



DIARIO DE SESIONES

DE LAS

CORTES DE ARAGÓN

COMISIÓN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Comisiones. Serie B: Iniciativas parlamentarias
Número 11 — Año 1999 — Legislatura V

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^a JUANA MARÍA BARRERAS FALO

Sesión núm. 5

Celebrada el lunes 20 de diciembre de 1999

ORDEN DEL DÍA

- 1) Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.*
- 2) Debate y votación de la proposición no de ley núm. 32/99-V, sobre la conexión ferroviaria Binéfar-Monzón-Zaragoza y mejoras en la estación de Renfe de Monzón, presentada por el G.P. Chunta Aragonesista.*
- 3) Pregunta núm. 8/99-V, relativa a las medidas para dar cumplimiento a la proposición no de ley núm. 41/97, sobre las comunicaciones por carretera en la comarca del Somontano, formulada por el G.P. Chunta Aragonesista.*
- 4) Pregunta núm. 38/99-V, relativa a la construcción de la carretera Naval-Colungo, formulada por el G.P. Popular.*
- 5) Pregunta núm. 39/99-V, relativa a la terminación del eje del Vero, formulada por el G.P. Popular.*
- 6) Pregunta núm. 40/99-V, relativa a la mejora de las comunicaciones en la comarca del Somontano, formulada por el G.P. Popular.*

7) *Pregunta núm. 97/99-V, relativa a la falta de billetes en el trayecto ferroviario Monzón-Zaragoza, formulada por el G.P. Chunta Aragonesista.*

8) *Ruegos y preguntas.*

Preside la sesión, celebrada en el palacio de la Aljafería, la Ilma. Sra. D.^a Juana María Barreras Falo, acompañada por el vicepresidente de la Comisión, Ilmo. Sr. D. Juan José Pérez Vicente, y por la secretaria de la misma, Ilma. Sra. D.^a María Trinidad Aulló Aldunate. Asiste a la Mesa el letrado Sr. Alonso Ortega.

Está presente el consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Excmo. Sr. D. Javier Velasco Rodríguez.

SUMARIO

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

- La Sra. presidenta da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento 188

Pregunta núm. 8/99-V, relativa a las medidas para dar cumplimiento a la proposición no de ley núm. 41/97, sobre las comunicaciones por carretera en la comarca del Somontano.

- El diputado Sr. Fuster Santaliestra, del G.P. Chunta Aragonesista, formula la pregunta 188
- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Sr. Velasco Rodríguez, contesta 188
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra replica 188
- El consejero Sr. Velasco Rodríguez duplica 189
- El diputado Sr. Bielza de Ory, del G.P. Popular, interviene para expresar su condolencia por el fallecimiento de D. José Esteban, Jefe de Protocolo de la Delegación Territorial de la Diputación General de Aragón en Teruel 190

Pregunta núm. 38/99-V, relativa a la construcción de la carretera Naval-Colungo.

- El diputado Sr. Sierra Cebollero, del G.P. Popular, formula la pregunta 190
- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Sr. Velasco Rodríguez, contesta 190
- El diputado Sr. Sierra Cebollero replica 190
- El consejero Sr. Velasco Rodríguez duplica 190

Pregunta núm. 39/99-V, relativa a la terminación del eje del Vero.

- El diputado Sr. Sierra Cebollero, del G.P. Popular, formula la pregunta 191
- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Sr. Velasco Rodríguez, contesta 191
- El diputado Sr. Sierra Cebollero replica 191

- El consejero Sr. Velasco Rodríguez duplica 192

Pregunta núm. 40/99-V, relativa a la mejora de las comunicaciones en la comarca del Somontano.

- El diputado Sr. Sierra Cebollero, del G.P. Popular, formula la pregunta 192
- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Sr. Velasco Rodríguez, contesta 192
- El diputado Sr. Sierra Cebollero replica 193
- El consejero Sr. Velasco Rodríguez duplica 193

Pregunta núm. 97/99-V, relativa a la falta de billetes en el trayecto ferroviario Monzón-Zaragoza.

- El diputado Sr. Fuster Santaliestra, del G.P. Chunta Aragonesista, formula la pregunta 194
- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Sr. Velasco Rodríguez, contesta 194
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra replica 194
- El consejero Sr. Velasco Rodríguez duplica 195

Proposición no de ley núm. 32/99-V, sobre la conexión ferroviaria Binéfar-Monzón-Zaragoza y mejoras en la estación de Renfe de Monzón.

- El diputado Sr. Fuster Santaliestra, del G.P. Chunta Aragonesista, presenta la proposición no de ley .. 196
- El diputado Sr. Martínez Sánchez fija la posición del G.P. del Partido Aragonés 197
- El diputado Sr. Becana Sanahuja fija la posición del G.P. Socialista 198
- La diputada Sra. Alquézar Buil fija la posición del G.P. Popular 199
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra fija la posición de su grupo respecto a las enmiendas presentadas por el G.P. Mixto, que han decaído por incomparecencia del diputado que debía defenderlas 199
- Votación 200

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Damos comienzo a la Comisión de Ordenación Territorial [*a las once horas y doce minutos*].

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

En primer lugar, primer punto, lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

¿Alguna aclaración al acta?

¿Se aprueba el acta? Queda aprobada.

Segundo punto. Vamos a pasarlo al punto tres, y entonces comenzamos con el punto tres, que son preguntas al señor consejero.

Para formular la pregunta relativa a la construcción de la carretera de Colungo, tiene la palabra el Grupo Popular... Perdón, señorías. Está primero la pregunta relativa a las medidas para dar cumplimiento a la proposición no de ley 41/97, sobre las comunicaciones por carretera en la comarca del Somontano, del Grupo Chunta Aragonesista.

Tiene la palabra el señor Fuster.

Pregunta núm. 8/99-V, relativa a las medidas para dar cumplimiento a la proposición no de ley núm. 41/97, sobre las comunicaciones por carretera en la comarca del Somontano.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señora presidenta. Como las cuatro preguntas hacen referencia a la misma cuestión, hay un orden cronológico que sí que conviene respetar.

La pregunta es: ¿qué actuaciones tiene previsto desarrollar el Gobierno de Aragón para dar cumplimiento a los tres puntos de la proposición no de ley 41/97, aprobada por estas Cortes?

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Tiene la palabra el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VELASCO RODRÍGUEZ): Gracias, señora presidenta.

La posición en este momento del Gobierno no es ninguna posición cerrada en tanto no se aprueben los presupuestos de la comunidad autónoma, que son los que nos van a condicionar el desarrollo del presupuesto de carreteras en sus dos vertientes: en nueva ejecución y en mantenimiento y conservación.

Como sus señorías saben, por parte del Gobierno se ha propuesto un incremento aproximadamente de un diez por ciento para carretera nueva y aproximadamente de un setenta o un ochenta por ciento para conservación.

Lógicamente, con la aprobación definitiva de los presupuestos haremos un reparto lo más equitativo posible, atendiendo a criterios de necesidad y criterios de territorialidad.

Desearía también comunicarle que, con respecto a los ejercicios 2000 y 2001, este Gobierno se ha encontrado con una serie de compromisos de plurianuales anteriores que en su noventa por ciento aproximadamente va a respetar y va a continuar con esas obras. Compromisos que, en el caso del año 2000, nos llevan a que, con un volumen aproximado de dinero parecido al del año 1999, con un incremento del diez por ciento, el compromiso actual es del ochenta por ciento. Por lo tanto, solamente podemos distribuir o repartir ese veinte por ciento restante, veinte por ciento restante que es una cantidad ya bastante pequeña y que nos va a

condicionar no solamente las obras del eje del Vero, sino otras obras.

Concretamente, con respecto al eje del Vero existe para la anualidad del año 2000 un proyecto que fue adjudicado el día 24 de mayo del noventa y nueve, que tenía una dotación presupuestaria para el año 1999 de diez millones de pesetas y una dotación presupuestaria para el año 2000 de ciento setenta y nueve millones de pesetas. El compromiso concreto en este momento es que esas obras se realicen, y, por lo tanto, al eje del Vero, como mínimo, irán los ciento ochenta millones de pesetas que están consignados o que están comprometidos en una primera anualidad en los presupuestos, en el plurianual que se aprobó el año pasado.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor consejero.

Tiene la palabra, para réplica, el señor portavoz de Chunta Aragonesista.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señor consejero.

Ha respondido usted a un tercio de la proposición no de ley a la que se hacía referencia, puesto que en ella, efectivamente, además de la continuidad de las obras del eje del Vero, que es la parte a la que usted ha hecho referencia, como en aquellos momentos se había ejecutado, estaba ultimándose la primera fase del eje del Vero, entonces se pedía, en aquel momento en que se aprobó, la redacción del proyecto de la segunda fase. Efectivamente —hablamos del año noventa y siete—, se hizo la segunda fase, se adjudicó esa segunda fase, y en estos momentos nos encontramos con que para este ejercicio del 2000 no hay, en principio, otras previsiones que la de cumplir con el plurianual o con la adjudicación ya realizada por el gobierno anterior.

En este sentido y en este punto concreto, que es en el que usted ha dado la respuesta, parece necesario de todo punto que la voluntad del Gobierno de Aragón de continuar con estas obras —expresada, por otra parte, por sucesivos gobiernos— se traduzca al menos en la incorporación de una partida, siquiera sea simbólica o limitada, para una tercera fase que permitiera al Gobierno de Aragón durante este año preparar los trabajos, realizar el proyecto y estar en disposición de licitar las obras para la tercera fase. Tercera fase que permitiría ultimar y conectar, por lo menos, la parte más sustancial del trazado, es decir, llegando hasta el denominado puente sobre el Vero, el puente de Colungo, obra que con una cantidad desde luego no inferior a la que se ha ido incluyendo en los ejercicios pasados debería poderse llevar a cabo. Por eso entendemos que ese acuerdo unánime de las Cortes de Aragón se incumpliría muy claramente, de una forma excesivamente evidente, si a lo largo de este año nos limitáramos y se limitara tan solo el Gobierno de Aragón a terminar las obras adjudicadas a lo largo de este ejercicio noventa y nueve —me estoy refiriendo al presupuesto del año 2000—. Por eso, nuestro grupo ha presentado una enmienda, que en estos momentos está en la fase de ponencia o de comisión, en la que esperamos que pueda haber un acuerdo para que, existiendo partida al menos, no haya demora en la adjudicación de los trabajos y pueda, por tanto, hacerse el proyecto de la tercera fase y adjudicarse, aunque su ejecución sea luego con cargo al ejercicio del año 2001. Eso por lo que respecta a una de las tres patas de la proposición no de ley.

