



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

COMISION DE ORDENACION TERRITORIAL

Comisiones. Serie A: Comparecencias de Consejeros de la DGA
Número 91 — Año 1997 — Legislatura IV

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

Sesión núm. 36

Celebrada el viernes 20 de junio de 1997

ORDEN DEL DIA

- 1) *Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.*
- 2) *Comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, a petición de cinco Diputados del G.P. Socialista, para explicar el Plan de actuación en carreteras, obras licitadas y pendientes de licitar y financiación.*
- 3) *Pregunta núm. 240/97, formulada por el Diputado del G.P. Izquierda Unida de Aragón Sr. Lacasa Vidal, relativa a la situación del proyectado polígono industrial «La Ciruela», en Alagón.*
- 4) *Ruegos y preguntas.*

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

Comparece ante la Comisión el Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, Excmo. Sr. D. José Vicente Lacasa Azlor, acompañado por el director general de Carreteras, Transportes y Comunicación, Ilmo. Sr. D. Alfonso Mariscal de Gante y López.

SUMARIO

Comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes para explicar el Plan de actuación en carreteras, obras licitadas y pendientes de licitar y financiación.

- El Diputado Sr. Casas Mateo, del G.P. Socialista, explica la solicitud de comparecencia 2012
- El Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, Sr. Lacasa Azlor, contesta .. 2013
- El Diputado Sr. Casas Mateo replica 2016
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica 2017
- El Diputado Sr. Bernal Bernal fija la posición del G.P. Mixto 2018
- El Diputado Sr. Rubio Ferrer fija la posición del G.P. Izquierda Unida de Aragón 2020
- El Diputado Sr. Calvo Lou fija la posición del G.P. del Partido Aragonés 2021
- El Diputado Sr. Ibáñez Gimeno fija la posición del G.P. Popular 2022

— El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta 2022

— El Diputado Sr. García Llop, del G.P. Socialista, formula una pregunta concreta 2025

— El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta 2025

Pregunta núm. 240/97, relativa a la situación del proyectado polígono industrial «La Ciruela», en Alagón.

— El Diputado Sr. Lacasa Vidal, del G.P. Izquierda Unida de Aragón, formula la pregunta 2025

— El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta 2025

— El Diputado Sr. Lacasa Vidal replica 2026

— El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica 2026

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

— El Sr. Presidente da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento 2027

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Muy buenos días, señoras y señores Diputados.

Damos comienzo a la Comisión de Ordenación Territorial [a las once horas y veinticinco minutos], con el siguiente orden del día: primero, lectura y aprobación del acta de la sesión anterior, que dejamos para el final; segundo, comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, don José Vicente Lacasa Azlor, para informar sobre el Plan de actuación de carreteras, obras licitadas y pendientes de licitar y financiación, a petición del Grupo Parlamentario Socialista.

Señor Consejero, señor director general, bienvenidos a la Comisión de Ordenación Territorial.

Para la presentación y exposición, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Casas.

Comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes para explicar el Plan de actuación en carreteras, obras licitadas y pendientes de licitar y financiación.

El señor Diputado CASAS MATEO: Gracias, señor Presidente.

Bienvenidos, señor Consejero, señor director general.

Cuando se van a cumplir dos años del cambio de Gobierno en Aragón y, concretamente hoy, del pacto de coalición entre el Partido Popular y el Partido Aragonés, parece conveniente que en la Comisión de Ordenación Territorial se presente una situación del estado de lo que son las infraestructuras de comunicaciones más importantes de la región, en cuanto que, tradicionalmente, la inversión en carreteras ha sido uno de los grandes puntales de la inversión pública, de la dinamización de la economía, de la ordenación territorial y de la preparación del futuro de nuestras tierras.

Nosotros hemos solicitado la comparecencia del Consejero, independientemente de que, por los cauces normales del *Boletín Oficial de Aragón*, venimos conociendo puntualmente las licitaciones de obras que se van realizando, entendiendo que, durante los dos últimos años o durante el primer año y medio de el nuevo Gobierno, existía una paralización absoluta y total en licitación de nueva obra (no ha habido ni una sola licitación durante el primer año y medio). Se supone que habrá unas justificaciones económicas, que habrá que liquidar unos dos mil y pico millones de pesetas de obras en finalización del Gobierno anterior y que eso puede justificar, en un momento determinado, en parte, que eso haya sido así.

Y hemos visto también que, durante los últimos meses, ha habido una serie de licitaciones de carreteras, tanto de nuevas infraestructuras como de conservación y mejoras, que, en general, responden al Plan regional de carreteras (no todas, pero, en general, las actuaciones licitadas corresponden). Pero, como ya analizamos en su día, cuando se presentó el proyecto de presupuestos, con un presupuesto de quinientos nueve millones se han licitado obras por tres mil ciento ocho millones de pesetas, en lo que nosotros hemos contabilizado (supongo que los datos pueden cambiar si todo no ha sido publicado en los cauces normales de información del Gobierno).

Lógicamente, esto necesita una explicación. Queremos conocer si esas obras están, presupuestariamente, en disposición de comenzar este año, si esto es una tramitación anticipada nada más para poder invertir en años venideros y, por consiguien-

te, el año noventa y siete va a ser otro año en blanco en nuevas infraestructuras.

Hace pocos días compareció el director general del Agua con necesidades financieras muy altas en la construcción de depuradoras, del orden de cuatro mil millones al año, y también se mandaba hacia el futuro la realización de esas obras.

Está pendiente que la Comisión conozca, y en general los aragoneses, qué proyectos tiene el Departamento de Ordenación Territorial en el ámbito del Fondo especial para Teruel, de tres mil ochocientos millones de pesetas, que hoy, que entra el verano o es el último día de primavera, aún no conocemos para este año si existe algún proyecto. ¿Qué ocurre con aquellas obras que se anunciaron y que en este momento no están licitadas? ¿Se piensa proceder a su licitación?

Pero, como decía antes, creo que deberíamos aprovechar la comparecencia para dar un pequeño repaso al estado de la región en tema de carreteras, y, por tanto, hay que recordar que hay un programa electoral del Partido Popular, que ha habido unos compromisos de investidura del Presidente y que el Gobierno de Aragón, aparte de la competencia expresa y directa sobre cinco mil trescientos kilómetros de red autonómica, tiene la competencia, la facultad y el deber de impulsar la acción estatal en materia de carreteras.

Nosotros, en principio, a vista de pájaro, estamos viendo la situación de las carreteras de Aragón hoy: hay una serie de carreteras interrumpidas, no hay licitaciones nuevas, tampoco por parte de otras administraciones. Sí hay promesas y promesas sobre qué se va a hacer, sobre que durante este año se licitará no sé qué tramo de la autovía, pero no se licita ningún tramo nuevo...

Creemos que en una primera valoración política, independientemente de que luego podamos rectificar, a explicación del señor Consejero, si en estos dos últimos años no hubiera habido gobierno, las carreteras no estarían peor de lo que están: estaríamos al mismo nivel. En todo caso, con que hubiera habido un interventor, simplemente, para ir liquidando la obra antigua, la obra que estaba en ejecución, hubiera sido suficiente.

Queremos que el señor Consejero dé un repaso también a algunas cuestiones importantes. Por ejemplo: cómo está el tema del traspaso de vías de comunicación con otros organismos; qué proyectos hay (es un compromiso electoral); qué pasa con el tema de las variantes, que prácticamente no sale casi nada; qué pasa con el tema de los pasos a niveles (¿están planificados, o lo de Calatayud tiene alguna connotación especial, específica y de urgencia, o hay un plan detrás y de lo Calatayud es lo primero —por ejemplo—?); qué valoración le merece al Consejero la situación de la conservación de las carreteras, si esos ochocientos sesenta y tres millones nos van a servir para algo más que para poder solucionar puntualmente algún desastre natural, algún desprendimiento o realmente vamos a poder llevar un plan de planteamiento mínimo.

Y, en todo caso, supongo que tampoco estaría de más que el señor Consejero nos hiciese una aproximación a lo que van a ser los presupuestos del año que viene, si es que ya, en las conversaciones previas con el socio de Gobierno, se ha llegado a un acuerdo sobre si vamos a potenciar la inversión o vamos a continuar con nuestro objetivo de poner bajo el paraguas de Maastricht toda nuestra falta de acción, para poder entrar en la moneda única aunque sea con las ruedas pinchadas, cuál es el plan del Gobierno.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Señor Consejero, tiene la palabra para contestación.

