacerle indicaciones. En primer lugar, es respecto a la nacional 123, que se mantiene el itinerario constituido por la actual C-138 y HU-904 y C-139, en el tramo de Barbastro a Graus, y por la C-1311, en el tramo Graus-Benabarre. Lo que entendemos es que debería modificarse el tramo contiguo a Graus, incluyendo en el Plan General de Carreteras la variante que propusimos al Ministerio, y que aceptó, del embalse de Barasona, entre la presa de Barasona y Torres del Obispo; variante que mejorará sustancialmente la comunicación de la carretera nacional 123 (*Pausa*) y, evidentemente, de la carretera nacional 240, que desde Benabarre tendrá un acceso mucho más fácil hacia Barbastro y hacia Huesca.

La segunda observación que le realizamos al Ministro es respecto a la carretera nacional 260. La carretera nacional 260 es la nueva denominación que tiene la totalidad de la carretera transversal subpirenaica desde Puente de la Reina hasta su empalme con la red catalana. En el plan se sigue incluyendo esta carretera trazada por el actual puerto de Coteablo y, en esencia, lo que venimos a decirle es que, dado que el tramo Broto-Boltaña, va a ser sustituido por otro, porque será afectado por el embalse de Jánovas, aunque aquí se dice la comunicación actualmente en construcción, realmente el embalse de Jánovas, bien saben ustedes, lo único que está en construcción es la derivación; el resto del embalse está en trámite de resolución por la Comisaría Central de Aguas con respecto al proyecto presentado por HIBERDUERO. Este es un lapsus, perdón, de la carta. Realmente no está el embalse en construcción, sino una obra previa del embalse. Entonces, lo que decimos es que, ya que va a ser afectado por este embalse de Jánovas y que la Diputación General ha solicitado la realización del anteproyecto del tramo Sabiñánigo-Fiscal y está en estos momentos redactándose este anteproyecto, por el CEAC de Zaragoza, y también teniendo en cuenta que la Diputación General de Aragón tiene decidida la construcción de la variante del Pino y la actuación de la totalidad del eje norte-sur oriental, que unirá desde Barbastro, o más propiamente, desde Fraga hasta el túnel de Bielsa, lo cual va a significar un apoyo muy importante para la carretera transversal subpirenaica, sea ya en el Plan General considerada la variante Sabiñánigo-Fiscal, integrando, formando parte del Plan General de Carreteras.

Estas son las dos observaciones que nosotros entendemos deben realizarse al Plan General de Carreteras propuesto por el Ministerio de Obras Públicas para Aragón.

Creemos que el Plan puede ser muy beneficioso para Aragón porque constituye la red de interés general del Estado, como pueden ver en el otro plano que les he entregado, donde se ha marcado la red de interés general junto con la red regional, es decir, lo que es la red básica de la red transferida a la Comunidad Autónoma de Aragón. La red de interés general del Estado constituye, diríamos, la trama básica de relaciones para Aragón, con actuaciones tan importantes, como ustedes saben, como es el eje Norte-Sur, que, por cierto, figura expresamente recogido en el documento 6, el primero de los documentos. He querido expresamente hacerles constar cuáles son las inversiones en el eje Norte-Sur y cuál es la situación actual tramo por tramo. En el resto del documento 6, como ven, están el resto de las carreteras de Aragón incluidas en el Plan General de Carreteras de interés general, clasificadas provincia por provincia, y la situación administrativa en que se encuentra, es decir, orden de contratación, proyecto en redacción, en construcción, en expropiación, etcétera.

Y volviendo al plano, como ustedes ven, el conjunto de ambas redes constituye la trama básica que tendrá por objeto el reequilibrio territorial y la potenciación, vamos, condición, diríamos, necesaria para la posibilidad de potenciación de la totalidad de nuestro territorio. Precisamente, en nuestra red regional básica ha sido trazado, ha sido calificado considerando que sea, junto con la red estatal, un complemento fundamental para el reequilibrio regional.

No tengo nada más que decirles. Creo que en la documentación lo tienen todo suficientemente detallado. Y en aras de la brevedad, espero no haberme pasado demasiado del tiempo asignado y me someto a todas las consideraciones que tengan a bien hacerme.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Gracias señor Consejero. Si a los señores Diputados les parece bien, podemos suspender la Sesión durante diez minutos para que Sus Señorías puedan preparar las preguntas que le vayan a formular al señor Consejero. Se suspende la Sesión por diez minutos.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Se reanuda la Sesión. A continuación, los Diputados de los distintos Grupos Parlamentarios pueden formular las preguntas o aclaraciones que consideren oportunas. Vamos a seguir el orden lógico, es decir, vamos a comenzar por el Grupo Mixto, y a continuación los restantes Grupos Parlamentarios podrán formular esas comunicaciones o preguntas. Tiene la palabra el Diputado del Grupo Mixto señor Agudo.

El señor DIPUTADO (AGUDO GONZALEZ): Me parece que no hace mucho tiempo el señor Consejero compareció para exponer lo mismo, o sea, el Plan de Carreteras. Yo he visto que se han tenido en cuenta algunas mejoras del Plan General que se nos presentó, concretamente en la carretera 123 y la 260, que a mí me parece muy bien.

Ahora, yo veo en el programa de mejora y pavimento que no consta, como consta en el otro, la fecha de programación, o sea, los años en los que se van a realizar éstas, y sería muy conveniente para realizar el control de dicho Plan.