Por lo que respecta a otra de ellas, que es la conexión de las obras del eje del Cinca con las del eje del Vero a través de una nueva carretera o la adecuación de una carretera

existente, de una pista forestal existente, en un trazado muy pequeño, que en forma de i griega no superaría los cinco o seis kilómetros en cada una de las tres patas o partes de la i griega, uniendo, por un lado, el municipio, el núcleo de Bárcabo con una parte de su núcleo municipal que es Suelves (que es el núcleo, por cierto, en el que más pernoctaciones se han acreditado durante el último año, según los datos del propio ayuntamiento), esa es una competencia que, ciertamente, pudiera estar directamente atribuida a la diputación provincial. Pero queda la conexión de dos ejes, de dos ejes importantes, como son el eje del Vero y el eje del Cinca, que, curiosamente, mientras nos estamos devanando los sesos para encontrar atractivos turísticos que hagan rentables y que hagan atractivas las visitas de determinados turistas a determinadas zonas, en una zona donde los tenemos somos incapaces de aprovecharlos por no tener un mínimo de infraestructura. Nos encontramos con que el entorno de Torreciudad y el embalse del Grado, en el que se produce una afluencia turística del turismo de carácter religioso, no tiene conexión directa con el otro foco, que es el eje del Vero, en torno a la sierra de Guara, con el barranquismo, el deporte de aventura, con el parque cultural del Vero, con toda una serie de atractivos; al no existir una interconexión entre unos y otros, se evita que se puedan utilizar las infraestructuras turísticas existentes ya en una zona y en la otra.

Si a ello añadimos que en la zona del eje del Vero el municipio mayor de ellos es un pequeño municipio, que es Alquézar, que apenas supera con otros núcleos los trescientos habitantes, nos damos cuenta de que se trata de una actuación urgente para permitir asentar la población en el territorio y para permitir que determinados proyectos de los que tenemos constancia tanto nosotros como el propio Gobierno de Aragón, que están esperando el disponer de esa infraestructura para lanzarse y para poderse llevar a cabo, se hagan ahora o, muy posiblemente, dentro de diez años no habrá nadie en condiciones de poderlos hacer.

Como se trata, además, de una intervención más bien modesta y como, además, hay una predisposición favorable de todos los ayuntamientos afectados, así como, en principio, de la diputación provincial, parece conveniente que se busque alguna fórmula de entendimiento entre las distintas administraciones, en la que cada una de ellas pudiera hacerse cargo de la parte que le corresponda.

En este sentido también se han planteado por nuestro grupo algunas iniciativas, no solo aquí, en las Cortes de Aragón, sino también en cuanto a la comarca del Somontano y también se hará en la propia diputación provincial. Pero, en todo caso, creo que hace falta una respuesta por parte del Gobierno en esta dirección, que es una de las tres partes que tenía la proposición no de ley.

Y la tercera, por último, es en la que se trataba de estudiar la viabilidad de terminar otras mejoras de carreteras interiores en la comarca, como son las del puente del Alca-nadre en la nacional 240 con Colungo, que le daría, por cierto, conexión y continuidad a este eje del Vero, que se está haciendo, por otra parte —lo acabamos de comentar—, a través de Adahuesca. Es una larga reivindicación también de este municipio. Otras conexiones serían las de Peraltilla-Abiego o de Barbastro a Peralta de Alcofea por Berbegal, que es otra de las conexiones que se haría con la A-129, y alguna otra a que se hace referencia también en el ramal de acceso hacia Salas Altas desde el propio eje del Vero, al que se hace referencia en el punto dos de esta proposición no de ley.

Se trata de que no tengamos que ir reiterando permanentemente en estas Cortes de Aragón acuerdos que salen por unanimidad, pero que luego los gobiernos de Aragón no

tienen impulso suficiente o la voluntad política suficiente para llevarlos a cabo. Parece que ahora hay un nuevo gobierno, hay un nuevo gobierno también en otras instituciones afectadas, empezando por el propio ayuntamiento de Barbastro, la diputación provincial y, por supuesto, terminando por alguno de estos ayuntamientos y por el Gobierno de Aragón. Esperemos que ese cambio de gobierno no signifique un continuar en la paralización o en el ritmo lento a la hora de acometer estos proyectos. Por eso pedimos un pronunciamiento expreso y una declaración de voluntad del Gobierno de Aragón respecto a lo que es de obligado cumplimiento, como es una proposición no de ley aprobada unánimemente por estas Cortes de Aragón.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Gracias, señor Fuster.

Tiene la palabra, para dúplica, el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VELASCO RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señora presidenta.

Efectivamente, por parte del Gobierno, al hilo o en la misma línea que planteaba la proposición no de ley, creemos que es muy interesante y muy importante avanzar en estas comunicaciones, pensando o fijando criterios que nosotros hemos manifestado ya desde el principio de tomar el gobierno, de estar con la responsabilidad de gobierno, que fue el decir que hay que ir completando ejes y, después de completar ejes, ir conectando los distintos ejes. Entonces es cuando funciona, pero no haciendo operaciones aisladas.

Como digo, en este momento nosotros queremos avanzar en ese tema y, por lo tanto, lo que planteamos es que se avance justamente en el eje del Vero. En la medida en que se avance en esa carretera, cada uno de los puntos intermedios que nos vaya a quedar estará más próximo a una carretera bien dotada, como es esta del eje del Vero que se está haciendo en este momento. Pero, cuando uno llega al gobierno, debe asumir la parte buena y la parte menos buena que puede encontrarse, y la parte menos buena, al principio normalmente, son como vicios adquiridos que es bueno, como criterio general, el intentar mantenerlos, porque de esa manera no se retrasan las obras y las cuestiones van saliendo adelante. Y eso nos condiciona, y nos condiciona tremendamente.

Yo sí que quisiera hacer una pequeña consideración con respecto a carreteras interiores, ya no de ejes principales, como pueden ser el eje del Vero, el eje del Cinca, el eje del Matarraña, el eje de Cantavieja o el eje que une Cariñena con Gallur, es decir, grandes ejes que tenemos que ir resolviendo. Y es que pensamos que la partida de conservación, que este año va a ser una partida importante —el año anterior, que fue el año más favorable, estábamos hablando de cifras de setecientos o seiscientos millones, y este año estamos en mil quinientos—, nos permite ya tener una dotación aproximada de unos quinientos millones de pesetas, que queríamos repartirlos por igual en las tres provincias: quinientos millones de pesetas para conservación en carreteras de la provincia de Teruel, quinientos millones para la provincia de Zaragoza y quinientos millones para la provincia de Huesca, porque el territorio, más o menos, es similar.

El desarrollo real de esos pequeños proyectos —van a ser más proyectos, pero más pequeños— de conservación todavía no lo tenemos ultimado, pero estoy convencido de que parte de ese dinero que va a la provincia de Huesca va a ir destinado a complementar esta acción buena que se está realizando en el eje del Vero para ir uniendo esas cuestiones. Por

lo tanto, es voluntad del Gobierno ir avanzando en esos temas —ya no en proyectos de carreteras nuevas con costes importantes y que nos agotan rápidamente el presupuesto—, que sí que pueden garantizar, por un lado, rectificaciones de curvas, mejoras de pavimento, mejores señalizaciones, y si el eje principal está en buenas condiciones, luego, los otros kilómetros que quedan, que suelen quedar ocho o diez kilómetros hasta el acceso a esos núcleos, si están en esas características, realmente ya damos una accesibilidad buena.

En este caso concreto que se está planteando, esa es la voluntad, y estoy convencido de que a lo largo del año 2000 habrá dotación presupuestaria para, dentro de la partida de conservación, ir trabajando también estos tramos e ir completando esa zona.

Nada más, y muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor consejero.

Pasamos a la pregunta número 38/99-V, relativa a la construcción de la carretera Naval-Colungo, del Grupo Popular.

Sí, señor Bielza.

El señor diputado BIELZA DE ORY: Aprovechando, señora presidenta, el turno que le corresponde al Partido Popular y como, por lo que voy a decir a continuación, no podemos esperar a ruegos y preguntas, le ruego al señor consejero, por el que acabo de enterarme del fallecimiento del responsable de protocolo don José Esteban, que transmita a la familia el dolor del Grupo Popular, el dolor personal mío por este fallecimiento, que, realmente, la pérdida de una persona joven, de un trabajador ejemplar de la DGA, pues me llena de tristeza, nos llena de tristeza, y me gustaría que le transmitiera el dolor de este grupo. Repito: es algo que he conocido a través de usted mismo ahora al entrar y es por lo que se ha alterado el orden del día. Con muchísimo gusto hemos accedido a ello, pero, además, quiero que transmita esto porque, como nos va a abandonar, no puedo esperar a ruegos y preguntas, y entenderán ustedes que haya aprovechado esta circunstancia.

Muchas gracias, presidenta.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Bielza.

Tiene la palabra el señor Sierra.

Pregunta núm. 38/99-V, relativa a la construcción de la carretera Naval-Colungo.

El señor diputado SIERRA CEBOLLERO: Señora presidenta.

Señor consejero: ¿considera el Gobierno de Aragón prioritarias las obras contempladas en el proyecto Bárcabo-Colungo-Suelves-Naval para acometerlas a corto plazo?

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias.

Tiene la palabra, para contestarla, el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VELASCO RODRÍGUEZ): Gracias, señora presidenta.

El Gobierno de Aragón considera que es importante que se resuelvan estas obras, que están recogidas en el proyecto Bárcabo-Colungo y Suelves-Naval, y esperamos poder ir desarrollándolas —digamos— en los próximos ejercicios.

En este momento no puedo garantizarle la fecha en la cual se van a iniciar los proyectos, si bien espero, dentro de un par de meses, poder decirle que parte del dinero que contemplamos para el año 2000 irá sobre alguno de estos proyectos.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias.

Tiene la palabra, para réplica, el señor Sierra.