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

En primer lugar, ha hecho usted una exposición amplia, y le puedo decir que, prácticamente, todo lo que ha hablado nada tiene que ver con la petición que hacía en la comparecencia.

Yo no sé si debo contestar a todo o ceñirme a la pregunta, pero, en todo caso, pienso que el debate que usted aquí ha lanzado es un debate mucho más amplio que por el que me ha pedido la comparecencia. Yo le puedo contestar a algunas de estas preguntas, pero muy sucintamente, y en cualquier momento estoy dispuesto a venir a debatir sobre estos temas que usted ha planteado.

Ha hecho una referencia, en primer lugar, al año y medio que llevamos o que se llevaba de Gobierno, y ha dicho que no había salido ninguna obra. Lo primero que hay que hacer, como usted es aficionado a llevar las cosas en el ordenador y pasarse todos los datos de los boletines, yo tendría que recordarle que en el mes de agosto del año pasado salieron cinco obras. Igual es que ese mes era un mes de vacaciones y no estábamos o no estaban todos en su lugar de trabajo.

Y quiero decirle también que nosotros nos ceñimos al Plan de carreteras. No se puede dudar de que todas las carreteras que sacamos a concurso y a subasta, todas, están incluidas en el Plan de carreteras que tengo aquí, y, si lo recuerda, hubo una proposición no de ley, aprobada por esta Comisión, en la cual se me instaba a que se unificaran los plazos y las obras en ese plan. En todo caso, quizá, el único error que comete es que usted pensaba que estaban en unos años y ahora es todo el plan hasta el 2003, sin tener en cuenta los dos períodos. En todo caso, quiero dejar muy clara la postura del Gobierno.

Por otra parte, y como una consideración general, le quiero decir que a veces lo que dicen en cuanto a que hay quinientos millones o había quinientos millones para hacer carreteras nuevas, para cualquier gestor (y usted ha sido Consejero, lo sabe) es imposible construir una carretera en un año, y más hoy día, teniendo en cuenta toda la tramitación. Por lo tanto, todas las obras de carreteras y, prácticamente, de todas las obras que están saliendo a concurso, todas llevan unas bianualizaciones o unas plurianualizaciones, siempre teniendo en cuenta el artículo 40 de la Ley de Hacienda, la cual nos exige una serie de condicionantes que, desde el departamento, cumplimos escrupulosamente.

Ha hecho también relación al Fondo especial de Teruel. Pienso que sería una cuestión más específica de venir y explicar, en el momento en que estén fijadas las obras, qué obras están en el Plan especial de Teruel, pero que, en todo caso, no están enmarcadas dentro de las obras que en este momento hemos sacado a concurso y que tienen financiación propia. Otra cosa es que, en un momento determinado, podamos unir algo de financiación si es que vamos a perder los fondos.

Sí quiero hacer una consideración en cuanto a lo que ha dicho sobre impulsar la acción estatal. Usted sabe muy bien que, desde hace un año, esa impulsión ha sido totalmente realista y cierta, teniendo en cuenta una serie de parámetros que se ha encontrado el Gobierno actual de cara a que determinadas obras no podía sacarlas a concurso ni a subasta puesto que no existía documentación suficiente y proyectos suficientes para sacarlos. Pero, en todo caso, los temas se van cumpliendo, y le recuerdo a usted, por ejemplo, el tema de Huesca-Nueno, cómo está: se han solucionado los temas de la autovía que va a

discurrir entre Teruel-Zaragoza y Teruel-Sagunto, y, por supuesto, el impulso que se está dando a los temas del AVE. Otra cosa es que siempre queramos más o lo que se dice a veces: que no se crea.

En cuanto a los traspasos, en este momento estamos en contacto con las diputaciones provinciales (que son a las que más afectan los posibles cambios de titularidad de carreteras), estamos en contacto con ellas al objeto de hacer las evaluaciones de qué tramos nos van a traspasar ellas y qué tramos traspasaríamos nosotros, porque en cualquier planteamiento que se haga desde el departamento tiene que haber una contraprestación de unas carreteras a otras, puesto que esas contraprestaciones no vienen con presupuesto, a no ser que hubiera un aumento de presupuesto por parte de las diputaciones. Yo no firmaré ningún convenio con ninguna diputación provincial si no existe la seguridad de que vamos a tener los fondos correspondientes o bien que cambiamos carreteras, tramos por tramos, y unificamos, que es lo que en este momento estamos haciendo y con lo que estamos trabajando.

Respecto a los pasos a nivel, estamos en contacto con el Ministerio. Si hace falta, concretaremos más los temas de cómo llevamos esos convenios para que unos pasos a nivel los ejecute el Ministerio de Fomento y otros pasos a nivel los ejecute el Gobierno de Aragón. En todo caso, la decisión de los pasos a nivel en ningún momento va a estar enmarcada por temas políticos que usted parece que ha insinuado. Por el paso a nivel de Calatayud pasan habitantes de Calatayud y habitantes de otros lugares, y yo pienso que allí no se distingue ningún color.

Y hay que decir también (y lo sabe usted, y haré referencia después, en la relación de obras que le voy a especificar) que también vamos a ejecutar el paso a nivel de Morés, y el alcalde de Morés, precisamente, no es el del Partido Popular. Por lo tanto, vamos a olvidarnos de esos dardos que usted lanza. Usted me conoce y sabe que, a la hora de actuar, esos temas no los tenemos en cuenta, que pensamos en el bien general y no en el bien en particular de algunas personas que puedan vivir en determinados municipios en los que exista un alcalde de determinado partido.

En relación a la conservación de carreteras, siempre pensamos que no es suficiente, siempre pensamos desde el departamento que necesitaríamos más dinero para carreteras. Pero, en todo caso, en relación a la conservación, es importante que el personal que tenemos en el departamento esté ocupado en las obras. Y eso es lo que estamos haciendo en todo momento, para sacarle la mayor rentabilidad posible a todos los medios que tenemos a nuestro alcance.

Y en relación a los presupuestos del año que viene, yo pienso que no es momento de hablar aquí. Sobre ese tema se hablará primero dentro de la coalición de Gobierno y posteriormente daremos cuenta a estas Cortes de cómo se llevan a cabo estos presupuestos para el año que viene.

Y ya ciñéndome a la pregunta que me ha hecho, en primer lugar le iba a agradecer la concreción de la pregunta. Ahora, por supuesto, no le tengo que agradecer la concreción de lo que me ha dicho, puesto que me ha tocado muchos temas. Pero, en todo caso, mi intención en esta comparecencia va a ser concretar lo más posible y trasladar a todos ustedes el estado de los proyectos en su recorrido administrativo, grado de ejecución y previsiones.

Como ustedes recordarán, la Dirección General de Carreteras tiene, para este ejercicio, en el capítulo VI, un presupuesto de dos mil cuatrocientos setenta y un millones de pesetas, a los que hay que añadir los mil ciento quince millones que están

destinados a inversiones a través de la Ley de regularización: en total, unos tres mil seiscientos millones de pesetas. Uniendo eso a los cuatrocientos millones del Plan especial de Teruel, la inversión total se acerca a cuatro mil millones de pesetas.

Mi intención, a lo largo de estas comparecencias, es hacer un repaso pormenorizado de las obras que han sido terminadas en su ejecución y liquidadas, bien entendido —y creo que se está consiguiendo en buena medida— que una de las prioridades de este departamento en estos casi dos años ha sido la de recuperar el prestigio de la institución como buenos pagadores. Quiero, por lo tanto, pormenorizar actuaciones, ofrecer a ustedes una relación de las obras ya acabadas, las que están en ejecución, las que tienen ya a la vista la adjudicación inminente y aquellas en las que se está trabajando en proyectarlas. Se trata, por lo tanto, de datos completamente objetivos, que quedan a disposición de ustedes para su interpretación política.

La primera relación es la de los proyectos ejecutados en su totalidad en los dos últimos años. Se trata de obras que se encontraban iniciadas en julio de 1995, en uno u otro grado de ejecución, y todos sabemos cómo estaba la consignación presupuestaria.

La Dirección General de Carreteras ha continuado los trabajos, pagando también las cantidades que estaban pendientes. Una parte de estas cuantías se ha satisfecho a través de la Ley de regularización y otra parte se ha cubierto a través de los programas de obras vigentes, que este año contaban con setecientos cincuenta y tres millones de pesetas no comprometidos.