Yo pregunto, también, si se ha hecho algún estudio referente a las carreteras de la D.G.A. Ahí vienen una por una las carreteras que han sido cedidas, y yo durante dos inter-

venciones en reuniones como esta planteé la necesidad de mejorar el tramo de la carretera Fraga-Zaidín-Tamarite, y más ahora, insisto, porque a las mejoras de las carreteras nacionales los tramos de Benabarre-Puente de Montañana y Puente de Montaña-Arens y de Arens a Pont de Suer, se agregan los tramos del límite de la carretera 230, el límite de Lérida a Vael y de Vael a Benabarre, con lo cual se complementa, me prece que bastante bien, la mejora de la carretera 230. Pero por las circunstancias que yo señalé, el tramo de Fraga-Zaidín-Tamarite con salida a la 230 tiene una importancia capital para toda la zona oriental de Huesca. Yo sé que se tomaron notas, pero no sé en qué medida la D.G.A. y el Departamento de Obras Públicas ha tenido en consideración esta petición.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Quiero advertir antes a los señores Diputados, y concretamente a Su Señoría, ya que lo ha hecho anteriormente, que la comparecencia de hoy del Consejero no es para informar del Plan Regional de Carreteras, competencia de la Diputación General de Aragón, es decir, que yo creo que, ya que la documentación remitida es suficiente y se trata del Plan General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en lo que hace referencia a nuestra Comunidad Autónoma, pues, en cualquier caso, yo creo que el Consejero no tendrá inconveniente en lo sucesivo, en otro momento, hablar de esta cuestión, pero yo creo que en este momento no es, quizá, el más adecuado.

Qisiera, si fuese posible, que Sus Señorías se ajustasen estrictamente al contenido del Orden del Día, que es, repito, la incidencia que tiene en Aragón el Plan General de Carreteras del MOPU.

El señor DIPUTADO (AGUDO GONZALEZ): Entonces, yo me excuso.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): ¿Alguna pregunta más señor Agudo? Bien, entonces tiene la palabra el Consejero señor Ortíz.

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Señor Presidente, Señoría. Efectivamente, no puedo darles la programación del plan de reposición y conservación porque aún no está definido y, como les he dicho, el documento que tenemos en este momento es avance del plan provisional y sujeto a revisión. El plan aún no ha definido cuáles van ser las etapas en las que se van a incluir cada una de las carreteras contenidas en este programa de reposición y conservación, pero sí que tiene Su Señoría, en la información que le he dado, la situación administrativa de la totalidad de las carreteras de Aragón. Entonces, como puede ver, prácticamente en este momento, casi las que no están en contratación, en expropiación, están con proyecto en redacción. Es decir, que conforme vaya disponiéndose de proyectos redactados, es lógico que vaya produciéndose la programación anual. Porque el período de maduración de un proyecto de carreteras, normalmente, no baja casi nunca de tres años, es decir, es un proceso largo porque una vez redactado el proyecto, si tiene modificaciones en algunos de los puntos sustanciales del trazado, tiene que salir a información pública.

En general, no es el caso del programa reposición y

conservación, donde se conservarán esencialmente los trazados existentes, salvo mejoras puntuales, pero en estos casos de mejoras puntuales y locales, por ejemplo como podría ser una variante de población, tiene que salir a información pública. A continuación, tiene que pasarse al proceso de expropiación, que siempre es un proceso, diríamos, pues complicado, que hay que dar todas las garantías jurídicas, que aparte de que se proceda la declaración de urgencia para poder actuar con más rapidez, siempre lleva un trabajo laborioso y, en consecuencia, parece lógico que este bloque del programa RECO, reposición y conservación, vaya incluyéndose en programa conforme vaya disponiéndose de proyectos acabados. Y, bueno, en Aragón yo le diría que estamos en muy buena situación para ir colocando en el programa RECO inversiones, porque, como ve en las relaciones, prácticamente casi todo está en redacción; ahora hace falta, y nosotros estamos siempre muy interesados en urgir a la Administración central, en que se avance la redacción de estos proyectos, de manera que puedan realizarse lo antes posible las inversiones.

Aunque no es objeto de esta comparecencia, si el Presidente me permite, y quizás sin que sirva de precedente, puedo asegurarle al señor Agudo que sí que está considerado en el Plan Regional de Carreteras la carretera Fraga-Zaidín-Tamarite de Litera hasta su enlace con la nacional 230.

Hemos considerado oportuno establecer la inclusión en el Plan Regional por dos conceptos: Uno de ellos es aquellas carreteras que articulan nuestro territorio, es decir, lo atan en relaciones de largo recorrido, y en ello son complemento de lo que no es red de interés general. Así, por ejemplo, son carreteras de este tipo, en el Plan Regional de Carreteras, el cinturón en el entorno de Zaragoza capital. Es decir, hemos considerado que si la red de interés general del Estado prima fundamentalmente a Zaragoza capital porque es una red radiocéntrica en torno a Zaragoza capital, nuestra red regional tiene que ser un cinturón alternativo a esta concepción radiocéntrica. Entonces, como ven Sus Señorías, prácticamente existe un cinturón en el entorno de Zaragoza que tiene que actuar como reequilibrador del efecto que produzca la red de interés general.