El señor diputado SIERRA CEBOLLERO: Señor consejero, este proyecto, este proyecto que se plantea con la construcción de la carretera Bárcabo-Colungo-Naval es una reivindicación que ya se planteó por los alcaldes —y fundamentalmente por algún alcalde concreto del Somontano— desde el año noventa, con la construcción del eje del Cinca, y parece ser que era un compromiso del gobierno de entonces de Aragón. Ni que decir tiene que no voy a entrar en argumentar y razonar la importancia de este eje, pero voy a destacar solamente dos aspectos fundamentales.

Uno, que, como parece ser que desde el Gobierno actual hay un interés por los ejes, esta carretera enlazaría el eje del Vero por Colungo con Naval, con el eje del Cinca, que une Barbastro con Aínsa. Creo que es un proyecto importante, ya que uno de los aspectos fundamentales —antes ya lo ha dicho también el portavoz de la CHA— es que el proyecto, que hoy es una pista, se convertiría en una carretera turística que uniría o fundiría —como queramos decir— un flujo turístico o varios flujos turísticos de ambos lados, posibilitando en estos momentos el desarrollo turístico de esta zona (que está cerca del millón de visitantes anuales), donde se enclavan Torreciudad, Alquézar y el Parque de Guara. Es de suma importancia para los intereses del Somontano de Barbastro.

Y, por otro lado, incidiría de una forma decisiva también en evitar el progresivo despoblamiento de sus pueblos, intentando asentar la población en un Somontano en el que cada día va disminuyendo su población.

Ni que decir tiene que los alcaldes de toda aquella zona hace poco aparecieron también en la prensa reivindicando la construcción de esta obra.

Por todo ello es por lo que le he hecho la pregunta, para que el Gobierno nos diga si considera prioritario este eje y, en segundo lugar, en qué plazos. Porque, claro, volvemos a lo de siempre —y, como tengo otra pregunta, no quiero ser reiterativo—: voluntad hay mucha, voluntad la tenemos todos, pero, si esa voluntad no se traduce en unos presupuestos, difícilmente se puede acometer esta obra. Entonces, yo le pregunto si para el Gobierno actual esa obra, la obra del eje o la obra de Bárcabo-Colungo-Suelves-Naval, si para su Gobierno es prioritaria y, si es prioritaria, en qué plazo la va a acometer.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias.

Tiene la palabra de nuevo el señor consejero para réplica.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VELASCO RODRÍGUEZ): Gracias, señora presidenta.

Tengo aquí un informe del director general de Carreteras que dice: «La Dirección General, teniendo en cuenta las actuales disponibilidades presupuestarias, no considera a corto plazo que las obras contempladas en los proyectos de conexión Bárcabo-Colungo-Suelves-Naval sean prioritarias». Eso es lo que tengo en el informe. Solamente que el director general era Alfonso Mariscal de Gante y la fecha

era trece de mayo del noventa y siete. Nuestro Gobierno tiene más voluntad, nuestro Gobierno tiene más voluntad de que estas carreteras se resuelvan.

Como le digo, si le dijera en este momento que el Gobierno va a plantear en obra nueva estas carreteras, cuando, además, como se ha comentado anteriormente, hay un tramo que ni siquiera en este momento es trazado de la comunidad autónoma, y, por lo tanto, si tenemos todavía bastantes carreteras sin resolver de la comunidad autónoma, ponernos a hacer nuevas es problemático..., pero sí que vamos a ir avanzando, sí que vamos a ir avanzando en los próximos años. Yo estoy convencido de que en este primer año y segundo año, en el noventa y nueve..., perdón, en el ejercicio 2000 y 2001, este departamento y la Dirección General de Carreteras están muy condicionados por lo que ustedes nos han dejado, y creo que no se volverán atrás de sus compromisos; pero es que nos han dejado un ochenta por ciento de compromiso. Y como, además, queremos y, de ese ochenta por ciento, el setenta y cinco es en la provincia de Huesca, pues queríamos también, en la medida de nuestras posibilidades, ir corrigiendo ese tema y que a Zaragoza le llegara algo y a Teruel también le llegara algo. Entonces, consideramos que esa medida es de justicia, porque, claro, este discurso, que a mí me parece importante y, como digo, compromiso concreto de que el año que viene se va a meter dinero, va a existir, pero tampoco hay que dar unas falsas expectativas.

Nuestro compromiso formal es que en la parte que nos corresponde de carreteras se va a empezar a intervenir, casi con toda seguridad, en el año 2000 y será dentro de las partidas de conservación. Con arreglo al presupuesto y la distribución que tengamos, vamos a ir trabajando en ese tema para, si hay un acuerdo al final de cerrar el eje, pues que nosotros hayamos avanzado. Y en todo caso, en todo caso, en esta legislatura estará resuelto.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor consejero.

Pregunta número 39/99-V, relativa a la terminación del eje del Vero.

Tiene la palabra, de nuevo, el representante del Grupo Popular señor Sierra.

Pregunta núm. 39/99-V, relativa a la terminación del eje del Vero.

El señor diputado SIERRA CEBOLLERO: Señora presidenta.

Señor consejero: ¿en qué plazo tiene previsto el Gobierno de Aragón terminar el eje del Vero y cuáles son las previsiones financieras para dicha actuación?

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Sierra.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VELASCO RODRÍGUEZ): Gracias, señora presidenta.

Las previsiones para finalizar el eje del Vero están en el año 2002.

¿Y qué actuaciones tiene previstas en este momento? Ciento setenta millones de pesetas para el año 2000.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Gracias, señor consejero.

Tiene de nuevo la palabra el señor Sierra.

El señor diputado SIERRA CEBOLLERO: Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, antes de entrar en la pregunta le diré que, referente a la... Ya en las dos preguntas anteriores —una era del Grupo Chunta Aragonesista y otra del Partido Popular— ha incidido en que le hemos dejado una herencia, una herencia, pero yo le voy a razonar esa herencia que le hemos dejado.

En carreteras —y usted lo sabe— se hace casi siempre en plurianuales por una razón muy sencilla: porque hasta que se abre una obra, hasta que se inicia una obra, hasta que se hace la expropiación, se tardan varios años en preparar esa obra para que esa obra pueda llegar a ejecutarse. Y después, difícilmente —y ya lo veremos con usted también—, difícilmente en un año se pueden llevar adelante todas las obras. Por eso, en carreteras es normal ir a plurianuales de dos y de tres años. Punto uno.

Punto dos. Hay una diferencia clara entre... Porque a ustedes les sabía muy malo cuando les decíamos nosotros la herencia que nos habían dejado en todos los departamentos. Hubo una ley de regularización de dieciséis mil y pico millones que tuvimos que pagar. Y en carreteras, concretamente —lo tengo aquí—, en carreteras, tres mil millones, en carreteras nos dejaron un agujero de tres mil millones. Pero no como ahora, no como ahora, señor Velasco, que está documentado, no: nos dejaron sin presupuesto y sin nada, y eso lo sabe usted... No, no, así de claro: sin ningún soporte presupuestario. Ahora están totalmente identificadas las obras. Bueno, eso por un lado.

Y después, decirle que en carreteras usted está aquí diciendo que ha aumentado el presupuesto considerablemente. Yo le puedo decir: en el año 1999, en capítulo VI, dos mil ciento noventa millones; año 2000, dos mil doscientos sesenta y tres: son setenta millones. En cuanto a conservación, efectivamente, sí que ha aumentado un poco, pero lo demás... Pero en ningún caso llega a las aspiraciones que ustedes estaban pidiendo —no solamente ustedes, sino algún grupo más— de llegar a lo que contempla el Plan General de Carreteras, que habla de diez mil millones. Si tanto interés tenían ustedes por llegar a diez mil millones, dos mil y mil y pico son tres mil quinientos: hasta diez mil les falta mucho. O sea que una cosa es predicar y otra dar trigo.

En cuanto al eje del Vero, los que somos del Somontano ya casi podríamos decir que ya tiene canas el eje del Vero, porque es que es un eje que lleva muchísimos años, yo creo que hace ya una década que la mayoría de alcaldes y presidentes de mancomunidad están solicitando y reivindicando este eje.

Todos los gobiernos, todos los gobiernos, desde el año noventa y tres, noventa y cuatro, noventa y cinco, hablaban de una gran voluntad por hacer este eje del Vero y con estas obras.

Pero voy a recordar: en el año noventa y cuatro, el hoy presidente de la Diputación Provincial de Huesca y algunos alcaldes socialistas hablaban de que el gobierno entonces —el año noventa y cuatro, el PSOE e Izquierda Unida— les inspiraba mucha más confianza; resultado: propuesta del director general de Carreteras, que yo también tengo algún escrito del director general de Carreteras. Voluntad política, toda, pero depende de las disponibilidades presupuestarias. Llega el consejero de entonces, señor Isidoro Esteban, y en el presupuesto del año noventa y cuatro, cero pesetas, y en el año noventa y cinco, como no hicieron presupuesto, menos.

Pero —año noventa y cinco— llega el gobierno del Partido Popular y del Partido Aragonés, y nos encontramos con que el proyecto, efectivamente, estaba redactado, pero que no había ni expropiaciones realizadas ni licitación

de ninguna obra. Entonces, el gobierno del Partido Popular y del PAR, ante la imposibilidad de acometer el proyecto total, hace unas separatas en varios tramos: uno, Barbastro con el cruce A-2208, que se adjudica y está terminado en estos momentos, trescientos catorce millones; el cruce A-208-Pozán de Vero, de ciento noventa y ocho, que se licitó en mayo —como ya salimos del gobierno, pues no lo hemos podido terminar, pero está licitado y está adjudicado a una empresa que se llama constructora Aldesa—; y, por último, quedaba el de Pozán de Vero-Huerta, ya con proyecto redactado de cuatrocientos setenta y cuatro millones.

En el año 1999, que es este año en que estamos, su Gobierno, junto con el PAR y el comunista que hay en esta..., pues ese Gobierno de coalición, en la partida que han incluido en los presupuestos, cero pesetas, cero pesetas. Que yo sepa, yo no he visto ninguna partida, porque los ciento setenta y nueve millones que existen en esa partida eran obra ya contratada de un plurianual. Por tanto, con esto le quiero decir que el único que ha hecho algo en el eje del Vero ha sido el Partido Popular cuando ha estado gobernando, y, si no, a los hechos me remito.