Los dieciséis proyectos ejecutados en su totalidad, con una inversión de tres mil trescientos sesenta y cinco millones de pesetas, son los siguientes:

Variante de Ricla. Las obras consistieron en la mejora de trazado de la A-121 y la construcción de la variante de Ricla, que eliminó el tráfico por la travesía de esta población. La inversión efectuada fue de trescientos cincuenta y seis millones de pesetas.

Variante de Lumpiaque. Consistió en acondicionamiento de la 220 en el tramo de la variante de Lumpiaque, con una inversión ejecutada de ciento cuarenta millones de pesetas. Se trata de un tramo de nueva construcción, que elimina el paso de la población.

Acondicionamiento de la A-131 en el tramo de Velilla de Cinca-Chalamera, con un importe ejecutado de doscientos ochenta y seis millones de pesetas. La obra consistió en un refuerzo de firme y ampliación de la plataforma y la actuación concreta, sobre todo, en las Ripas de Ballobar.

Acondicionamiento de la A-126 en el tramo de Alagón a Remolinos. El importe ejecutado fue de unos cuarenta y tres millones de pesetas. Los trabajos se centraron en el refuerzo de firme y ampliación de la plataforma, incluida también una subida de esa plataforma para evitar inundaciones en determinadas épocas del año.

Acondicionamiento de la A-228 en el tramo de Galve a Camarillas. La inversión fue de ciento sesenta y ocho millones de pesetas, y se actuó en el firme y la ampliación de la calzada.

Acondicionamiento de la Z-341, de Morés a Brea de Aragón, por un importe de trescientos trece millones de pesetas. Esta infraestructura es de vital importancia para la comarca del río Aranda y especialmente para la industria de calzado de Brea e Illueca, ya que supuso una notable mejora en los accesos a los polígonos industriales y fábricas de estas localidades, y esto, unido a lo que posteriormente haré referencia del paso a nivel del paso a la travesía de Morés, vendrá a dejar expedito el camino para estas zonas.

Acondicionamiento de la A-1.103 en el tramo de Zuera a Las Pedrosas, con un importe ejecutado de trescientos treinta y ocho millones de pesetas. La mejora de firme y ampliación de la plataforma centraron los trabajos.

Acondicionamiento de la A-224 en el tramo de Híjar a Castelnou, con una inversión ejecutada de trescientos sesenta y tres millones de pesetas. La actuación se basó también en la mejora de firme y ampliación de la plataforma y alguna variante que se hizo en cuanto al trazado.

Acondicionamiento de la A-1.605 en el tramo de Puente de Corominas a Beranúy. La inversión se centró en la mejora del firme y ampliación de la calzada, con un montante de trescientos cuarenta y siete millones de pesetas.

Acondicionamiento de la C-116 en el tramo de N-II a Pozuelo de Ariza, con una inversión de ciento treinta y seis millones de pesetas, que consistió también en la mejora del firme y ampliación del ancho de la plataforma.

Acondicionamiento de la A-1.701 en el tramo de Nogueuelas a Linares de Mora. La inversión ascendió, tras la mejora de firme y ampliación de la plataforma, a trescientos setenta y cinco millones de pesetas.

Acondicionamiento de la A-176 en el trayecto de Embún a Aragüés. El importe ejecutado fue de doscientos cincuenta y cuatro millones de pesetas, con actuación en el firme y en la ampliación del ancho de la calzada.

Acondicionamiento de la A-131 en el tramo de Huerto a Venta de Ballerías. La inversión ejecutada en la mejora del firme y en la ampliación del ancho de la calzada fue de sesenta y siete millones de pesetas.

Acondicionamiento de la A-131, la carretera que discurre entre Huesca y Sariñena, en el tramo de Novales a Sesa, con una inversión de ciento once millones de pesetas. Al igual que en los proyectos anteriores, se actuó en la mejora del firme y ampliación de la calzada. En esta carretera también se hizo alguna otra actuación, con el cambio de algún trazado puntual.

Acondicionamiento de la A-1.506 en el tramo de Daroca a Nombrevilla, con una inversión en el firme y ampliación de la calzada de sesenta y cinco millones de pesetas.

Se trata, como digo, de obras que se encontraban en distintos niveles de ejecución en julio del noventa y cinco, y que, lógicamente, como consecuencia del tema presupuestario y cómo nos encontramos la consignación en aquel momento, estaban incluidas en la Ley de regularización.

La Dirección General de Carreteras, Transportes y Comunicaciones está trabajando en la ejecución de ocho proyectos de acondicionamiento de carreteras aragonesas, con una inversión que supera los mil ochocientos cincuenta millones de pesetas. La relación de los proyectos, de estado de ejecución y de previsión de finalización de obra es la siguiente:

Acondicionamiento de la A-2.502 en el tramo Alhama-Nuévalos, con un presupuesto de contrata de trescientos millones de pesetas. Las obras se centran en la mejora del trazado y del firme y ampliación de la plataforma. Los trabajos están previstos que se terminen en este año.

Acondicionamiento de la A-129, en el tramo de Lanaja a Sariñena, con un presupuesto de contrata de quinientos cuarenta y ocho millones de pesetas. Se trata de una obra de mayor cuantía que en estos momentos tiene en marcha la dirección general. En estos momentos se encuentra ejecutado el 50%, y la previsión es que quede finalizada en 1998. Lleva consigo también una variante cuando se cruza el río Flumen.

Acondicionamiento de la A-1.414, de Peñarroya a Fuentespalda, en la provincia de Teruel. El presupuesto de contrata

es de ciento cincuenta y un millones de pesetas. Los trabajos se encuentran en estos momentos en el 66% de su ejecución, con previsión de que el proyecto quede completamente ejecutado este año.

Acondicionamiento de la A-131, en el tramo de Huesca a Monflorite. El presupuesto de contrata se eleva a trescientos veinticinco millones de pesetas. La obra se encuentra en el 25% de su ejecución, con la previsión de que quede terminada en 1998.

Acondicionamiento de la C-124 en el tramo de Sádaba a Alera, con un presupuesto de contrata de doscientos treinta y ocho millones de pesetas. La obra se encuentra en estos momentos en un nivel de ejecución del 40%, y la previsión es que quede terminada a lo largo de este ejercicio.

Rehabilitación del puente sobre el Ebro en Gallur. Se trata de un proyecto que contó con un presupuesto de contrata de veintisiete millones de pesetas. El proyecto está ejecutado al 100% y pendiente de recepción, y permitirá el paso de vehículos pesados hasta el centro de esta localidad.

Acondicionamiento de la A-1.264, en el tramo de Fraga a Zaidín, con un presupuesto de contrata de setenta y cinco millones de pesetas. La obra se encuentra al 40%, y está prevista su finalización en este mismo año. Supone la mejora de la intersección urbana de Fraga con la carretera de Monzón.

Acondicionamiento de la TE-131, en el tramo Andorra a la central térmica. El presupuesto de contrata es de ciento ochenta y siete millones de pesetas. Los trabajos se encuentran ejecutados al 60%, y la previsión es finalizarlos en este mismo ejercicio. Supondrá la mejora de los accesos a la central térmica de Andorra.

La tercera relación que traslado a ustedes está compuesta por dieciséis proyectos, cuyo inicio está muy próximo en el tiempo, en algunos casos a punto de ser adjudicados:

Supresión del paso a nivel de Calatayud, con un presupuesto de contrata de trescientos cinco millones de pesetas. El proyecto se encuentra en fase de licitación y se prevé finalizarlo en 1999. La eliminación de este paso a nivel supondrá suprimir un punto negro en la carretera que conecta Calatayud con el monasterio de Piedra. Todos ustedes saben que se trata de una obra largamente reivindicada, no sólo por los vecinos de la comarca, sino que despeja el camino para los visitantes de unas zonas turísticas con gran atractivo en la Comunidad Autónoma.

Acondicionamiento de la A-123, entre San Mateo de Gállego y la N-330. El presupuesto de contrata se eleva a cuatrocientos ocho millones y se encuentra en fase de licitación.

Acondicionamiento de la carretera Z-312, en el tramo que va de la N-II a Calatorao. El presupuesto de contrata es de ciento nueve millones de pesetas. El proyecto quedará ejecutado en su totalidad a final de 1998.