Otro eje de importancia que ata nuestro territorio al Oeste, perdón, al Este, es el enlace desde Teruel hasta el túnel de Bielsa. Es un enlace que, desde Teruel continúa por Apelluz, hago mención de los nombres para que puedan seguir en el plano, Teruel, Apelluz, Cantavieja, Castellote, Más de las Matas, Calanda, aquí ya entramos en red estatal, entramos donde se superponen las dos funcionalidades, Alcañiz, Caspe. Luego continúa por Bujaraloz y continúa otro ramal por Candanos, Alcolea de Cinca, Monzón, Barbastro, El Grado, Abizanda, Ainsa, Bielsa. Este es el eje oriental de Aragón con ramales de conexión en Fraga y con otro ramal, que pasando por Bujaraloz, ya se desvía hacia el Oeste y enlaza con Huesca a través de Castejón y Sariñena hasta empalmar con el eje alternativo al Ebro por el Norte, Ejea de los Caballeros-Tudela.

Estos son los ejes que del estudio de accesibilidad en el que se ha basado nuestro Plan Regional de Carreteras, porque hemos entendido que las carreteras de nuestra región no tienen problemas de capacidad, fundamentalmente, ni de intensidad de tráfico, y la función fundamental que tienen que desempeñar es reequilibrio territorial. Estos son los ejes básicos, diríamos; que atan en grandes recorridos nuestro territorio; como ven, complementado, por ejemplo,

por el Oeste por el eje de las Cinco Villas, que desde Sos baja hasta Gallur y empalma con el cinturón, forma incluso una parte del cinturón; y el que da acceso a Albarracín y conecta hacia Molina de Aragón, empalmando estas comarcas, que son prácticamente, desde el punto de vista territorial, muy semejantes. El resto de la red regional, conceptualmente es lo que podríamos llamar red regional complementaria: Son aquellas carreteras que complementan las anteriores, enlazando los núcleos y las zonas más importantes con el concepto anterior, que llamaríamos red regional básica. Y son también aquellas otras carreteras que tienen una intensidad de tráfico importante en este momento o que canalizan conexiones con comarcas exteriores a Aragón, que por su importancia deben ser incluidas dentro de la red regional.

Los dos elementos conceptuales para su clasificación, es decir, red regional básica, que es estructurante, red regional complementaria, que es la que termina de enlazar el territorio, es lo que constituye nuestra red regional; el resto será red comarcal o red local. Esto es lo que después de todos los estudios que hemos realizado nos lleva a clasificar la red.

¿Por qué clasificamos la red? Porque creemos que la inversión en nuestra red de carreteras tenemos que repartirla. Entonces, repartirla de manera funcional, una parte, un porcentaje de la inversión tiene que estar destinada a la función de reequilibrio territorial. Otra parte tiene que estar destinada a satisfacer demanda en carreteras que en este momento están soportando un tráfico superior al resto de la red. Otra parte del porcentaje de inversión tiene que estar destinada a la red comarcal y local. Y el resto tiene que estar destinada a conservación de la red, indistintamente e indiferenciadamente.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Muchas gracias señor Consejero. Señor Agudo, ¿alguna cuestión más? Bien, entonces el Grupo Aragonés Regionalista... ¿Los dos van a intervenir? Bien, señor Calvo tiene la palabra.

El señor DIPUTADO (CALVO LOU): En primer lugar, quiero agradecerle al señor Consejero su comparecencia y la exhaustiva explicación que nos ha dado las inversiones que va a hacer el Estado en la Red Nacional.

Referente a lo que acaba de decir de la regional, pues, de la red regional, como no es objeto de esta comparecencia, yo no voy a refirme a ella, aunque entiendo que en el mapa que nos ha dado, y que figura aquí, hay críticas que se podrían hacer a la red regional en lo que concierne a la provincia de Teruel y que en su momento las haremos.

En el programa de acondicionamiento ha hecho mención el Consejero a que era una carretera, principalmente el eje Norte-Sur, en que sus especificaciones eran las que corresponden a una velocidad media de 80 kilómetros-hora, y veo que las inversiones están dirigidas en ese sentido. Pero hay un tramo, concretamente en la nacional 234, que considero muy importante, que es el tramo de Teruel, límite de provincia, con Castellón, que no figura en el programa de acondicionamiento porque se da ya por acondicionada. Sí figura en el programa de mejora de plataforma y pavimento. Pero yo le quisiera recordar al señor Consejero que esa carretera, aunque tiene la sección 710 en todo el tramo, tiene características que van más a una velocidad específica

de 60, ya que en ella existen tramos bastante importantes con radios en curvas de 120 metros, y no precisamente porque las condiciones topográficas del terreno no permitan otras características topográficas mejores, sino simplemente porque en su día, cuando se proyectó, el proyectista no consideró oportuno; pero realmente hay muchas curvas de ciento veinte metros de radio en tramo concretamente entre Sarrión y el límite de provincia con Castellón.

Hace pocos días, por otra parte, en la prensa de Teruel salió que el Comité Ejecutivo del Partido Socialista en Teruel, acompañado del Presidente de la Diputación, había hecho una visita al Ministro de Obras Públicas, y entre las noticias que se daban ya por hechas es que el año próximo se llevaría a cabo la construcción del viaducto de Teruel. No sé si nos lo podrá ahora confirmar el Consejero en el programa de actuaciones del medio urbano, si estará también comprendida esa obra. Aquí habla de circunvalación Norte N-330-N-420, trescientos millones de pesetas. No sé si se referirá a esa obra o bien a una variante para unir la nacional 234 con la 420.