Por tanto, si el director general de Carreteras dijo que la carretera no era prioritaria, yo le tengo que decir que, efectivamente, en un escrito dirigido por el presidente de la mancomunidad y apoyado por todos los alcaldes nos hablaba de que las aspiraciones en materia de comunicaciones en la comarca del Somontano eran, por prioridades: primero, el eje del Vero-Barbastro-Alquézar; segundo, el eje Naval-Colungo. Por eso, nosotros empezamos con el eje del Vero, y, claro, ya viene la segunda parte, que es el eje Naval-Colungo.

Por tanto, claro, como no nos ha dado tiempo de terminarlo, no hemos empezado con el otro; pero, si hubiéramos estado en el gobierno, seguro que hubiéramos seguido con el eje Naval-Colungo.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Sierra.

De nuevo tiene la palabra el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VELASCO RODRÍGUEZ): Gracias, señora presidenta.

Yo le he hablado de las herencias que nos han dejado y no he dramatizado nada, señor Sierra, para nada. Ustedes dramatizaban, ustedes dramatizaban. No, yo he dicho que nos han dejado herencia y que nosotros la asumimos porque entendemos que el respeto institucional lleva a que acuerdos anteriores se vayan haciendo en bien de los ciudadanos y demos una imagen correcta y real.

Mire usted, nosotros todavía no hemos dicho diecisiete mil doscientas treinta y tres veces, como ustedes dijeron la otra vez, que nos han dejado mil cuatrocientos millones de pesetas de carreteras del año 1999, este en que estamos, que no tienen dotación presupuestaria, y que les va a venir una ley dentro de unos días, les va a venir una ley dentro de unos días para poder pagar mil cuatrocientos millones de pesetas tranquilamente —y sin decirlo, como decía antes, diecisiete mil veces—, tranquilamente, para que los promotores que ustedes contrataron, que ustedes contrataron, pero a los que, como no había partida presupuestaria, no podían pagar, puedan cobrar pronto y tengan la imagen de que esta institución, desde que estamos el PAR y el PSOE, funciona correctamente y sin grandes estridencias. Como les va a venir dentro de una semana, no hay ningún problema. Le repito: mil cuatrocientos millones de pesetas de obras de emergencias y de complementarios y modificados de

proyectos; entre otros, cuarenta millones para el eje del Vero, que no tienen dotación presupuestaria, porque ustedes habían comprometido, a 5 de agosto, el noventa y seis por ciento de los temas de carreteras. Si en vez de haber comprometido el noventa y seis por ciento hubieran comprometido la mitad, hubieran podido pagar los mil cuatrocientos millones de pesetas que nos han dejado para que los pague nosotros. Con lo cual se quiere decir que no lo estábamos diciendo. Si ustedes quieren que entremos en ese debate, yo gustosamente voy a entrar tantas veces como quiera, pero nunca lo voy a provocar.

En segundo lugar, le demostraré dentro de cuatro años —porque ustedes han estado esta última legislatura cuatro años—, le demostraré dentro de cuatro años que nosotros tenemos más voluntad política por el eje del Vero de la que ustedes han tenido, porque la voluntad política se demostrará en cuántas pesetas va a pagar cada uno de los gobiernos, y ustedes han pagado trescientos trece millones de pesetas del eje del Vero, trescientos trece millones de pesetas en la pasada legislatura. Yo le demostraré que, cuando termine esta legislatura, del eje del Vero, por lo menos, habremos pagado quinientos millones. Por lo tanto, la voluntad política va a ser mucho mejor la nuestra que la suya: no le quepa la menor duda.

Si a eso, encima, le sumamos lo de conservación, en lo que ustedes no pusieron ni un duro, pues, realmente, vamos a quedar mejor y toda la zona nos lo va a agradecer mucho más. Por eso, yo estoy convencido de que esto está ordenado, está ordenado sin estridencias, está ordenado con normalidad. Esperemos pagar sus chapuzas prontito para que nos deje planificarnos, y nos gustaría, y nos gustaría que también respetasen que en carreteras tendremos que pensar en las tres provincias con los presupuestos ordinarios, que creo que es fundamental.

Nada más.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor consejero.

Pasamos a la pregunta número 40/99-V, relativa a la mejora de las comunicaciones en la comarca del Somontano.

Tiene la palabra, de nuevo, el señor Sierra, del Grupo Popular.

Pregunta núm. 40/99-V, relativa a la mejora de las comunicaciones en la comarca del Somontano.

El señor diputado SIERRA CEBOLLERO: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero: ¿qué actuaciones y en qué plazos tiene previsto llevar a cabo el Gobierno de Aragón las mejoras de las comunicaciones en la comarca del Somontano, y más concretamente en los tramos siguientes: Barbastro a Peralta de Alcofea por Berbegal, puente de Alcanadre a puente de Colungo por Adahuesca, Peraltilla a Abiego hasta Rodellar y enlace del eje del Vero con Salas Bajas y Salas Altas?

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias.

Tiene de nuevo la palabra el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VELASCO RODRÍGUEZ): El Gobierno de Aragón tiene muchísima voluntad política en resolver y terminar con las

comunicaciones del Somontano-Moncayo. En este momento, y dado que no tenemos... —del Somontano, no del Moncayo, perdón—, en este momento, y dado que no tenemos la distribución final del presupuesto del año 2000, no podemos adquirir ningún compromiso sobre las obras que nos ha planteado, si bien yo creo que a lo largo del año podremos ir viendo los desgloses, y, si dentro de las previsiones y dentro de las necesidades estos tramos son importantes, contarán con dotación presupuestaria, posiblemente en conservación.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Gracias, señor consejero.

Tiene la palabra, para réplica, el señor Sierra.

El señor diputado SIERRA CEBOLLERO: Muchas gracias.

Señor consejero, me cuesta creer lo que me ha dicho, pero me voy a informar; pero me consta que esos mil cuatrocientos millones que usted dice no están dotados presupuestariamente. Pero, bueno, como lo ha dicho usted, yo voy a recabar esa información y entonces veré.

En cuanto a lo que ha comentado de que le hemos dejado unas chapuzas, le diré que, para chapuzas, la gestión en muchos departamentos del gobierno del Partido Socialista en un año y medio que estuvieron aquí, por no trasladarme ya a hablar de chapuzas a nivel de los diez años que han estado gobernando en este país.

En cuanto a las comunicaciones, a lo que hago referencia en mi pregunta, le diré que no voy a volver a insistir en cuanto al tema turístico, al desarrollo económico, con el potencial del vino, y a todo el tema que he comentado antes, con el tema de la despoblación de la comarca del Somontano.

Creo que estamos hablando ahora —usted también ha comentado antes que lo va a acometer desde conservación— de unas carreteras interiores en el Somontano que son importantes, pero, claro, como hay tantas, como también considero que hay muchas, son muchas las necesidades y a todo no se puede llegar. Pero también le quiero comentar que, desde la mancomunidad del Somontano (que usted sabe que ha sido regida y está regida por el Partido Socialista), en muchísimas ocasiones —y podría enseñarle varios recortes de prensa— el presidente (hoy alcalde de Barbastro y presidente de la Diputación de Huesca) hablaba de que la DGA debería incrementar las inversiones en el Somontano y, sobre todo, hablaba de que desde el Gobierno de Aragón se estaba discriminando al Somontano en materia de comunicaciones y de carreteras y que se está invirtiendo más en otras comarcas —consideraba al Somontano como el patito feo en materia de comunicaciones— por el Gobierno de Aragón.

Entonces, pienso que, ahora que está en el Gobierno de Aragón el partido que representa el alcalde de Barbastro, pondrá mucho más interés e intentará que la comarca del Somontano no sea de las comarcas menos favorecidas por este Gobierno de Aragón.

Vuelvo a insistir en que todo lo que se ha hecho en materia de comunicaciones en el Somontano ha sido hecho desde un gobierno del Partido Popular.

Entonces, las carreteras que le pongo aquí son importantes porque en algunas de ellas... Por ejemplo, hace poco llegó a estas Cortes una moción del ayuntamiento de Peralta de Alcofea reivindicando la carretera que une Barbastro con Peralta de Alcofea-Berbegal, o sea, Berbegal y Peralta de Alcofea, porque la consideraban una vía importante, ya que muchísima gente de aquella zona, que une a los Monegros

y parte de la Hoya de Huesca, tiene que venir hacia Barbastro por motivos de educación (de la UNED, del colegio de enseñanzas medias), tiene que venir por razones del hospital, y entonces consideraban que era una carretera muy deteriorada para el importante flujo que se da en esa carretera. Después también porque la carretera A-1226 supone, además, un enlace de sumo interés regional por unir vías tan importantes como el Somontano y los Monegros, y, por tanto, desde el Ayuntamiento de Peralta de Alcofea consideraban que esa carretera era de suma importancia. Peraltila-Abiego hasta Rodellar, importantísima por el desarrollo turístico que está teniendo esa carretera por todo el tema de Bierge, Rodellar y toda la afluencia turística de aquella zona.

Por supuesto, con respecto al enlace del eje del Vero con Salas Bajas y Salas Altas, ni que decir tiene la importancia de este trozo, que son muy pocos kilómetros, dado el desarrollo económico de aquella zona con el tema de la implantación allí de tres de las bodegas más importantes de la denominación de origen del Somontano. Por tanto, considerando, pues, argumentos suficientes para que estas carreteras se puedan mejorar, es por lo que yo le preguntaba y le pedía que concretase cuáles eran un poco las previsiones que tenía su Gobierno para estas carreteras interiores.

Porque, volviendo a lo mismo, la voluntad ha existido, la voluntad de todos los gobiernos insiste en hacer carreteras, pero la voluntad siempre se tiene que traducir en los presupuestos, y yo, en los presupuestos —vuelvo a repetirlo—, igual que con el eje del Vero solamente estaba la partida de plurianuales, para estas carreteras, salvo que en esos quinientos millones que ha dicho que iba a repartir se concrete una cantidad para estas mejoras, yo no he visto ninguna partida concreta ni específica para estas carreteras interiores del Somontano de Barbastro.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Sierra.

Tiene la palabra, para dúplica, el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VELASCO RODRÍGUEZ): Gracias, señora presidenta.