Acondicionamiento de la A-121 en el tramo Ricla-La Almunia, con un presupuesto de contrata de ochenta y un millones de pesetas, y su finalización está prevista para final de 1998. El objetivo de esta obra es continuar el acondicionamiento de la vía que une la comarca de Borja con la salida a la autovía de Aragón. Se trata, por lo tanto, de mejorar la conexión entre una carretera nacional y una autovía que, por otra parte, cuenta con un importante tráfico interior.

Acondicionamiento de la A-1.103 en el tramo de Las Pedrosas a Erla. El proyecto tiene un presupuesto de contrata de trescientos cuarenta y cuatro millones de pesetas, y la finalización de la obra está prevista para los primeros meses de 1999.

Acondicionamiento de la C-129 en el tramo que va de Alcuierre a Lanaja. El presupuesto de contrata se eleva a quinientos cincuenta y ocho millones de pesetas. Su finalización

está prevista para los primeros meses de 1999. El objetivo de esta obra, unida a la del tramo Lanaja-Sariñena, en ejecución, es acondicionar una vía de comunicación entre las comarcas más orientales de la provincia de Huesca y Zaragoza a través de los Monegros.

Acondicionamiento de la HU-210, en el tramo de Aragüés del Puerto a Hecho. El presupuesto de contrata es de trescientos cuatro millones de pesetas. La obra quedará ejecutada, finalizada, en los primeros meses de 1999.

Acondicionamiento de la A-1.232, del tramo de Barbastro al cruce de Salas. El presupuesto de contrata es de trescientos catorce millones de pesetas. La previsión es terminarla en los primeros meses de 1999. Es el primer paso para ir completando el denominado «eje del Vero», un proyecto también largamente reivindicado en esta comarca del Alto Aragón, pero que estaba metido en un cajón.

Acondicionamiento de la A-1.234 en el tramo de Fraga a Zaidín, con un presupuesto de contrata de ochenta y siete millones de pesetas. La finalización está prevista para finales de 1998, y viene a corregir una parte del trazado actual en las intermediaciones de la localidad de Zaidín.

Acondicionamiento de la carretera HU-922, en el tramo Tamarite de Litera-Alcampel, con un presupuesto de contrata de doscientos setenta y ocho millones de pesetas. La terminación está prevista también en 1999.

Acondicionamiento de la A-138 en el tramo de la variante de Coscojuela de Sobrarbe. El presupuesto de contrata es de setenta y un millones de pesetas, y la finalización está prevista a finales de este año. Hay una previsión inmediata de que la obra sea adjudicada en este mismo mes de junio. Quiero dejar constancia de que se trata de un punto que, como ustedes recordarán, sufrió un importante desprendimiento que, desgraciadamente, causó una víctima mortal.

Acondicionamiento de la carretera TE-620, en los accesos a Javalambre, con un presupuesto de contrata de sesenta y nueve millones de pesetas, que es un tramo pequeño de la carretera, de la cual tiene la competencia la Comunidad Autónoma. El resto de la carretera no es competencia del Gobierno de Aragón.

Actuación en el puente de Bueña, con un presupuesto de trece millones de pesetas.

Acondicionamiento de la carretera TE-800, en el tramo de Fortanete a Villarroya, con un presupuesto de contrata de cuatrocientos veintisiete millones de pesetas. La finalización está prevista también para comienzos de 1999.

Acondicionamiento de la carretera A-227, en el tramo de Cantavieja a La Iglesuela del Cid, con un presupuesto de contrata de quinientos diez millones, y está dividida en dos subtramos.

Todas estas obras han pasado por Consejo de Gobierno para recibir la aprobación del gasto, y van a constituir el grueso de las actuaciones del departamento de aquí al final de la legislatura.

La dirección general está, asimismo, trabajando en una programación de proyectos, que a continuación paso a detallarles, para su licitación próxima:

Supresión del paso a nivel de Morés. El proyecto se encuentra en redacción, con un presupuesto de contrata que se situará en torno a los cuatrocientos millones de pesetas, y se encuentra en información pública.

Acondicionamiento de la carretera de Ansó a Hecho, en el tramo que va de Ansó hasta la futura variante. El proyecto se encuentra en redacción y tendrá un presupuesto de contrata en torno a los ciento treinta millones de pesetas.

Acondicionamiento del camino real de Barbastro, proyecto en redacción, con un presupuesto aproximado de contrata de cincuenta y siete millones de pesetas.

Acondicionamiento de la carretera de Frías de Albarracín a Tragacete, en el tramo entre el nacimiento del Tajo y el límite de la provincia de Cuenca. El proyecto se está redactando y tendrá un presupuesto de contrata de en torno a ciento cincuenta millones de pesetas.

Asimismo, estamos trabajando en la redacción del proyecto de la variante de carretera en Monzón, proyecto en redacción, con una inversión que estimamos en este momento de trescientos treinta millones de pesetas, que, una vez solucionados los problemas que han surgido en la información pública, podría sacarse a concurso.

Asimismo, se está trabajando en diferentes proyectos para licitación en próximos ejercicios: estamos trabajando en la nueva carretera de Frías de Albarracín al nacimiento del Tajo para completar la actuación prevista; el proyecto 50, en redacción, nueva carretera de conexión entre los valles de Hecho y Ansó, para conectar el tramo que tenemos previsto en estos momentos y facilitar la salida hacia Hecho; nueva carretera de conexión de Castelflorite-Binaced y la variante de Pomar (anteproyecto, en estos momentos, en redacción); acondicionamiento de la A-1.209, en el tramo de la N-330 a Gurrea de Gállego, proyecto también en redacción; variante de La Almunia de Doña Godina, anteproyecto en redacción.

En cuanto a la financiación de los proyectos en ejecución y de aquellas obras que se van a iniciar próximamente, tras superar los trámites de redacción, aprobación de proyecto, licitación y adjudicación, se realizará mediante anualidades en 1997, 1998 y 1999, con cargo a los créditos presupuestarios ordinarios.

Hay que tener en cuenta que, a partir del próximo ejercicio, ya no se necesitan créditos con destino a la Ley de regularización, con lo que el nivel de éstos para las inversiones en nuevas carreteras será superior al que figuraba en los presupuestos de 1996 libre, sin compromisos.

Me gustaría incidir, para finalizar, en que la Dirección General de Carreteras, Transportes y Telecomunicaciones tiene este año ochocientos sesenta y tres millones de pesetas de presupuesto destinado al programa de conservación. A nadie de ustedes se le escapa el importante volumen de recursos que son necesarios para el mantenimiento de este tipo de infraestructuras. En este sentido, sería injusto dejar en el tintero el trabajo que están desarrollando las brigadas de obras distribuidas a lo largo de la Comunidad Autónoma, y, como he dicho antes, intentando darles trabajo desde el departamento y, sobre todo, en actuaciones puntuales para poder solucionar rápidamente problemas que difícilmente podemos solucionar a través de las contratas.

Con respecto a la pregunta del Grupo Socialista y unido al complemento que ha hecho anteriormente, no tengo nada más que decir. Quedo a su disposición para cualquier tipo de aclaración y ampliación.

Gracias, señor Presidente.

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

Para el turno de réplica, señor Casas.

El señor Diputado CASAS MATEO: Gracias, señor Presidente.

Como buen funcionario, don José Vicente Lacasa nos ha hecho una pormenorización de unos datos que, entre otras cosas, los tenemos por escrito, porque son tan antiguos...

Todas esas carreteras, todo eso que el señor Consejero ha vendido (no sé si lo ha vendido o no, pero queda en el aire qué ha hecho este Gobierno), pues son las carreteras que, en realidad, estaban en la Ley de regularización y que, por un coste global —en aquel momento— de tres mil novecientos millones, se habían pagado mil doscientos cincuenta millones de pesetas (por cierto, han sido incrementados todos sus presupuestos. Me imagino que, en parte, puede ser por intereses, pero hay una parte menos justificada: por ejemplo, la carretera de Embún-Aragüés, que estaba en ciento ochenta y cinco millones, ha pasado a doscientos cincuenta y cuatro... Por supuesto, estará todo justificado...). Pues, de esos cuatro mil millones de pesetas, a usted le quedan en la Ley de regularización, prácticamente, dos mil, con un presupuesto del año noventa y cinco de cuatrocientos cuarenta y siete millones —un presupuesto que las Cortes dieron—.