Y luego, pues, no sé, hay una cuestión que también me ha chocado un poco. Y es que en las actuaciones en la nacional 232, que es la comunicación del Bajo Aragón con el Mediterráneo por la provincia de Castellón, figura en el programa de acondicionamiento y, concretamente, en el trienio 84-87. Pero, luego, en las actuaciones que se ven en la provincia de Teruel, precisamente la carretera nacional 232 no figura con ningún proyecto todavía. Y, claro, una obra que tendría que hacerse en el 87, yo creo que tendría que tener, por lo menos, un proyecto en redacción u orden de estudio o algo de ese tipo. Y nada más.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Señor Consejero, puede responder.

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Efectivamente, Su Señoría sabe muy bien la historia de la 234, y yo también la sé, porque es una de las actuaciones profesionales que me tocó al principio de llegar a Aragón. Y, efectivamente, aquella era una carretera que había sido mejorada con unas características geométricas más estrictas. Claro, estamos hablando de hace más de quince años. Yo creo, si hacemos historia y recordamos cómo estaba en aquella época la totalidad de la carretera, aquello era un tramo de lujo, a pesar de todo. Es lógico, que las primeras inversiones se fueran realizando en otros tramos que eran más deficientes. Y, además, fue criterio en aquel momento del Ministerio de Obras Públicas el realizar las inversiones no empezando por Zaragoza, sino precisamente empezando por Teruel, porque se entendía que si se iniciaban por Zaragoza, si al final había que recortar presupuestos, siempre al final los perjudicados eran los más lejanos. Entonces, quizás con un concepto de equilibrio o de reequilibrio, y yo creo que acertadamente, a pesar de que ya hace quince años que se había previsto el acondicionamiento del Puerto de Paniza, y es ahora cuando está terminándose, pues se vió favorecido el resto de la 234 desde Sarrión a Teruel, carretera que ha quedado en inmejorables condiciones. No se acondicionó desde el límite de provincia hasta Sarrión, como podría haber sido, quizá óptimo, aunque, quizá, también hay condiciones técnicas que dificultarían en algunos puntos mejorar mucho algunos trazados que por allí se desarrollan. Creo

que es un tramo geotécnicamente algo difícil, aunque creo que no es aquí el lugar, quizá, de hablar de estos extremos.

Efectivamente, creo que es mejorable el tramo. A pesar de todo, y creo que es una cuestión que, aunque no esté en primera etapa, pueda terminarse mejorando mediante acondicionamientos locales que podíamos proponer al Ministerio, que se tenga en cuenta precisamente esta situación; y que, al incluirlo con plan RECO, se tengan en cuenta estos acondicionamientos locales. Es una sugerencia que, si no le importa, me la puede transmitir por escrito, y yo la haré llegar al Ministerio que se tenga en cuenta la situación en que se acondicionó este tramo y pueda ser reconsiderada.

Con respecto a la carretera nacional 232, el hecho de que haya aparecido en el plan de actuación desde Ventas de Valdealgofa hacia Castellón es un hecho relativamente muy reciente, porque, como sabe Su Señoría, aún estaba hace muy poco tiempo por definir cuál iba a ser el itinerario principal de los dos posibles. Entonces, en todos los programas de inversión estaba previsto hasta Ventas de Valdealgofa, pero no se había decidido por cuál de las dos carreteras continuaba. Ahora ya está incluido como inversión, incluso en los Presupuestos Generales del Estado para el 86, aunque creo que la inversión se retrasará porque necesita redactarse el proyecto. Nosotros, como he dicho, insistimos y seguiremos insistiendo en que los proyectos sean acelerados lo máximo posible, de manera que puedan llegar en el momento oportuno y estar disponibles para la inversión. Espero que esto llegue a alcanzarse así.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Señor Calvo, algún otro...

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Efectivamente, hay otra pregunta. Sí, está incluido el viaducto de Teruel en la actuación urbana que se prevé aquí. Lo que aquí figura como conexión circunvalación Norte, nacional 330 a 240 es el viaducto de Teruel.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Señor Calvo, quiere intervenir.

El señor DIPUTADO (CALVO LOU): Muchas gracias. Nada, en cierto modo congratularme de que, finalmente, la salida del Bajo Aragón al mar sea por las dos partes, tanto por Castellón como por Tarragona, porque veo que hay inversiones en la 232, dos mil ciento sesenta millones; de Alcañiz, que más bien será Ventas de Valdealgofa a Torre Miró, y me imagino que la otra es Ventas de Valdealgofa-Tarragona otra inversión de mil ciento veinte millones, lo cual quiere decir que se contemplan las dos salidas al mar del Bajo Aragón, por Tarragona y por Castellón. Lo dice aquí. *(Pausa).*

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Están incluidas las dos carreteras como acondicionamiento, como plan efectivamente de acondicionamiento del trazado.

El señor DIPUTADO (CALVO LOU): Congratularme y gracias.