Señor Sierra, entérese usted bien de lo que yo le estoy diciendo. Pero, por mi parte, tendría poco rigor si un acuerdo de Consejo de Gobierno de presentarles una modificación presupuestaria que va a venir a las Cortes no se ajustase a lo que yo le estoy diciendo. Le podría decir todas las obras, si tiene mucho interés, hasta sumar los mil cuatrocientos millones de pesetas. Pero, si nosotros hubiéramos utilizado como criterio coger esos mil cuatrocientos millones de pesetas y no pagarlos, porque no tenían dotación presupuestaria en el ejercicio del noventa y nueve, y trasvasarlos al año 2000, y hubiéramos sumado sus compromisos con esos mil cuatrocientos millones de pesetas que estaban pendientes, no podríamos iniciar ni una sola nueva actuación en el año 2000. Por lo tanto, ¿no hay voluntad?

Sus compromisos, sus compromisos, incrementando el presupuesto que ustedes hicieron el año anterior, incrementándolo en un veinte por ciento, que es un incremento importante, impedirían que se pudiera hacer ni una sola cosa nueva en el año 2000. A cualquier pregunta que ustedes trajeran aquí habría que decirles: con sus compromisos está ya todo cerrado. Pero no quiero entrar en esos temas.

Yo, en su pregunta, sigo pensando que son muy importantes esas carreteras, y, además, he estado con usted en esa zona, siendo parlamentario, viendo las necesidades tanto del eje del Vero como de las comunicaciones interiores, y estoy absolutamente de acuerdo, y creo que todos, y el

Gobierno tiene que hacer un esfuerzo por ir entrando en el mayor número de carreteras posibles.

Simplemente, planteo que tenemos muchas comarcas que podemos traer aquí cada día de sesión si nos parece bien, cada una de las comarcas de esta comunidad autónoma, y hay razones objetivas en cada una de las comarcas para reivindicar no menos de mil millones de pesetas en carreteras en cada una de las comarcas.

Si usted conoce alguna comarca que no tenga esas necesidades, tráigamela, pero las que yo estoy visitando están en esas necesidades. Y yo creo que será bueno que demos imagen todos los grupos políticos y el Gobierno de que queremos atender, queremos atender al mayor número posible de zonas y de aragoneses. Y digo: sus compromisos, sus compromisos fueron fundamentalmente para una provincia y para unas comarcas en concreto. Es bueno que entre todos, por conservación, por dotaciones que podamos sacar, vayamos distribuyendo la mejora de las carreteras en todas las comarcas, porque problemas de despoblación tenemos en muchísimas comarcas de Aragón, en casi todas, por desgracia; problemas de comunicaciones para el transporte escolar tenemos en casi todas las comarcas, por desgracia. Y, por lo tanto, lo que conviene —y por eso hemos incrementado este año, hemos modificado un poco el criterio en el tema de carreteras— es forzar en conservación, de manera que llegue a más sitios, a más sitios, y podamos atender más kilómetros y vayamos mejorando más la seguridad globalmente, no en pequeñas actuaciones, porque tenemos algunos proyectos en los que, por la dificultad específica, seis kilómetros en proyecto nuevo nos cuestan trescientos-cuatrocientos millones de pesetas, y nos gustaría abordarlos porque son importantes, pero con esos trescientos-cuatrocientos millones de pesetas llevados a conservación, corrigiendo ciertas curvas que son peligrosas, mejorando el pavimento, mejorando la señalización, garantizamos que todas esas cosas vayan andando.

Ese va a ser el criterio general que vamos a emplear, y yo creo que, bueno, puede ser una buena técnica por su parte que vayan trayendo aquí, a cada comisión, la comarca que elijan. Hoy, como usted es de esa comarca, esa —en la que yo, como digo, estuve con usted, siendo parlamentario, visitándola—, y, como conozco compañeros de corporaciones anteriores, de legislaturas anteriores, que sé de qué comarca son, yo espero que en la siguiente hablemos de su comarca, estoy convencido. Y, casi seguro, van a tener bastantes necesidades también. Teniendo la sierra de Albarracín, creo que ahí tenemos unas necesidades bastante importantes, y supongo que traeremos aquí varias preguntas y que sumaremos.

Yo lo que sí deseo es —y creo que racionalmente, racionalmente, y nosotros queremos plantearlo así, vamos a incrementar al máximo— que se incrementen al máximo las partidas presupuestarias en carreteras, que se incrementen al máximo. Vamos a racionalizarlas al máximo, y ya les garantizo, desde ahora, que no vamos a llegar a todos nuestros deseos, no vamos a llegar a todos nuestros deseos.

¿Y compromisos? Pues si hacemos lo que han hecho ustedes, nos esperaremos al ejercicio último, pondremos diez millones para la primera anualidad y dejaremos para los años siguientes todo lo que haya que hacer.

Bueno, vamos a ir trabajando en esa línea. Y yo creo que nos pondremos de acuerdo y que lo que verdaderamente sean necesidades —y usted lo que ha planteado aquí son necesidades—, en la medida que podamos, vamos a ir atendiendo, porque, a esos ciudadanos, no porque usted lo plantee aquí tenemos que decirles que no; no, esa no sería

ninguna razón. Simplemente, vamos a ver cómo lo hacemos, con lógica distribución, para que podamos atender al mayor número de aragoneses y aragonesas.

Nada más, y muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor consejero.

Pasamos a la pregunta número 97/99-V, relativa a la falta de billetes en el trayecto ferroviario Monzón-Zaragoza, que presenta el Grupo Chunta Aragonesista.

Tiene la palabra, para la formulación de la pregunta, el señor Fuster.

Pregunta núm. 97/99-V, relativa a la falta de billetes en el trayecto ferroviario Monzón-Zaragoza.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señora presidenta.

Espero, señor consejero, antes de hacerle la pregunta, que no deje usted de atender estas peticiones porque las pida ahora el Partido Popular, porque mucho antes las pidió Chunta Aragonesista, y espero que eso no sea razón suficiente para desatenderlas.

La pregunta en concreto que formulamos ahora es: ¿qué medidas o gestiones piensa llevar a cabo el Gobierno de Aragón ante Renfe para resolver la situación descrita por la que atraviesan los usuarios del tren en la estación de Monzón? ¿Y qué grado de ocupación presenta y qué déficit supone la explotación del servicio regional Binéfar-Zaragoza y Zaragoza-Binéfar, que, como usted sabe, está financiado?

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Fuster.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VELASCO RODRÍGUEZ): Gracias, señora presidenta.

El Gobierno de Aragón está empezando las negociaciones para estudiar la revisión del convenio de regionales. Y, en ese sentido, uno de los problemas que hemos detectado y que existe es el tramo Binéfar-Monzón-Zaragoza, en el que no se nos ajustan, efectivamente, las ofertas con las demandas. Por lo tanto, estamos trabajando en ese tema y esperamos que a lo largo del desarrollo de este trabajo podamos concluir pudiendo dar respuesta a las necesidades de esa zona.

En cuanto a la segunda parte de su pregunta, el déficit de regionales que presenta esa línea es de setenta y tres coma cuarenta y seis millones de pesetas.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Gracias, señor consejero.

Tiene la palabra, para réplica, el señor Fuster.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, gracias.

Tomando su última respuesta, hay una iniciativa parlamentaria, una proposición no de ley en ese sentido, con lo cual yo creo que el dato es suficientemente revelador como para llenar de contenido y de sentido la iniciativa que luego vamos a debatir. Pero todo ello en su conjunto y todas estas circunstancias en su conjunto ponen de manifiesto que no puede continuar un debate, un convenio en las circunstancias y de las maneras en las que se viene renovando año tras

año. No tiene sentido que los ciudadanos de Monzón vean cómo financiamos con sus impuestos doblemente (una, en su condición de aragoneses, y otra, en su condición de españoles) unos servicios y un enlace que va vacío, prácticamente vacío, el actual tren denominado «regional Binéfar-Monzón-Zaragoza», que no se adecua en absoluto a sus demandas, y que, sin embargo, en otros servicios, en otros trayectos similares, cuando los van a realizar en otros trenes que sí se adecuan a sus necesidades y a sus demandas, tanto en los trenes TALGO como en los Intercity y en el tren Estrella, se encuentren con la paradoja de que van absolutamente llenos, atestados de gente, y ni siquiera tienen la posibilidad de poder coger billetes porque, cuando salen en origen, tienen cubierto un porcentaje de plazas que les hace imposible el que se les pueda reservar. De modo que se encuentran con que es la hora de iniciar su trayecto y se tienen que «colar» —entre comillas— en el tren a sabiendas de que no van a tener asiento, a sabiendas de que, cuando el revisor les pida el billete, les va a hacer pagar un suplemento. Y, paralelo y simultáneamente a eso, nosotros, desde Aragón, estamos financiando un servicio en el mismo trazado absolutamente deficitario y que va vacío en la mayor parte de las veces.

Parece que un convenio debe ser algo más que firmar un día y estampar una firma para justificar el pago de unas cantidades, determinadas cantidades anuales. Un convenio debe servir para coordinarse, debe servir para trabajar en conjunto, para trabajar en común y para establecer cuáles son las prioridades que una comarca tiene y que desde una compañía pública, como es el caso de Renfe, deben prestarse, y, desde luego, en este caso, de la mano del Gobierno de Aragón, que para eso está financiando con una importante cantidad, no tanto por la cifra como por la escasez de medios y recursos que en cualquier otra de las iniciativas estamos viendo que padece el propio Gobierno de Aragón.

En consecuencia, desde el Gobierno de Aragón no pueden demorarse ni un minuto más situaciones y coyunturas como estas, que nos impiden hacer que los ciudadanos puedan entender que podamos estar dedicando dinero público, dinero de los presupuestos de la Comunidad Autónoma de Aragón, para financiar servicios absolutamente inservibles. En este caso concreto, con independencia de lo que dijera el convenio, no estaría de más que el Gobierno de Aragón hubiera hecho alguna gestión, al menos desde que tiene conocimiento de estos hechos, ya que no se adecuan a la oferta y a la demanda y a las necesidades de los habitantes de esas comarcas los servicios que estamos financiando desde Aragón, por lo menos para permitir que los otros servicios que presta la compañía Renfe, sin duda atendiendo a otros criterios de racionalidad y de explotación y de rentabilidad económica distintos a los que se tienen para Aragón, se estén llevando a cabo. Parece que, cuando Renfe habla de grandes servicios, grandes recorridos, tiene muy en cuenta las necesidades de los usuarios, tiene muy en cuenta la rentabilidad de los servicios, y, sin embargo, parece que, cuando se trata de poner en marcha servicios pedidos desde Aragón a través de esa financiación, hay un especial empeño en convertirlos en irrentables, en inservibles e inutilizables, supongo que para que el siguiente paso después sea hacerlos desaparecer, puesto que como no tienen demanda y no son útiles a la sociedad, ¿para qué vamos a pagar por ellos?