Entonces, si, en los dos años que llevamos de presupuestos con la Ley de Regularización, había que pagar dos mil millones de pesetas y tiene usted aún mil ciento quince de este año, realmente, el esfuerzo es relativamente corto.

Pero no es solamente eso. A nosotros, políticamente, nos preocupa que usted venga a dar toda esta relación de carreteras como una gestión que, en su globalidad y en su totalidad —porque ha dado los presupuestos globales—, es de este Gobierno. Y no es de este Gobierno. En todo caso, este Gobierno tiene la obligación lógica de terminar lo que se ha empezado por un Gobierno anterior.

Puede ser que en agosto del noventa y seis no conociéramos alguna de las obras, pero usted no sé si conoce que el Gobierno de Aragón tiene un sistema de información —me imagino que lo conoce— por la vía informática, tiene una página de información en la que, cuando se solicitan las contrataciones del Departamento de Ordenación Territorial, te dan las que te dan, y las de agosto no están. Así que revisen ustedes el programa informático, por si acaso.

Dice que todas las obras corresponden al plan de carreteras. La verdad es que yo no he tenido mucho tiempo para consultarlo, pero lo de San Mateo-Zuera no me suena. Puede ser que esté y puede ser que sea conveniente, incluso puede ser que en esta Cortes lo veamos todos bien. Pero, si está en el Plan de carreteras, dígame en qué página y lo miramos; si no, se lo dejo yo, el Plan regional de carreteras lo tengo aquí y lo puede buscar, a ver si está. Si es un error, en todo caso, lo averiguaremos.

En el problema de la transferencia de carreteras con otras administraciones, parece ser que, mientras todos mantengamos la misma posición de que nadie pierda nada, lo que vamos a hacer es cambiarnos unos pobres por otros, deja la situación como está. Yo creo que habrá que buscar algún sistema, equis, el que sea, para intentar resolver esta cuadratura del círculo, porque si las diputaciones provinciales no pueden mantener las carreteras que tienen, la Diputación General no puede mantener las carreteras que tiene, los municipios, la Confederación Hidrográfica, etcétera, y lo que vamos a hacer es una reorganización competencial, bueno, pues no es malo que se haga una reorganización competencial, incluso la apoyaremos porque hay cuestiones que puede ser que sea más lógico que las tenga la Diputación General (por ejemplo, la carretera que va a unir Frías con Cuenca, lógicamente, no tiene sentido que la tenga la Diputación Provincial de Teruel, de acuerdo). Pero, una vez que pongamos a cada pobre con su organización, pues los de Cáritas pasarán hambre y los del centro de acogida también pasarán hambre. Ese es el problema, y habrá que ver cómo se puede solucionar ese asunto.

Me encanta cuando dice el señor Consejero que yo sé, efectivamente, que usted no va a mirar la cuestión política en estas adjudicaciones, lo sé perfectamente. Lo único que me gustaría —igual lo proponemos en alguna conversación que tengamos con el señor Lanzuela— es que, entonces, a usted le dé más competencias, por ejemplo, no sé, que lo hagan partícipe del Consejo del IAF, o del consejo de notables que reparte el Fondo local; sería estupendo, y así veríamos cómo Calatayud se lleva lo que se lleva, cómo Zuera se lleva lo que se lleva y cómo el pueblo del chófer de Lanzuela se lleva lo que se lleva.

Eso es lo que tenemos que hacer, porque comprenderá usted que tengamos que sospechar cuando tenemos cosas tan claras, tan claras. Y yo no digo que usted sea, no; pero que hay actuaciones que lo son, sí. Y en Ordenación Territorial, a lo mejor, donde menos, también se lo digo, salvo alguna pequeña duda que podamos tener.

Es bueno recuperar el prestigio como buen pagador, es bueno, sobre todo cuando el prestigio se rompe, entre otras cosas, porque desde la oposición se quiere romper el prestigio también. Pero es conveniente no perder el prestigio como impulsor, como político, como persona que quiere desarrollar esta tierra. A ver si la única manera de salvar a Aragón ahora va a ser que nuestras arcas autonómicas estén saneadísimas frente a unos ciudadanos que, como digo, van a entrar a Maastricht con la ropa vieja o con las ruedas pinchadas... Habrá que ver hasta dónde podemos sujetar las cosas.

Me imagino que usted ha venido a esta comparecencia con la típica argucia de hacer la intervención política en la última intervención, cuando yo no le puedo responder, seguramente, porque ya me imagino que eso está en el libro de los consejeros, donde se dice: «No, tú ve tranquilo, hártalos de cifras y, cuando el Simón salga despotricando, como suele hacer, o haciendo crítica fuerte, entonces tú le das, que ya no te puede contestar...». Me imagino que será eso.

En todo caso, espero que su intervención sea más política y que nos diga de verdad cómo va a financiar estas obras, qué anualidades. Porque usted ha hablado de cuatrocientos millones del Fondo especial de Teruel cuando ha dicho que no se puede decir nada hasta que no se reparta, pero ya tiene cuatrocientos millones, ¿o es que lo han repartido a ojo y ustedes se distribuyen luego las carreteras?, ¿o no se saben ya las obras que puede haber?

En su comparecencia en la provincia de Teruel —y no es porque yo sea de allí, pero a lo mejor tengo más datos de esa zona—, usted habló de algunas actuaciones que no ha nombrado: Allepuz-Villarroya, ensanche del puente del río Guadalupe, en Alcañiz, y nacimiento del Tajo-Cuenca. Yo pensaba que iba a ir con los presupuesto de ya, pero, no sé, no me ha quedado claro si eso, por lo visto, está en redacción de proyecto, por lo que ha dicho usted, o ha hecho una valoración de ciento cincuenta millones, no sabemos si se irán a fondo especial... En fin, nos queda la nebulosa de qué va a hacer ahí.

En general, podemos decir que continúa una táctica política perversa, en el siguiente sentido: primero, echar la culpa de la deuda; segundo, apuntarse las obras que se hacen con cargo a la deuda; en tercer lugar, prometer que haremos mucho; en cuarto lugar, no dotar de presupuestos; en quinto lugar, lanzar un pelotazo de deuda hacia delante, y, en sexto lugar..., ya no lo sé, en sexto lugar ya no lo sé, ya no llego, pero me imagino que será repetir el ciclo.

¡Hombre!, pues no les va mal la táctica, la verdad es que no les va mal, las encuestas no les van tan mal, en lo que yo conozca. Pero los aragoneses, yo creo que los aragoneses no se

creen nada, porque es que ni una obra de verdad. Porque ahora estamos en trámite de licitación, pero es que usted va a hacer una adjudicación: ¿de qué nivel?, ¿definitiva ya?, ¿para empezar a trabajar ya este año, o, con quinientos millones, ni se llegará a hacer acopio de material, o hará usted una adjudicación provisional de estas obras (de la última relación, porque la otra sí, están terminándose, lógicamente estaban contratadas y estaban en marcha)? Con lo cual, al año que viene, tendremos que ver si los presupuestos recogen las partidas de la primera anualidad de verdad (si los señores del PAR llegan a un arreglo en el Gobierno para ver cuánto invierten), y veremos qué anualidades nos prepara para estas obras, para los tres mil cien millones, porque, a quinientos y pico por año, pues en esta legislatura no se acabarán, en esta legislatura no se acabarán ni éstas.

Y, en cuanto a relación de proyectos, pues nos parece muy bien. De proyectos redactados en la dirección general, tiene usted una biblioteca, una biblioteca completa, y me imagino que prácticamente todos con arreglo al Plan regional de carreteras.

Nosotros, sin entrar en cosas puntuales —y vuelvo a decir la valoración política general—, yo creo que en estos dos años puede ser que, ante algún constructor, hayamos —dice usted— recuperado el prestigio de buenos pagadores. Mire, yo le voy a contar una anécdota: cuando yo estaba en el departamento, vino una vez una empresa catalana y me contaba qué pasaba en Cataluña. Decía: «Pues mira, allí fui a cobrar el otro día una obra que hace dos años que me la deben, y el director general me pedía descuento por pronto pago». Eso, en Cataluña.