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ):

cas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Lo que pasa es que quiero hacer una aclaración. Evidentemente, el plan RECO admite una cierta flexibilidad. No tiene porqué ser el mismo nivel una y otra; una de las dos puede trazarse con mejores condiciones que la obra, y la otra ser una mejora de pavimentación y no incluir grandes mejoras de plataforma. De todas formas, creo que esta discusión es difícil tenerla ahora mismo, porque no están hechos los proyectos, o sea, que será un tema a dilucidar dentro del tiempo lógico que tardan en redactarse estos proyectos.

El señor DIPUTADO (CALVO LOU): De acuerdo, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Grupo Aragonés Regionalista, señor Gajón tiene la palabra.

El señor DIPUTADO (GAJON FATAS): Gracias Presidente. Al señor Consejero hace ya algunos meses este Diputado le dirigió unas preguntas sobre unos datos que aparecían en el Programa Económico Regional y que se referían a unos tramos de la nacional 330, y aunque son tramos que dependen de la Administración central, pues el señor Consejero tuvo a bien darme contestación. Aparecen aquí estos mismos tramos, pero para mí con cierta confusión y, posiblemente, sea por no interpretarlos bien. El tramo Cadrete-Zaragoza, Zaragoza-Cadrete en sus respuestas me decía el señor Consejero que había desdoblamiento. En el apéndice, en el punto 4, programas de actuación, dice: Cadrete-Zaragoza, trescientos cincuenta millones de pesetas para invertir en el 84-87, que de alguna manera viene a corregir algún error que apareció, porque, si mal no recuerdo, en el Programa Económico Regional aparecían cincuenta millones en el 84, que no se han invertido, y ciento y pico y en el 85, que no se han invertido; y ahora aparecen trescientos cincuenta millones de pesetas, que van a ser entre el 84 y 87. Por lo tanto, nada tengo que decir, si es que se cumple. Pero en el número 6 la situación de inversión aparece Cadrete-Zaragoza seiscientos millones, y entonces ya en este momento no sé si va a haber desdoblamiento o no, y si son trescientos cincuenta millones o seiscientos millones.

Yo quería preguntar al señor Consejero si tiene en su calendario prevista la actuación, el inicio y la terminación de la variante Sur en Zaragoza, los mil doscientos millones de pesetas que aparecen. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Señor Consejero, tiene la palabra para contestar.

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Señor Presidente, Señorías. Efectivamente, el tramo Cadrete-Zaragoza, en expropiación, se trata de desdoblamiento, y la inversión será, aproximadamente, estimada en seiscientos millones de pesetas. *(Pausa).* La estimación del programa en trescientos cincuenta millones de pesetas yo creo que es errónea, y debe de ser anterior a la terminación del proyecto, que en estos momentos está en expropiación. De estos dos listados, el que podemos dar mayores garantías es el que figura en las relaciones eje Norte-Sur, porque es el más preciso, el otro son estimaciones, incluso puede haber algún pequeño error en la transcripción de datos de uno y otro.

El señor DIPUTADO (GAJON FATAS): Los trescientos cincuenta millones de pesetas aparecían en el PER, que era aquél primer programa.

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Sí, y es anterior a la actualización del proyecto que, como le digo y repito, este dato está más actualizado, más actual, que los que figuraban en el anterior.

Y respecto a la variante Sur de Zaragoza, no existe el proyecto redactado. Existe exclusivamente redactado un estudio previo de trazado, recogido en un proyecto de modificación de la red arterial, que quedó en suspenso pendiente de la aprobación del Plan General de Zaragoza. Y es ahora el momento en que, de acuerdo con el Plan General y con la actualización de la red arterial, debe de ser redactado ya el proyecto definitivo.

El señor DIPUTADO (GAJON FATAS): Gracias señor Consejero.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): ¿Grupo Popular? Señor Roca tiene la palabra.

El señor DIPUTADO (ROCA MILLAN): Gracias señor Presidente. Señor Consejero, en los datos de índice de inversión a nivel nacional, y respectivamente esos índices a nivel regional en Aragón, yo he notado unas diferencias sensibles que quisiera, si es posible, que me fuesen contestadas. En el plan de autovías el tanto por ciento que nos corresponde es un 5'80, en tanto en cuanto en la realización de las carreteras es el 10%, y en el acondicionamiento el 11'7%. Y en cuanto al medio urbano de las poblaciones, que ese es un tema que creo que no es motivo de índice general, sino más bien de necesidades, me gustaría que me contestase con qué participación cuentan las administraciones locales, qué participación económica, en qué tanto por ciento sobre el presupuesto actúan cuando se programa un plan, o si cada una de las veces es de dimensión variable. Entonces, pienso que hay que reconocer que teniendo en cuenta la dimensión de nuestra Comunidad Autónoma con el resto de España, yo diría que la parte proporcional de la inversión que realizamos y que se refiere a carreteras y a acondicionamiento tiene un índice bastante considerable. Bueno, no así en el índice de la inversión en autovías, aunque quizá en este caso se ha contemplado simplemente la necesidad de la autovía de Zaragoza a Madrid en el tramo que corresponde a nuestra Comunidad. Pero me temo, y lo que sí desearía, si es posible, es una información, si este programa ha de ir actuando constantemente en el futuro, porque creo que más bien, aunque yo creo que es un logro el conseguirlo, es que nos encontramos, en realidad, en unas condiciones de inferioridad, de calidad de nuestras carreteras con el resto de las demás Comunidades Autónomas.