Justamente esto demuestra que esos servicios sí serían rentables, sí serían útiles si se prestaran en las condiciones de horario ajustadas a las necesidades de los usuarios.

Justamente después de hacerse esa petición, que se hizo desde otras instancias, se pusieron esos trenes de refuerzo en esos días concretos de los viernes por la tarde y los domingos por la tarde, coincidiendo con la llegada y salida de los estudiantes de la comarca que vuelven, en este caso, desde Zaragoza, desde la Universidad de Zaragoza u otros centros; justamente se pusieron esos refuerzos en los servicios en el verano, es decir, justo cuando no había estudiantes que tuvieran que volver los fines de semana.

Eso demuestra esa escasísima sensibilidad por parte de la compañía pública Renfe, pero también demuestra la inanición, por lo menos, y la falta de capacidad de un Gobierno de Aragón que es incapaz de hacer entender esto a una compañía pública.

Los servicios y las demandas se producen cuando se producen, no cuando una compañía quiere elegirlos. Y ahí se producen esas demandas en esas fechas concretas y en esos días concretos de la semana. Habrá que intentar ajustarse en la prestación de los servicios a las demandas. Sin embargo, este hecho pone de manifiesto justamente todo lo contrario.

Espero que sirva y espero que en su respuesta también se exprese la voluntad clara de que en este próximo convenio que hay que negociar se negocie punto por punto, línea por línea, servicio por servicio, realmente, aquello que vamos a financiar, porque, desde luego, es absolutamente inadmisible que desde el Gobierno de Aragón se financien trenes vacíos, y eso usted lo ha dicho más de una vez, y espero que lo cumpla ahora que es la hora de ejercer su responsabilidad.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Fuster.

Tiene de nuevo la palabra el señor consejero para dúplica.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VELASCO RODRÍGUEZ): Gracias, señora presidenta.

Por respeto a que luego hay una proposición no de ley que se va a debatir con todos los grupos políticos, no me voy a extender demasiado en su pregunta.

Estamos de acuerdo en muchos de los planteamientos que ha hecho. Yo, en primer lugar, lo que tengo que manifestar es que, en muchísimas cosas, estoy en absoluto de acuerdo con cómo funciona Renfe con respecto a los regionales de Aragón, y como lo he dicho públicamente y se lo he dicho a ellos en directo, desde su presidente hasta todos los responsables de regionales y demás, tengo que ratificarlo aquí en las Cortes ante ustedes. Eso es lo que el Gobierno piensa.

Y también es cierto que hay cuestiones que queremos abordarlas porque nos quedan exactamente doce días para acabar el año —me parece que debemos estar, ¿no?—, quedan muy poquitos días para acabar el año y muy pocos días para acabar el convenio.

Queríamos que el convenio funcionara lo mejor posible y quedarnos en un punto de partida bueno para empezar a negociar el siguiente.

Hemos manifestado desde el Gobierno que estamos interesados, muy interesados, en que se firme el convenio de regionales y se firmen las mejores condiciones posibles para los aragoneses. Y las mejores condiciones posibles para los aragoneses son que las instalaciones y las infraestructuras estén bien dotadas y funcionen bien. En este caso, las infraestructuras son correctas, y justamente lo que es incorrecto es cómo están establecidos los servicios.

Lo que sucede es que en la pregunta se han mezclado dos cosas que son absolutamente diferentes: el tema de largo recorrido con el tema de regionales. ¿En el tema de largo recorrido? En el tema de largo recorrido podremos avanzar y miraremos a ver si nos interesa el ver si se pueden dejar algunas reservas de plaza específicas (aunque tenga algún coste para nosotros, a lo mejor nos es más rentable eso sobre trenes que están funcionando que intentar poner un tren en unas horas en las que luego no se va a utilizar). Pero queríamos meterlo dentro de todo el paquete global, como política de largo recorrido no solo en esta línea y porque perjudique a Aragón y tal, sino en cualquier línea de largo recorrido. Si el tren, un tren de largo recorrido, se llena en cabecera y llega hasta destino, en las paradas intermedias no recoge viajeros porque viene lleno. Luego es una política global de todas las líneas de largo recorrido, independientemente de que, como nosotros estamos pagando un déficit en regionales en esa línea, pudiéramos establecer que se nos dejaran unos cupos y que pagáramos un diferencial.

Bueno, yo creo que eso son puertas abiertas que nosotros queremos plantear al estudiar el próximo convenio, que deseamos que sea un debate que dé lugar a varios planteamientos por parte de los grupos y por parte de la cámara para que podamos, primero, llegar a un acuerdo desde aquí, desde la cámara, para que se vaya mejorando, como se han ido mejorando los convenios anteriores, y demos el mejor servicio posible.

Hay una cuestión importantísima, y es que, en la medida en que se mejoren las infraestructuras, mejoraremos los horarios, mejoraremos los usos y disminuirémos los déficit, y por ahí habrá que trabajar, y yo espero que así sea.

Nada más.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor consejero.

Quiero rogarle desde la Mesa y la Comisión que traslade nuestras condolencias en el funeral a la familia del fallecido.

Muchas gracias.

Suspendemos tres minutos la sesión para despedir al consejero y continuamos.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Vamos a continuar con la Comisión.

Pasamos al punto número dos: debate y votación de una proposición no de ley.

Presentación y defensa de la proposición no de ley por el representante de Chunta Aragonesista. Tiene diez minutos.

Proposición no de ley núm. 32/99-V, sobre la conexión ferroviaria Binéfar-Monzón-Zaragoza y mejoras en la estación de Renfe de Monzón.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señora presidenta.

Esta proposición no de ley enlaza directamente con otras iniciativas para otros trazados que ha habido y que se han debatido en estas Cortes de Aragón y enlaza directamente con una pregunta que se ha sustanciado en el anterior punto del orden del día de esta propia Comisión, en la que se pone de manifiesto la dificultad que nos encontramos para hacer de nuestros ferrocarriles convencionales, para hacer de los servicios ferroviarios de Aragón unos servicios públicos con un mínimo de garantías, con un mínimo de prestación de servicios que los hagan apetecibles y que permitan a los ciudadanos poderlos utilizar con el mínimo de

sentido común que les dé el hecho de que sean más rentables o no sean más caros, o no tengamos unos horarios más intempestivos que los otros servicios, que no cuentan, por otra parte, con financiaciones adicionales.

Nos estamos refiriendo, en concreto, en esta iniciativa a los servicios ferroviarios entre las estaciones o los —desgraciadamente en estos momentos— apeaderos de Monzón y Binéfar, que son los únicos puntos de enlace ferroviario en una importante área geográfica del Alto Aragón que afecta a las comarcas del Cinca Medio, La Litera, el Somontano de Barbastro, Sobrarbe, Ribagorza e incluso parte del Bajo Cinca. Hablamos, por tanto, de lo que debían ser estaciones de referencia, puesto que son las únicas a las que tiene acceso una parte muy importante de los ciudadanos del Alto Aragón.

Se da la circunstancia de que, cuando se trata —como antes se ponía de manifiesto— de servicios de largo recorrido que pasan por ese territorio, se encuentran los ciudadanos afectados con el inconveniente de que, evidentemente, a la compañía Renfe le interesan los trazados de largo recorrido, que son los que permiten una ocupación integral del tren y del asiento, de la plaza: cuanto más largo es el recorrido mucho mejor porque, evidentemente, más alto es el importe del billete. Eso por un lado. Y, por otro lado, cuando se supone que desde Aragón queremos compensar esas dificultades a través de un convenio con Renfe en el que se pretende suplir las carencias que el servicio general de Renfe presta en unas comarcas determinadas, nos encontramos con que, por no adecuarse a la demanda y a las necesidades de la zona, esos trenes van vacíos y, como acaba de poner de manifiesto el propio consejero en la respuesta a la pregunta anterior, generan un déficit de explotación de setenta y tres coma setenta y seis millones de pesetas.

Puesto que hay que intentar dar respuesta a esos problemas y a aquellos otros que, como consecuencia del deficiente estado de la infraestructura —en este caso, de la estación o del mal llamado «apeadero» de Monzón—, producen graves inconveniencias a los usuarios, incluso al propio vecindario, es por lo que intentamos plantear una iniciativa que intenta dar respuesta a estos problemas planteados.

La estación de Renfe de Monzón, además de estos inconvenientes respecto a los servicios, tiene un inconveniente directo en cuanto a su estado físico: presenta importantes deficiencias, deficiencias como la iluminación o la poca dimensión de los andenes, que quedan totalmente insuficientes cuando se trata de convoyes formados por muchos vagones, provocando que los viajeros tengan que sacar su pie cuando descienden del tren y caer sobre las piedras de las vías en lugar de hacerlo sobre un andén o sobre una acera, como parece lo razonable, ¿eh?, así como las quejas existentes en buena parte del vecindario por las molestias que ocasiona el ruido de los trenes. Hay que tener en cuenta que la línea es una línea de importante paso de trenes de mercancías y que solamente en el horario nocturno circulan ocho importantes trenes de mercancías, además de otros tantos trenes de pasajeros, sin que los vecinos vean paliados los efectos que tienen estas molestias por ruidos.

En consecuencia, la iniciativa que planteamos tiene una triple dirección: por un lado, el adecuar el convenio suscrito con Renfe, y, además, se va a debatir en un momento oportuno, puesto que, como acaba de plantear el consejero, quedan escasas fechas para que se pueda renovar ese convenio y para negociar, en todo caso, cuál ha de ser el contenido del mismo para el ejercicio del año 2000. Planteamos que, en el marco de ese convenio suscrito con Renfe,

se adecuen los horarios del servicio diurno, este denominado «regional» entre Zaragoza-Binéfar y Binéfar-Zaragoza, que pasa y para en Monzón, a las demandas y necesidades de los usuarios, en especial atendiendo aquellas que se han puesto de manifiesto como más evidentes a lo largo de estas fechas, como son las necesidades de la población estudiantil de los fines de semana, de forma que, por un lado, se reduzca o elimine el déficit de explotación del servicio (es decir, que podamos detraer ingresos y recursos que estamos destinando a sufragar ese déficit para poder atender otros servicios que, sin duda, tendrán que tener un carácter más deficitario, pero que tienen un carácter de prestación social), cumpla con los objetivos, en general, de la compañía Renfe de prestación de servicio público y satisfagamos las demandas de los usuarios y las necesidades de la población estudiantil en este caso, y otras demandas que pueden ser resueltas con una adecuada prestación en cuanto al horario de los servicios. Eso por un lado.