Bien, pues nosotros vamos a recuperar nuestro prestigio de pagadores al máximo, pero, ¡hombre!, recuperemos también el prestigio..., que no es precisamente del Partido Socialista, un impulso que se dio en Aragón (a lo mejor, si quiere, económicamente hasta excesivo) en el año 1990-1991, con aquella Ley de inversión especial que aprobaron las Cortes. El Plan de carreteras, usted recuerda que son cincuenta mil millones en el primer tramo, y ciento un mil —me parece que es— en total. De los cincuenta mil millones, yo creo que vamos a cerrarlo con unos doce mil —mil arriba, mil abajo—, con lo cual, realmente, puede ser que la planificación fuera optimista, puede ser. Pero, claro, el sistema de inversión tradicional en Aragón, si sacáramos la media anual de inversión, supera con bastantes creces la que en este momento se está dando y se prevé que se pueda hacer.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Para su dúplica, tiene la palabra el señor Consejero.

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

En la primera relación he dejado bien claro que eran proyectos que estaban en marcha, pero también eran proyectos que estaban sin consignación presupuestaria en aquellos momentos y que tuvimos que pagar.

Y usted lo sabe muy bien, porque, si miramos la ejecución de presupuesto del Departamento de Ordenación Territorial en el año noventa y cuatro, si usted se acuerda, era del 61% en cumplimiento de pagos, pero ustedes no fueron capaces de aprobar los presupuestos del noventa y cinco... No mueva la cabeza, porque no fueron capaces, ya que ustedes los retiraron de estas Cortes, o sea, no los hicieron, los trajeron y luego se los llevaron. ¿Por qué? Sencillamente, porque quizá estaba muy clara la

estrategia de lo que querían hacer y cómo querían dejar todos los compromisos del Gobierno de Aragón para que los demás, cuando nos hiciéramos cargo, nos las arregláramos y tuviéramos las manos atadas. Y ésa es, un poco, la estrategia que ha seguido siempre el Partido Socialista, no solamente en el Gobierno de Aragón, sino en todas las instituciones en las que ha gobernado.

Nosotros, en este momento, hemos pagado lo que había pendiente y hemos sacado obras a las cuales usted, en la réplica, no ha hecho referencia porque dice que no están en la pantalla del ordenador. Yo desconozco si están en la pantalla del ordenador en este momento. Lo que sí le puedo decir es que esas obras salieron en los boletines, que fueron adjudicadas y que, además, figuraban con anualidades para este año en los presupuestos del noventa y siete en estas Cortes, con lo cual ya me dirá usted cómo llevan las cosas o cómo hacen el seguimiento. Quizá sea que usted no está de portavoz en esta Comisión y lo lleva otra persona y no le ha pasado la información.

En cuanto al Plan de carreteras y a las actuaciones, sabe usted que el proyecto de San Mateo a la carretera estaba redactado en el departamento, por parte del Gobierno anterior, y que está en el objetivo 2.

En relación a las carreteras de las diputaciones a las cuales ha hecho referencia, yo he dicho que estoy de acuerdo en el traspaso. Lo que ocurre es que hubo dos años en los que no se tomó ninguna iniciativa de traspaso de carreteras. Si tan sensibilizados estaban, yo no sé cómo entre el año noventa y tres y el año noventa y cinco no hubo algún traspaso o firma de algún convenio... Sí, el convenio que hicieron de los hospitales así salió, porque negociar como negociaron ustedes lo hace hasta un niño de dos años, ésa es la verdad, porque, al final, parece ser que eso no es legal y que quedan suspensos esos convenios. Pero, en fin, me hubiera agradado que ya en este momento tuviéramos el camino abierto.

Quiero decirle, por supuesto, que lo que ustedes hablan de politización en cuanto a la actuación del Gobierno de Aragón, todo el mundo que está aquí, todos los aragoneses conocen qué hicieron ustedes con el famoso Plan de empleo: ahí actuaron libremente, o sea, ahí se ayudó a todos los ayuntamientos sin tener en cuenta el color político. Usted sabe muy bien qué es lo que hicieron.

Y le voy a decir más: en el departamento, yo me he encontrado con una serie de actuaciones pendientes de pago, y, precisamente, donde más cantidades pendientes de pago se encontraban era en los ayuntamientos en los que había alcaldes socialistas. ¿Y por qué era eso? Sencillamente, porque el bolígrafo había apuntado hacia un determinado municipio y había puesto unas cantidades grandes, mientras que a otros municipios les ponía cantidades más pequeñas. ¡Así salieron las cosas!

También he de decirle que, por supuesto, si usted me ha escuchado (que dudo que me haya escuchado en la exposición), por un lado, he querido ser muy claro y hacer una diferenciación de distintos tipos de obras, y lo que hemos hecho primero ha sido el saneamiento y después impulsamos las obras. Quizá no haya oído las dos últimas relaciones de obras que le he dado... Pues, si las ha oído, lo que me extraña son las manifestaciones que ha hecho o que hace en relación a eso.

Pienso que la idea del Gobierno de Aragón es impulsar las comunicaciones —usted lo sabe muy bien— y buscar fondos por donde sea para estas actuaciones, pero siempre y cuando el camino esté expedito y limpio.

A mí, lo que no me vale es la referencia que ha hecho a ese director general de Cataluña y a un contratista. Quizá eso le sirvió a usted en el Departamento de Agricultura, y a sus com-

pañeros en los otros departamentos, para seguir en la línea de prometer, pero no pagar.

En este tema y para aclararle lo que me ha dicho, por supuesto, las adjudicaciones que vamos a hacer son adjudicaciones definitivas, que tienen la aprobación del Consejo de Gobierno. Y, lógicamente, todas las actuaciones a las que ha hecho referencia, que están en este momento en licitación y que se van a adjudicar próximamente, se van a comenzar a ejecutar en este ejercicio en la parte correspondiente de anualidad, porque tienen una anualidad relativamente pequeña (como he dicho antes, está dividido en varias anualidades, y esta anualidad es pequeña), pero se pondrán en marcha porque el trabajo fuerte lo tenemos que hacer al año que viene, puesto que no dudo de que los presupuestos se van a aprobar, y, en todo caso, los compromisos que yo he adquirido o que adquiere el departamento, desde el punto de vista de presupuestos, nunca superan —como he dicho antes— lo especificado en el artículo 40 de la Ley de Hacienda.

Por lo tanto, no tengo ningún problema en cumplir los compromisos para el año que viene desde la consejería. Estoy muy tranquilo en ese aspecto, y le quiero tranquilizar a usted sobre lo que ha dicho en cuanto a que siempre serán adjudicaciones provisionales. No: las adjudicaciones van a ser definitivas en toda regla, para empezar a trabajar.

Y sí le tengo que felicitar, le tengo que felicitar por la información puntual que parece que tiene del departamento en cuanto a esa biblioteca. Lo que me extraña es que, incluso con esa información que tiene, me haga las preguntas que me hace.

Gracias.

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

Para solicitar aclaraciones o formular preguntas sobre la información facilitada, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Mixto, don Chesús Bernal.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Gracias, señor Presidente.

Le voy a dar, señor Consejero, un agradecimiento a medias, porque usted ha sido muy prolijo en los datos, pero le voy a hacer al mismo tiempo una petición: esos datos, ¿nos los puede dar por escrito?, ¿me los puede hacer llegar al Grupo? Porque, entre otras cosas, aparte de que usted ha leído muy rápido, la pronunciación en algunos casos no era muy clara, en cuanto a los cientos de millones, e incluso ha habido algún proyecto que se ha saltado. Es decir, por ejemplo, ha hablado al principio de cada apartado del número de proyectos y, luego, en algún caso, se ha saltado alguno leyendo y ni siquiera... Sí, en los proyectos ejecutados en su totalidad entre el noventa y cinco y el noventa y siete, son dieciséis proyectos y usted sólo ha leído quince (por ejemplo). Pero, vamos, es una cuestión menor.

Lo que le quiero decir es que, si usted llega aquí y nos hace una lectura como la que nos ha hecho, es difícil, incluso estando acostumbrado a escribir muy rápido, cogerle todos los datos. Entonces, le agradecería que nos los dé por escrito, porque, incluso, creo que pueden tener problemas en los servicios de transcripción para ser exactos en algunas cantidades.