Y con respecto a la pregunta, que a mí no se me ha quedado muy aclarada, de los dos tramos del Bajo Aragón de la salida al mar, que tantas veces hemos hablado y hemos comentado de este tema para el desarrollo del mismo, yo tengo siempre una seria inquietud que me gustaría volver a indicarla aquí. Mejor si se realizan las dos salidas de Aragón al mar, sobre todo en la zona del Bajo Aragón, para su desarrollo industrial. Pero pensemos que con esa duda

que ha planteado el señor Consejero con respecto a la calidad de las mismas, yo tengo que indicar que creo que nosotros, de cara a la realización de las mismas hay dos condicionamientos importantes que tendríamos que considerar en nuestra Comunidad Autónoma, y es, por una parte, que la salida hacia la provincia de Tarragona, quizá a Aragón beneficie menos, porque una de las necesidades importantes es que Aragón tenga un puerto que no esté saturado, como ya se encuentra el de Tarragona, que quizá, por la salida de Morella fuese más factible de encontrarlo, y el otro que quizá potenciando la carretera de Torremiró y Morella, daríamos también un acceso mucho más importante a todo el desarrollo turístico de la zona del Maestrazgo. Me gustaría que si pudiese haber alguna aclaración me la indicase. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Señor Consejero, puede responder a las preguntas.

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Bien, con respecto a la primera pregunta que plantea, yo le diría que respecto a autovías y autopistas Aragón supera, probablemente, los índices por kilómetro de superficie de otras Comunidades Autónomas, porque realmente si hacemos un poco de memoria de cómo estamos en comunicaciones, tengamos en cuenta que las autovías es un programa complementario al de autopistas, y realmente en Aragón, con relación a las conexiones entre País Vasco y Cataluña, estamos realmente favorecidos.

Con respecto a autovías, o desdoblamientos, mejor dicho, los ejes de mayor tráfico de Aragón en los que tenemos carreteras desdobladas, concretamente uno de los ejes de mayor tráfico como es la carretera nacional 232 está desdoblada hasta después de Figueruelas; la carretera de Barcelona tenemos la doble alternativa autopista-carretera; y lo que resta es la conexión con Madrid.

Es decir, que yo creo contemplando conjuntamente autopistas y autovías, diría que con la realización de la autovía de Madrid vamos a situarnos realmente en una condición de centralidad con respecto al cuadrante Noreste muy importante, y ello si además tenemos en cuenta el programa de desdoblamientos de las carreteras que acceden a Zaragoza y que aún no están desdobladas, que forman parte del eje Norte-Sur, concretamente entre Zaragoza y Cadrete, la terminación del desdoblamiento desde donde ahora mismo termina hasta el mismo Cadrete, y hacia Huesca el desdoblamiento hasta Villanueva de Gállego, que, como puede comprobar en el cuadro del eje Norte-Sur, el tramo Zaragoza-Villanueva ya está expropiado, los terrenos disponibles, y el tramo Cadrete-Zaragoza se encuentran en este momento en expropiación.

Como sabe Su Señoría, también está ya redactado el proyecto, y he dicho que ya existe la orden de contratación para el tramo de autovía desde Zaragoza hasta la Almunia, documento que tengo aquí en mi poder. Está dada la orden de contratación con fecha de 4 de septiembre pasado. El presupuesto estimado es de cuatro mil ochenta y cuatro ochocientos nueve, doscientos sesenta millones de pesetas; el plazo de ejecución de las obras se fija en veintisiete meses; me parece recordar, no lo tengo confirmado, que ya está en el Boletín Oficial del Estado el anuncio de contratación. Es decir, que creo este desdoblamiento va a ser una realidad den-

tro de muy poco.

También está redactado el proyecto desde la Almunia hasta Calatayud.

Y está en estudio informativo el proyecto desde Calatayud hasta Soria. Tengo los documentos, aunque realmente aún no son públicos, porque hay una parte que no ha salido a información pública y no podemos usarlos mientras tanto, pero si le interesa puede examinarlos.

Es decir, con respecto al programa de autovías, yo creo que Aragón puede sentirse, con lo que ya está realizado y lo que va a plantearse, realmente bastante satisfecho.

La otra cuestión es la salida al mar del Bajo Aragón. Bien, en este momento las características de acondicionamiento que se están produciendo ya en la provincia de Tarragona, en principio aconsejarían que la carretera fuera la de Tarragona y no la de Castellón. Creo que también las condiciones geométricas de la carretera son mejores y podría conseguirse un mejor trazado por Tarragona que por Castellón. Otra cosa distinta es, efectivamente, acceder a unos u otros puertos. Eso depende también del programa de inversiones portuarias. Precisamente, como Su Señoría sabe, hace pocos días en Alcañiz se han reunido, a nivel técnico, los consultores que están realizando el estudio de salida al mar del Bajo Aragón, y va a plantearse con detalle todos estos extremos. Entonces, diremos: Están previstas las inversiones en ambas carreteras. Como consecuencia de dicho estudio podríamos proponer una u otra, además de contemplar en ese estudio la trama de relaciones, ya a nivel inferior, comarcales, que van a ser objeto de consideración. Es un tema que, quizá, dentro de pocos meses podamos plantearlo en esta Comisión cuando tengamos estudios suficientes. El estudio que estamos haciendo, quiero decir, haya llegado a un desarrollo suficiente y podremos discutir estos extremos con mejor conocimiento de causa, porque, como ya le digo, dependerán de las inversiones portuarias nos interese ir a uno u a otro puerto.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Señor Roca, ¿desea hacer alguna pregunta?