Por otro lado, con independencia de ello, se pide a la compañía Renfe el refuerzo de los servicios en fechas y horarios que precise la demanda y no cuando dispone de unidades de tren libres, que es lo que ha venido haciendo hasta ahora. Es decir, la compañía Renfe, cuando tiene trenes libres y convoyes que le sobran, entonces refuerza esa línea, sin atender a que esa línea tiene las necesidades cuando las tiene, que son los viernes y los domingos durante el período del curso escolar y no en verano, que es cuando a Renfe, a su vez, le sobran estos trenes y que es cuando produce y se propone hacer el refuerzo. Claro, hace el refuerzo y a continuación dice: «ven ustedes, les hemos puesto un refuerzo y no era necesario: ¿ven ustedes como va vacío». Pongan ustedes el refuerzo cuando se ha demostrado que es necesario, es decir, los viernes y los domingos de cada semana, y no en verano, que es cuando, evidentemente, no es necesario.

Este punto y esta exigencia, evidentemente, pueden solventarse y soslayarse si el punto primero se lleva a buen puerto, es decir, si se consigue prestar un servicio con una línea denominada «regional» que cubra estas necesidades y, en consecuencia, no estar a merced de los servicios generales de la compañía Renfe.

Y, por último, el punto C es en el que se plantea dar respuesta a las necesidades y deficiencias observadas en la estación de Monzón, estación que, como ya sus señorías conocen, a pesar del acuerdo existente en estas Cortes de Aragón, fue rebajada en su categoría y fue calificada como simple «apeadero», sin tener en cuenta el carácter de nudo y conexión ferroviaria para —como hemos dicho antes— buena parte de los habitantes del Alto Aragón. Y en este punto planteamos urgir a Renfe la ejecución de obras en esta estación en el sentido siguiente: por un lado, la mejora de la iluminación del recinto, muy deficiente; por otro lado, la prolongación de los andenes para que permitan acoger a los pasajeros de los convoyes largos, evitando los inconvenientes que antes he planteado, y, por otro lado, la instalación de bandas sonoras que amortigüen las molestias por ruidos que padece el vecindario, a las que antes nos hemos referido.

Esos son los tres puntos que planteamos en la proposición no de ley que sometemos a la consideración de sus señorías.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Fuster.

Tenemos dos enmiendas presentadas por el Grupo Mixto (Izquierda Unida), pero como no está el representante para

su defensa, decaen por sí solas. Estamos de acuerdo, ¿no? Decaen.

Pasamos a dar la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario del Partido Aragonés.

El señor diputado MARTÍNEZ SÁNCHEZ: Muchas gracias, señora presidenta.

El Partido Aragonés, en términos generales, está de acuerdo, absolutamente de acuerdo, con la moción. La verdad es que es difícil estar en contra de esta... —perdón, la proposición no de ley—, de esta proposición no de ley, y es muy difícil porque se trata de solucionar una serie de problemas, una serie de incidencias que han tenido lugar y que son una responsabilidad evidente de Renfe, y que, además —digamos—, tenemos un convenio en este momento con Renfe que, aunque no se ha cumplido del todo, bueno, pues yo creo que se trata de mejorarlo. Por lo tanto, tenemos que estar obligatoriamente en contra..., perdón, obligatoriamente a favor de la proposición no de ley.

Pero sí queríamos hacer una serie de consideraciones, una serie de consideraciones por entender que, al hablar de convenio con Renfe, tenemos que hablar de convenio para todo Aragón, y no debemos olvidarnos en absoluto de que existen otros territorios que, si no mayores, cuando menos tienen las mismas necesidades que en este caso la línea que nos ocupa. Ciertamente es que ya se han aprobado en estas Cortes proposiciones no de ley y mociones en las que se manifiesta claramente toda la cámara —yo creo que, en la mayor parte de los casos, por unanimidad— a favor de solucionar esos problemas, esos problemas de otros territorios. Pero, aun así, nosotros entendemos que este convenio, como decía, tiene que contemplar todas las necesidades del territorio aragonés.

Respecto al primer apartado, entendemos que es absolutamente conveniente adecuar los horarios del servicio diario regional, pero no debemos olvidar que en estos momentos ahí, en esta línea o en esta zona, efectivamente, existen ocho, ocho servicios diarios de trenes de grandes líneas, que tienen el problema, efectivamente, de que la reserva en muchos casos es imposible; pero hay ocho servicios de grandes líneas. Como decía antes, en otros territorios no hay ni uno solo de grandes líneas y uno o dos —dos más bien— de servicio regional.

Por otra parte, en los trenes de grandes líneas se admite la posibilidad de reserva de billetes siempre, excepto cuando el tren ya ha salido de origen; es decir, también cabe la posibilidad de reservar billetes antes de que el tren salga de origen.

Entonces, con ello en absoluto estamos diciendo que no se solucione el problema de los horarios, en absoluto; pero estamos haciendo una llamada a la solidaridad, como decía antes, con respecto a otros territorios.

También estamos de acuerdo, lógicamente, en que se refuercen esos servicios cuando es necesario; cuando no es necesario, evidentemente, no hace falta reforzarlos. Pero es otro apartado más a adecuar o a incluir dentro de esa adecuación del convenio.

Respecto al punto B pensamos que hay que adecuar esos refuerzos y hay que llevar a cabo las actuaciones necesarias para que ese convenio contemple esos refuerzos, contemple que esos estudiantes que necesitan en un momento determinado más servicios los tengan. Pero ojo a la hora de negociar el convenio, porque si eso ha de suponer un incremento importante en la aportación de la DGA al convenio, ahí tendríamos mucho que hablar, porque yo estoy plenamente convencido, plenamente convencido de que no

se elimina en absoluto el déficit por dar o adecuar la oferta a la demanda: estoy plenamente convencido. Ojalá me equivoque, ojalá me equivoque y dentro de un año hablemos de que el déficit de explotación de setenta y tres coma cuarenta y seis millones de esta línea se ha eliminado y es una realidad que la oferta y la demanda han llegado a una entente. Pero somos, somos muy, muy escépticos.

Bueno, respecto al apartado C, es evidente que es necesario adecuar todas las instalaciones de esta estación. Tenemos que tener una estación digna, no cabe la menor duda. Ahora bien, también somos muy escépticos cuando se trata de que Renfe o el GIF o el propio ministerio tengan que invertir una sola peseta en nuestras líneas de ferrocarril, por un motivo: nosotros hemos hecho una serie de preguntas en comparecencias en el Senado al presidente del GIF y al presidente de Renfe, y las respuestas que hemos recibido son unas respuestas que nos dan pie para pensar que la inversión en las líneas de ferrocarril de Aragón, sean regionales o sean nacionales, va a ser muy, muy pequeña; esa es la sensación que tenemos, y en los diarios de sesiones así consta.

No obstante, siempre cabe la posibilidad de volver a reivindicar, de volver a pedir, y, desde luego, lo que pensamos es que este convenio debería ir unido, como ya dijimos cuando hablamos en la proposición no de ley que se debatió en el Pleno hace unas fechas, a la inversión por parte del Ministerio de Fomento en trazados, en trazados o en vías, mejora de posición y vías, e infraestructuras en general que estas líneas necesitan.

Por lo tanto, aunque con cierto escepticismo en las dos cuestiones a las que me he referido, nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley, y desde luego nos hubiera gustado también poder apoyar las enmiendas que Izquierda Unida ha presentado, aunque una de ellas ya está recogida en otra Comisión y, por lo tanto, ya aprobada. Pero la del estudio, la de realizar un estudio completo nos hubiera gustado apoyarla; pero, bueno, dado que no es posible, pues qué le vamos a hacer.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Martínez.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista señor Becana.

El señor diputado BECANA SANAHUJA: Gracias, señora presidenta.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, queremos reafirmarnos en el planteamiento que ha hecho, que acaba de hacer el consejero de Obras Públicas del Gobierno de Aragón respecto a cuál debe ser el sentido del convenio con Renfe para mantenimiento de los servicios regionales de ferrocarril y cómo con este convenio debemos conseguir, por un lado, mejorar las infraestructuras ferroviarias, por otro lado, mejorar los servicios que prestamos a los ciudadanos aragoneses a través del transporte por ferrocarril, y, en conclusión, orientar el convenio a fomentar entre la población el uso del ferrocarril mediante infraestructuras que permitan viajes cortos y cómodos mediante estaciones y servicios ferroviarios que den una cierta calidad y confort a los usuarios del tren.

La línea a la que nos estamos refiriendo va a sufrir modificaciones importantes, sobre todo en materia de transporte de viajeros, con motivo de la entrada en funcionamiento de la alta velocidad. Y tanto la estación de Binéfar como la estación de Monzón constituirán un punto de enlace por

ferrocarril de gran parte del territorio de la provincia de Huesca con la alta velocidad nacional e internacional, enlazando a través de las estaciones de Binéfar y Monzón gran parte de la provincia de Huesca con las estaciones del AVE de Zaragoza y de Lleida. Por eso entendemos que es importante también actuar sobre las estaciones. Por ambas razones consideramos necesario y oportuno apoyar la iniciativa de Chunta Aragonesista: primero, porque el propio Gobierno, en la última reunión de la comisión mixta DGA-Renfe, atendiendo a una parte de aquello a lo que se refiere el punto primero de la proposición no de ley, ha sido el que ya le ha propuesto formalmente a Renfe la incorporación de un tren de unas ciento veinte plazas que, saliendo de Binéfar, preste el servicio los domingos, los fines de semana, para atender la demanda estudiantil; y segundo, porque tanto en Monzón como en Binéfar son necesarias mejoras en las estaciones y en su entorno.