Segunda cuestión (bueno, algunas de las cuestiones que le pensaba plantear ya las ha respondido con su comparecencia, pero quedan algunas otras). Yo sí que echo en falta una visión global, aparte de los datos concretos, sobre los planes del Gobierno. Ya sé que hay una interpelación presentada en el registro por el señor Valentín Calvo, pero a falta de que esa inter-

pelación entre en el orden del día y se tramite, pues yo sí que echo en falta una visión global de la política de carreteras que el Gobierno piensa desarrollar, porque la pregunta clave sigue estando latente: ahí hay un Plan de carreteras —y me lo ha oído decir en más ocasiones, no sólo referido al Plan de carreteras, sino en general—, hay un plan aprobado por las Cortes. Entonces, una de dos: o se cumple o no se cumple.

Desde luego, a este ritmo inversor es difícil, por no decir altamente improbable, que el Plan de carreteras se pueda cumplir: con esos ciento y pico mil millones de pesetas en inversión previstos, cinco mil quinientos kilómetros de carreteras en Aragón..., yo creo que hay que sacarse muchos conejos de la chistera para que ese plan pueda cumplirse.

Entonces, la primera pregunta que yo le quiero hacer es: ¿qué piensa usted con respecto al plan?, ¿piensa que se puede cumplir y que se va a cumplir, o no? En caso negativo, ¿piensa plantear una revisión del Plan de carreteras?, porque yo creo que los planes están para cumplirse, y, si no se puede cumplir, que se revise y vamos a un plan con el que todos estemos satisfechos, empezando por el Gobierno y por los Grupos que le apoyan o por el Grupo mayoritario que le apoya. El problema es que cada vez que hablamos de carreteras se vuelve a sacar el mismo sonsonete, y yo quiero saber eso.

Segunda cuestión, que le querría plantear ya más completa. Con respecto a las señalizaciones, en estos momentos, ¿qué porcentaje de carreteras han sido ya actualizadas en cuanto a señalización? Lo digo porque algunas carreteras que han pasado a ser autonómicas, que antes eran denominadas «nacionales», siguen con rotulación antigua; incluso las hay que tienen las dos rotulaciones en la misma carretera (es decir, guardan rotulaciones anteriores y rotulaciones modernas), y eso da lugar a confusiones. Le voy a decir más: hay casos en los que, sobre el mapa de carreteras, figuran con una denominación, como carreteras autonómicas, y luego, en el trayecto y en las señalizaciones, figuran como nacionales.

Entonces, creo que ahí hay un problema, que no es carísimo y que hay que solucionar, porque eso sí que origina confusiones al ciudadano de a pie.

Y le voy a plantear, en este sentido de señalizaciones (y me voy a anticipar, incluso, a lo que pueda decir el señor Rubio posteriormente), una reclamación que nos hicieron ayer en la visita que una Comisión de estas Cortes hizo al parque cultural del río Martín. El parque cultural del río Martín está indicado en las carreteras, no hay problemas con las carreteras provinciales y no hay problemas con las carreteras nacionales, pero hay un problema con las carreteras autonómicas.

Yo creo que éste es un problema grave, porque si desde el departamento de su querido compañero de Consejo de Gobierno señor Bielza (querido de todos nosotros, también) se impulsa un proyecto de parques culturales, y ustedes, desde su departamento, ponen problemas para que en las carreteras autonómicas se señalicen esos proyectos, ahí hay falta de diálogo. Ese diálogo que tuvieron para plantear las directrices generales de ordenación territorial ha fallado con respecto a las carreteras. Y yo le ruego que faciliten esto, porque se trata de un proyecto en el que yo creo que, administrativamente, no se pueden poner problemas, y, sobre todo, que en las carreteras autonómicas son las únicas en las que se plantea el problema.

El mismo problema —ya se lo he adelantado—, en otros casos concretos, como en la A-138, por ejemplo. Nosotros acabamos de presentar en Registro una proposición no de ley, precisamente, para que solucione el problema de la señalización de la A-138: al cambio de titularidad de la carretera, nos en-

contramos con que no se indica hasta dónde llega la carretera, y se marcan los desvíos pero luego no figura bien.

Otra cuestión: carreteras iniciadas, que —como usted ya sabe— están sin acabar y que ustedes han dado ya como acabadas. Le hice hace unos meses una pregunta con respecto a la A-129, a su paso por Villamayor, ¿recuerda? Esa carretera sigue sin estar concluida, sigue sin estar concluida a su paso por Villamayor, y sigue con el antiguo suelo, sin acabar.

Me alegro de que ya haya dado una fecha para la variante de Coscojuela de Sobrarbe, porque yo creo que es lamentable la situación que hay en esa carretera en estos momentos. Incluso me parece que «largo me lo fiáis», aunque ha dicho que espera que al final de este año esté concluida, porque creo que ya dura un año y medio el desvío.

Luego, usted se ha referido a «acercar las comarcas orientales». Acercar las comarcas orientales, pero en las obras que ha planteado, prácticamente, sólo están, por un lado, la carretera Fraga-Zaidín y, por otro, la referencia a la carretera de Alcubierre a Lanaja.

Yo creo, señor Consejero —y ésta sí que es una cuestión que yo tengo interés especial en subrayar—, que, en estos momentos, las carreteras de comunicación de las zonas orientales de Aragón son un problema no sólo de comunicación o un problema de planteamiento de obras, de licitación, de adjudicación: son un problema político y social. Yo creo que, en estos momentos, clama al cielo el problema que se da con el eje del Cinca y con la carretera de Fraga a Huesca. Son un problema político de primera magnitud, una asignatura pendiente no sólo para usted, sino también para el Gobierno. Yo creo que ahí sí que se debería demostrar algo; aparte de hacer que los consejeros viajen a Benabarre y cosas así, este tipo de actuaciones sí que demostrarían voluntad de acercar, política y socialmente, la zona oriental de Aragón al resto de Aragón. Y, en concreto, que una ciudad como Fraga esté comunicada con la capital, Huesca, como está comunicada, yo creo que eso no admite más demoras.

Para acabar, le quiero plantear... No iba a plantear más cuestiones que aquellas sujetas al objeto de la comparecencia, pero, puesto que incluso usted se ha referido a aspectos como la autovía y el eje norte-sur, pues ya me ha puesto usted en el disparadero de tener que hacerle preguntas que no eran tampoco objeto de la comparecencia y que ni siquiera son competencia directa de usted y de su departamento. Le tengo que plantear forzosamente tres cuestiones.

Primera cuestión: ¿que hay de la solución a la nacional II a su paso por Fraga? Estas Cortes han aprobado por unanimidad varias proposiciones no de ley para que usted desarrolle unas negociaciones e inste al Gobierno central a la solución de ese problema.

Segunda cuestión: ¿qué nos puede decir, a fecha de hoy y tras los últimos acontecimientos por parte del Ministerio de Fomento y por parte de la comisión de afectados, con respecto a la autopista A-68 y la autovía de Logroño?

Y tercera cuestión: ¿qué novedades hay en ese sentido con respecto a los cinturones de ronda de Zaragoza?

Y, ya, una última consideración, la última de todas, señor Consejero. En esta Comisión se han aprobado por unanimidad varias iniciativas, una de ellas la de la mejora de las carreteras en el eje del Vero. En su relación, en los cinco bloques que usted ha indicado, yo no veo nada en relación con el eje del Vero, con la comarca del Somontano de Barbastro, a pesar de que hay aprobadas iniciativas por unanimidad que le fijaban plazos a su departamento para el final de este año. ¿Qué me tiene que decir con respecto a eso?, porque me parece preocupante que

hay proposiciones no de ley aprobadas por unanimidad que luego no se contemplen en ninguno de los cinco bloques a los que usted se ha referido.

Muchas gracias.

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

Señor Consejero, ¿va a responder?

Le rogaría, en relación a la documentación que le ha solicitado el Grupo Mixto, que la haga llegar a la Mesa para repartirla entre todos los Grupos Parlamentarios.

También para solicitar aclaraciones o ampliar información, tiene ahora la palabra el representante de Izquierda Unida don Félix Rubio.

El señor Diputado RUBIO FERRER: Gracias, señor Presidente. Señor Consejero. Señor director general.

Yo seguiré insistiendo —me comprometo a ello para toda la legislatura— en un elemento que me parece que se incumple sistemáticamente en esta cámara, y es que, cuando se nos traen datos, cifras y porcentajes, los conocemos sobre la marcha (afortunadamente, después de dos años transcurridos, hemos hecho los correspondientes cursos de escritura rápida, comprensión lectora rápida), y, por lo tanto, yo me comprometo a seguir insistiendo. El otro día nos liamos en exceso con la comparecencia del señor director general del Agua...