El señor DIPUTADO (ROCA MILLAN): Muchas gracias señor Consejero. Si me permite, usted me ha dado la contestación de cómo se encuentran a nivel comparativo nuestras autovías con respecto al territorio español. Creo que es así por la red que se creó de autopistas y por Zaragoza encontrarse entre un eje muy importante, entre Bilbao y Barcelona. Pero, sin embargo, a la pregunta que yo he dicho, si a pesar que en las magnitudes de inversión en nuestra Comunidad Autónoma el índice es muy superior en autovías, en lo que se refiere a carreteras y a la reposición y conservación de las mismas, porque casi lo dobla, si cree usted que después de hechas estas inversiones el nivel comparativo con el resto de las comunidades autónomas nuestras carreteras se encontrarían en las mismas condiciones que se encuentra en el programa de autovías y autopistas, o si, por su creencia, se encontrarían en inferior y existe algún programa continuo hasta que podamos situarnos en las mismas condiciones que las demás Comunidades Autónomas. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Señor Consejero, tiene la palabra.

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Bien, yo no termino de entenderle bien la pregunta, pero no sé si lo que Su Señoría indica es si va a proseguirse el programa de autovías transformando en autovías otras carreteras que en este momento no están consideradas como tales.

El señor DIPUTADO (ROCA MILLAN): Perdón, señor Presidente, si me permite, quizá no me haya explicado bien. Yo he analizado los tantos porcientos, las magnitudes con respecto a los tantos porcientos de inversión del plan que usted nos ha expuesto con respecto a las magnitudes de inversión que se realizan en nuestro territorio. Yo le he dicho que en las autovías era un 5'8% con respecto a la inversión de todo el Estado, lo cual me confirma que esa magnitud es buena para Aragón, porque de hecho teníamos una red de autopistas y de autovías que, quizá, todos sabemos que la única conexión importante que nos falta, aunque todas son importantes, es esa falta de comunicación con Madrid. Pero, sin embargo, yo he quedado satisfecho de su contestación con respecto al nivel que se encuentra nuestra Comunidad con el resto de las comunidades autónomas. Pero mi pregunta es la misma pregunta relativa con respecto al resto de las carreteras e incluso a su reposición, que siendo la magnitud de inversión mucho mayor, en mi opinión personal, aun habiendo sido mucho mayor en este programa que nos ha expuesto, no estaríamos al mismo nivel con respecto a las demás Comunidades Autónomas que nos encontramos con respecto a la red de autopistas y autovías.

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Yo discrepo de su interpretación, porque creo los niveles de inversión, tanto en el programa de acondicionamiento como en el de reposición están muy proporcionados, como puede verse, en cuanto a los porcentajes de inversión y los porcentajes de kilómetro a acondicionar, ya que son muy semejantes. Es un poco inferior en el acondicionamiento porque ya en nuestra Comunidad Autónoma se han realizado inversiones de acondicionamiento muy importantes; recordemos, por ejemplo, que la nacional 2, que en nuestra Comunidad Autónoma tiene mucha incidencia, prácticamente está acondicionada en el tramo Zaragoza hacia Lérida, y el tramo Zaragoza-Madrid entra dentro del programa de autovías. Y en el programa de reposición y conservación es superior el porcentaje al de kilómetros.

Yo creo que después de realizado este plan nos encontraremos en mejores condiciones que otras muchas comunidades autónomas. Esa es mi opinión. Por ejemplo, si nos comparamos con Castilla-León, ya en este momento el nivel de nuestras carreteras, yo le diría que es superior al de dicha Comunidad Autónoma. Quizá, no si nos comparamos con Navarra, porque tienen otro régimen. Con Castilla-La Mancha yo le diría que casi también. Y con Andalucía creo que superior. Una vez realizados estos programas, tanto el de acondicionamiento como el de reposición y conservación, la situación en que nos encontraremos va a ser muy favorable. Como nivel de comparación, por ejemplo, podría decirle que, por poner un ejemplo, bueno, pues si la carretera de Huesca-Barbastro hacia Lérida después de este programa tiene un nivel semejante, que va a tenerlo, a la carretera nacional 2, eso va a significar un avance sustancial. Si la carretera nacional 232, cruce de Gallur-Borja-Ta-

razona, alcanza un nivel semejante al de la nacional 2, actualmente en el tramo más difícil, que podría ser el puerto de Morata, eso va a significar un avance importante.

En resumen, yo creo que podemos estar realizando este plan en un nivel de calidad de nuestras carreteras tan bueno como el que pueda alcanzar cualquier comunidad autónoma. No sé si le he contestado a su pregunta.

El señor DIPUTADO (ROCA MILLAN): Muchas gracias señor Consejero. Me ha contestado a lo que yo deseaba. Gracias.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): ¿El señor Gajón quería intervenir? Tiene la palabra.