Hay algún matiz —no sé si habrá oportunidad de incorporarlo al punto tercero— en lo que hace referencia a la estación de Monzón: cuando habla de la «prolongación de los andenes», debe ser o debería concretarse «prolongación de los andenes cubiertos». El problema es que no están cubiertos los andenes. Y cuando habla de «instalación de bandas sonoras», supongo que lo que quiere decir el proponente son «pantallas insonorizadoras» o «barreras antirruido», es decir, lo que conocemos como pantallas que evitan que se traslade al vecindario el ruido producido por el rodamiento.

En cuanto a la estación de Binéfar, que no se menciona, también pensamos que deberíamos haber hecho alguna referencia respecto a la mejora de los accesos al barrio de la estación, que ha quedado; pero, al no haber oportunidad de transacción al texto, en su caso puede ser objeto de alguna proposición no de ley o de alguna iniciativa de este grupo si no la podemos incorporar. Nosotros queríamos proponer, pues, que también en el mismo paquete se incluyan algunas mejoras en la estación de Binéfar que evitaban el aislamiento que está sufriendo el barrio de la estación, precisamente porque se van cerrando accesos para dar seguridad a los trenes; pero ahí concretamente sería necesaria alguna actuación tipo pasarela elevada, peatonal o algo similar.

Nosotros también pensábamos que hubiera sido bueno apoyar esta proposición incorporando las enmiendas de Izquierda Unida, porque, aunque inciden en acuerdos que ya han sido adoptados por estas Cortes, pensamos que el momento en el que nos encontramos en el debate de cómo acercar el territorio aragonés a la alta velocidad y cómo acercarlo también con servicios de calidad y con infraestructuras adecuadas era un momento oportuno para refrendar estas enmiendas. Y si el grupo proponente las quiere asumir como propias y los demás estamos de acuerdo, entraríamos en ese procedimiento; si no, pues también serán objeto en su día, si el grupo que las ha presentado quiere, de una nueva iniciativa parlamentaria.

En conclusión, el Grupo Parlamentario Socialista va a apoyar esta iniciativa al entender que va orientada en la dirección que decíamos de utilizar el convenio de Renfe no para sufragar, simplemente, déficit presupuestarios, sino para mejorar el servicio ferroviario y para, en consecuencia, fomentar el uso del ferrocarril por los ciudadanos aragoneses.

Muchas gracias.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señor Becana.

Tiene la palabra el representante del Grupo Popular.

¿Señor Bielza?

¿Quién es el...?
La señora Alquézar.

La señora diputada ALQUÉZAR BUIL: Gracias, presidenta.

Como bien dice el Grupo Chunta Aragonesista en su proposición no de ley, las estaciones de ferrocarril de Monzón y Binéfar son las únicas de la comarca del Cinca Medio, La Litera, Somontano de Barbastro, Sobrarbe, Ribagorza y del Bajo Cinca.

Yo tengo que reconocer que hasta hace poco más de tres meses había usado muy poco el ferrocarril para mis desplazamientos a Zaragoza, quizá porque la distancia desde Monzón no es mucha y siempre venía acompañada.

Desde que soy diputada en estas Cortes y debo venir como mínimo dos o tres veces a la semana, me resulta mucho más cómodo viajar en tren, y, realmente, algunas de las cosas que Chunta Aragonesista apunta en su proposición no de ley las he podido contrastar personalmente. Existe, como se ha comentado aquí ya, un tren diario que hace el trayecto Binéfar-Monzón-Tardienta-Zaragoza, que está financiado por el Gobierno de Aragón a través de un convenio firmado con Renfe. Este es un tren que yo reconozco que he usado muy pocas veces, precisamente por lo inadecuado de su horario. Este tren hace ya algunos años que sale a esa hora tan temprana de Binéfar, y no dudamos de que en aquel tiempo, cuando se hizo, era el mejor, la mejor hora, pero creemos que todas las cosas deben adecuarse al momento en que vivimos, y ahora pienso que los usuarios pedimos un horario más adecuado a las necesidades. Por eso pensamos que su ocupación es tan poca y que no es rentable el servicio.

Y en este momento, aunque, como ha dicho el consejero de Obras Públicas, es el momento oportuno para negociar el convenio que hay con Renfe, creemos que se puede incidir en este aspecto, y por eso estamos de acuerdo con la proposición no de ley que nos presenta Chunta.

Pensamos que se debería estudiar un horario más adecuado, teniendo en cuenta que este tren tiene su salida de Binéfar sobre las seis treinta de la mañana, de lunes a sábado, y que a las nueve treinta aproximadamente pasa otro tren dirección Zaragoza. En ese intervalo de tiempo de tres horas creemos que el Gobierno de Aragón debería estudiar con Renfe un horario intermedio que fuese más adecuado y más rentable y que permitiese a los usuarios de esa amplia zona hacer más uso de un medio de transporte tan cómodo como es el ferrocarril.

Estaríamos también de acuerdo con lo que ha comentado hace un rato, hace un momento, el portavoz del Grupo del PAR, con que se deberían revisar también, al mismo tiempo, los convenios, las líneas que hay reflejadas en el mismo convenio de otras zonas de Aragón.

Con respecto a los otros dos puntos de la proposición no de ley, yo de verdad que no dudo de que, cuando el Grupo de Chunta Aragonesista lo ha reflejado en ella, debe de haber habido usuarios que hayan sufrido sus problemas. Yo, como he comentado, uso todos los viernes por la tarde el tren para ir a Monzón, y no he tenido ningún problema ningún viernes para sacar billete ni para ir sentada, y tengo que decir que suelo llegar a la estación con un cuarto de hora o diez minutos de adelanto.

Personalmente, me cuesta creer que haya que esperar la llegada del tren a la estación para sacar el billete, ya que sería imposible, porque el tren para en la estación cinco minutos solamente.

Indudablemente —en eso estamos de acuerdo— que sería conveniente y necesario que Renfe reforzara los servicios los fines de semana o víspera de fiesta, como el pasado puente de la Constitución o como los próximos puentes de las fiestas de Navidad.

En cuanto al tercer punto, a las mejoras en la estación de Monzón, indudablemente y personalmente, yo tengo que estar de acuerdo: mejor iluminación, que creo que es muy necesaria; prolongación de andenes (yo creo entender —no como comentaba el señor Becana— que la prolongación de andenes se refiere a lo que es la obra, el firme del suelo, no precisamente a los andenes cubiertos, porque eso sí que también lo he sufrido alguna vez, el tener que bajar justamente por donde ya acaba el andén); y, bueno, la instalación de «bandas sonoras», desde luego, por supuesto, por las molestias que puede causar a los vecinos que viven cerca de la vía del ferrocarril.

En el Grupo Popular estamos de acuerdo y creemos que la estación de Monzón se debe potenciar y acondicionar lo mejor posible, ya que, en estos momentos en los que tanto hablamos de la alta velocidad, es una estación clave para toda la zona oriental de la provincia de Huesca y debe estar bien comunicada para poder enlazar con el AVE en Zaragoza o en Lérida.

Por tanto, de acuerdo con estos argumentos que he dado y siendo consecuentes con lo acordado el once de noviembre pasado en el pleno del Ayuntamiento de Monzón, presidido por el Partido Popular, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley desde el Grupo Popular de las Cortes.

Nos hubiese gustado también que estuviese aquí el señor Lacasa para defender sus enmiendas, pero, bueno, visto que no está, esperamos que en una ocasión mejor pueda hacernos saber exactamente qué es lo que propone y defender las enmiendas.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora presidenta (BARRERAS FALO): Muchas gracias, señora Alquézar.

Pasamos directamente a la votación.

¿Aprobamos el texto tal cual está o asume...?

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Si me permite, presidenta. Gracias.

He entendido o he querido deducir de las intervenciones de los grupos que dábamos por hecho la no defensa de las enmiendas del grupo enmendante, que no está presente. En todo caso, decir que, efectivamente, en una de ellas hay un acuerdo en esos mismos términos aprobado ya en estas Cortes, y, por tanto, no haría sino reiterar ese acuerdo existente. Y en cuanto a lo otro, está imparcialmente comprendido en el punto primero, puesto que, si se adecua en el marco del convenio, se entiende que ahí, en ese marco del convenio, se va a realizar el estudio que permite conocer el futuro de la línea Zaragoza-Lérida por Monzón.

Está claro que nosotros planteamos esta iniciativa, igual que otras, como ya he anunciado al principio, en el contexto de la futura llegada del AVE y en el contexto de asegurar el futuro del ferrocarril convencional a la vista de los cambios que van a conllevar los nuevos servicios que la llegada del AVE trae. Por tanto, aunque no pueda defenderlo y no podamos debatirlo, creo que no quedan fuera y que en el espíritu de la iniciativa, desde luego, están recogidas.

Y respecto a una mínima corrección que se ha planteado, lo de los andenes se refiere a las aceras laterales, a los andenes en los que los convoyes muy largos terminan y continúa el tren, con lo cual tienen que bajar al suelo, a las

piedras de las propias vías. No es un problema de cubrimiento, que también es otro tema añadido sobre otras mejoras que pueden hacerse en la estación, pero aquí, en este caso concreto, lo que se planteaba era que se pudieran prolongar las aceras de los andenes.

Y respecto a lo de las bandas sonoras, sí que a lo mejor la denominación de «bandas insonoras»...; en todo caso, el objetivo es que amortigüen las molestias por ruidos. Si les parece, puede considerarse una enmienda *in voce* y que en lugar de aparecer «bandas sonoras» aparezca «bandas insonoras». Las bandas en sí mismas no es que sean sonoras, son las pantallas, ¿no? Sería mejor poner «pantallas insonoras» o «pantallas insonorizadoras». Pues si hay acuerdo

entre los grupos, que parece que sí, podemos sustituirlo: «pantallas insonorizadoras».

Y por lo demás, pues...

La señora presidenta (BARRERAS FALO): ¿Están todos de acuerdo en arreglar el texto? ¿De acuerdo?

Pasamos a la votación. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? **Por unanimidad, queda aprobada la proposición no de ley.**

Y, sin nada más, pasamos a turno de explicación de voto si quieren... ¿No quieren hacer uso?

¿Ruegos y preguntas? ¿Tampoco?

Pues, sin nada más, levantamos la sesión. *[A las doce horas y cincuenta y cinco minutos.]*



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGÓN

Precio del ejemplar: 242 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 2000, en papel o microficha: 15.900 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 2000, en papel y microficha: 18.179 ptas. (IVA incluido).

Precio de la colección 1983-1999, en microficha: 162.334 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.