El señor DIPUTADO (GAJON FATAS): Gracias Presidente. Muy rápido, por el tiempo y por muchas cosas más. Es que cuando yo oigo, leo expropiación me preocupa, me preocupa sobre todo por el costo, por otras cosas de tipo, no sé, social, pero sobre todo el costo. En estos tramos, yo sé de Jaca-Villanúa sé donde está, he pasado, lo conozco, pero, vamos, el tramo que le voy a citar lo conozco metro a metro, kilómetro a kilómetro: La carretera 330. El tramo Zaragoza-Cadrete, la expropiación tiene remedio o no tiene remedio paralizarla. Usted que lo conoce tan bien como yo, toda la margen derecha saliendo es cabañera real. Este costo, que supongo que está aquí incluido, de la expropiación se refiere, vamos, creo, mejor dicho, no se puede referir a la cabañera real puesto que el Estado no se va a expropiar a sí mismo. Una pregunta concreta: kilómetro 9'100, chalets de la derecha de Santa Fe. ¿Expropiación chalets, va por detrás haciendo isla, o esta expropiación se refiere a la salida a Zaragoza- "pilón de la leche", como vulgarmente lo conocemos la zona de Valdespartera?

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Señor Consejero puede responder.

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Sí, bueno, esos niveles de detalle es difícil que los precisemos en esta Comisión. Pero quiero decirle una cosa de todas formas, en la medida en que yo conozco ese proyecto, efectivamente, la carretera salva la zona de chalets que existe en este momento en el kilómetro 9'100. Al final no sé que solución es la que se ha adoptado, si llevar la carretera, las dos calzadas, por lo que es actualmente cabañera real o dejar una calzada por donde va actualmente y la otra calzada por fuera. Yo diría y me parece recordar, porque en este momento no se lo puedo precisar, pero eso es un tema que en cualquier momento lo podemos ver, que la carretera actual quedaría como carretera de servicio, y para evitar las interferencias, con todas las servidumbres existentes en ese tramo de carretera, las dos calzadas van por fuera. Entonces, aquí, evidentemente, el coste de expropiación, pues, no, porque simplemente es un cambio demanial, deja de ser cabañera real y pasa a ser adscrito como carretera.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): ¿Más preguntas? Señor Pina, tiene la palabra.

El señor DIPUTADO (PINA CUENCA): Gracias señor Presidente. Señor Consejero, aprovechando que afortun-

nadamente su nivel de conocimientos sobrepasa con mucho su ámbito competencial, quisiera hacerle dos preguntas referidas al programa de actuaciones en medio urbano. Y era preguntarle por la realidad presente y las previsiones respecto de la circunvalación de la ciudad de Huesca y, además, en particular por la travesía de Binéfar, puesto que me consta que hay previsiones presupuestarias, incluso para este año, y en la relación, que usted ha tenido la amabilidad de facilitarnos, no se explicitan las fechas y, en definitiva, el programa de actuación, pues quisiera que me respondiera, en la medida en que tenga conocimiento de ello, sobre estas dos cuestiones, la circunvalación de Huesca y la travesía de Binéfar.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): Gracias señor Pina. Señor Consejero puede contestar.

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Como puede comprobarse en la información que les he detallado, en este momento está en expropiación la circunvalación Este de Huesca. Se prevé que pueda ser contratada en el año 1986.

Y respecto a la travesía de Binéfar, el programa de actuaciones en medio urbano, que incluye capitales de provincia o municipios de más de cincuenta mil habitantes. El resto están incluidas dentro de los programas de acondicionamiento de la totalidad de la red. Entonces, aunque aquí no figura explícitamente la variante de Binéfar, sí que está incluida en el programa de la nacional 240, en su acondicionamiento entre Monzón y límite de Lérida.

El señor DIPUTADO (PINA CUENCA): Si me permite el señor Presidente, precisamente el acondicionamiento de

la nacional 240, en su tramo Monzón-límite con la provincia de Lérida, está prevista la finalización de las obras a 31 de diciembre. Además, puedo decirlo, que han terminado ya, a pesar de que haya plazo hasta el 31 de diciembre, y hay un presupuesto de ciento sesenta y nueve millones de pesetas, cuando la travesía de Binéfar, exclusivamente el tramo urbano, que no es circunvalación, sino el tramo urbano, ya hay una previsión de ciento sesenta millones de pesetas, que aquí yo no las he visto. Por eso formulaba la pregunta.

El señor CONSEJERO de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes (ORTIZ MENARGUEZ): Sí, efectivamente esa carretera está prácticamente terminada y la travesía de Binéfar puede ir aparte y como continuación del programa. Es una información muy puntual que puedo requerir exactamente que se me informe y transmitir la información. Yo creo que la travesía de Binéfar irá como acondicionamiento local y por eso no figura expresamente en el programa de actuación en medio urbano. De todas formas, puntualizaremos y concretaremos esa información que en este momento no la tengo disponible.

El señor PRESIDENTE (BANDRES MOLINE): ¿Alguna otra pregunta? Bien, no habiendo más preguntas, agradecer sinceramente al señor Consejero la amabilidad que ha tenido al contestar a todas y cada una de las cuestiones que aquí se le han planteado, así como la información exhaustiva con que nos ha ilustrado. Y, simplemente, preguntar a los Grupos Parlamentarios si procede la aprobación de las actas que se han pasado antes para su examen. Si no hay ninguna observación por parte... Bien, entonces se aprueban las actas y se levanta la Sesión. (A las diecinueve horas y diez minutos).



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

Precio del ejemplar: 210 ptas. Precio de la suscripción anual: 8.500 ptas.

Suscripciones en el Servicio de Prensa y Publicaciones de las Cortes, Calle de San Jorge, 10 - 50071 - ZARAGOZA

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