Yo creo, señor Consejero, señores del Ejecutivo, que no estaría nada de más, para facilitar el trabajo parlamentario, pasar la documentación con brevedad, incluso en la propia comparecencia, ya que ello nos serviría para hacer un análisis, aunque fuese breve y momentáneo, con un poco más de profundidad de la que podemos tener ahora. Y, como creo que es la décima vez que yo digo esto y no se tiene en consideración, pues, simplemente, que sepa, señor Consejero, que voy a continuar en esta línea.

En todo caso, de su comparecencia, señor Consejero, dos deducciones pueden sacarse: la primera, que han tenido que transcurrir dos años de legislatura para que el Gobierno de Aragón haya traído, aunque de esta forma tan apresurada y tan rápida para los que escribimos (yo lo he apuntado todo, afortunadamente), dos años para conocer sus intenciones. Y, además, que lo hemos conocido como consecuencia de una solicitud que se ha realizado por un Grupo Parlamentario, pues ni siquiera ha sido *motu proprio* por parte del Gobierno, por lo que tiene que hacerse un análisis y una valoración política en este instante.

En todo caso, señor Consejero, yo quiero agradecerle, en nombre del Grupo Parlamentario Izquierda Unida, que, con lo que usted nos ha soltado aquí hoy, conocemos las prioridades del Gobierno hasta los primeros meses del año noventa y nueve. Ese es un elemento que creo que no hubiera sido necesario exponerlo a solicitud de ningún Grupo Parlamentario, sino que lo hubieran hecho ustedes. Pero ya conocemos esas prioridades, aspecto que me parece interesante y que nos servirá para hacer una valoración política más detallada de esas prioridades y profundizar en las mismas. Yo le aseguro que, en el inicio de la semana próxima, alguna valoración podremos hacer con más detenimiento.

A vuela pluma, señor Consejero, creo que existe una descompensación en sus planes previstos; entre las obras planteadas, las obras planificadas, las obras que ustedes van a acometer con carácter prioritario, existe una descompensación entre las tres provincias. Desde mi punto de vista, con las cifras que

yo tengo —aunque han sido un poco rápidas—, creo que existe una descompensación. Luego podríamos dar algunas cifras, pero, en todo caso, yo haré la valoración con más detenimiento.

A vuela pluma, entre los tres bloques que usted nos ha destacado (el bloque de obras ejecutadas, el bloque de los ocho proyectos nuevos que están finalizando o por finalizar en el noventa y ocho y el bloque de los dieciséis proyectos para licitar, que seguramente finalizarán en el año noventa y nueve), creo que la provincia de Teruel completa un 25%, aproximadamente, de esas obras; la provincia de Huesca, un 40%, y la provincia de Zaragoza, un 35%. En todo caso, yo me comprometo a profundizar un poco más en ese tema.

Es cierto, por otra parte, señor Consejero, que, de estos tres bloques (no entro a valorar el bloque cuatro de la programación, de nuevos proyectos que se supone que podrían ir ya para después del noventa y nueve y, por lo tanto, parece que no es oportuno), de esos tres bloques de proyectos, entre las obras ejecutadas, los ocho proyectos nuevos y los dieciséis que podrían finalizarse antes o hasta el año noventa y nueve totalizarían, aproximadamente, alrededor de nueve mil millones de pesetas (un poco más), que, distribuidos en cinco años, nos dan un volumen de inversión inferior a dos mil millones de pesetas anuales, lo que supondría, sobre la previsión del Plan general de carreteras, un descenso en cinco veces de lo que aquí estaba previsto (que no digo yo, no voy a defenderlo, que esto fuera un plan realista en la inversión).

En todo caso, lo que hay aquí, en este ánimo inversor de escasamente dos mil millones al año (globalizo los cinco años), supondría el desarrollo de este plan en cincuenta años, lo que quiere decir que, en todo caso, sería importante plantear algún sistema parlamentario, algún método parlamentario para adecuar esto en prioridades, porque, claro, si no, cincuenta años... Recordará seguramente, señor Consejero, que en algunas de sus comparecencias iniciales, a la vista de los planes de inversión que había en los primeros años, yo calculé que nos íbamos a ciento cincuenta años; pero, como últimamente se está ajustando, ya estamos en este momento en cincuenta años.

Pero, dicho con toda seriedad, es cierto que, teniendo este plan, sería necesario intentar hacer algún ajuste, desde un punto de vista parlamentario, para ver todo esto que había aquí contenido si es que realmente se está de acuerdo. Nosotros estamos totalmente de acuerdo con lo que aquí se ha contenido, pero luego, evidentemente, en los próximos cincuenta años, con este ritmo inversor, habría que hacer un ajuste, al menos, de prioridades.

Y, por último, señor Consejero, finalizaré diciendo que algunas de estas obras —aunque no he tenido tiempo, suelo ser bastante viajero y últimamente he visitado personalmente algunas de las carreteras que aquí aparecen—, concretamente la carretera de Galve a Camarillas (en el bloque primero de obra ejecutada, donde se habla de finalización de la misma), le voy a decir que, entre el cruce de la carretera nacional y Galve, todavía hay cinco kilómetros sin ejecutar, y he tenido oportunidad de visitarla especialmente porque ha habido quejas vecinales debido a que hace poco tiempo hubo un accidente y murió un chico joven de veintitantos años.

Es un aspecto estrictamente puntual, no quiere decir sea un elemento de profundidad de debate, pero quizá resultaría interesante conocer que en algunas de esas actuaciones siempre puede existir algún tipo de desajustes que, en todo caso, sería interesante resolver y complementar.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

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

Grupo Parlamentario del Partido Aragonés. Señor Calvo, tiene la palabra.

El señor Diputado CALVO LOU: Gracias, señor Presidente.

Gracias al señor Consejero por la información que nos ha facilitado y que habrá de compartir con el Grupo Socialista, que la ha hecho posible al pedir su comparecencia.

Debo confesar que la preocupación que nos produjo la presentación de los presupuestos de su departamento, y que pusimos de manifiesto en su momento (concretamente, en el programa de carreteras, en el que tan sólo figuraba una partida de quinientos nueve millones para obra nueva), se ha visto mitigada por esta su intervención de hoy en la que ha anunciado unas inversiones que, estando lejanas de las cantidades previstas en la revisión del Plan de carreteras, no son las escuálidas de los presupuestos de 1997.

Porque la comparecencia parece positiva, creo que no debiera haber esperado a que un Grupo Parlamentario la pidiera y que los componentes de esta Comisión se hayan tenido que enterar por los medios de comunicación de los planes de actuación de su departamento, que no coinciden con su intervención en la totalidad.

Fue en marzo (el día 4, concretamente) cuando, en una rueda de prensa, por el *Diario de Teruel* nos enteramos de la inversión de dos mil millones de pesetas en la provincia de Teruel. Concretamente, decía: «El Consejero informó que las inversiones en carreteras para este año —digo para este año, ¿eh?— rondarán los dos mil millones de pesetas, incluidas las actuaciones de conservación».

Debo confesar que, conociendo lo exiguo de los presupuestos y no estando firmando el convenio del Plan especial de Teruel, la noticia nos pareció algo así como el milagro de los panes y los peces. Pero la noticia era seria, e incluso se proporcionó a los periodistas un dossier de las obras contempladas (que no vendría mal que nos lo proporcionara a esta Comisión, porque creo que está muy bien estudiado y que valdría la pena que lo tuvieran todos los miembros de la Comisión).

Esta sorpresa aún fue mayor cuando nos enteramos, también por los medios de comunicación, con motivo de la inauguración de la variante de Ricla, de que en las carreteras de la provincia de Zaragoza se iban a invertir otros dos mil millones de pesetas este año. Aquí también están los titulares de prensa, donde se dice que «... las carreteras de la provincia, para las que se han presupuestado dos mil millones de pesetas este año». En total, ya son cuatro mil millones de pesetas, y faltaba Huesca, donde, por los datos que nos ha dado, la cantidad todavía es mucho mayor.

Evidentemente, estas actuaciones, aunque no se puedan llevar a cabo en 1997, como fue anunciado a los medios, abre la puerta a la seguridad de que en 1998, contando, a su vez, con los presupuestos del noventa y ocho, se dará un importante impulso a las carreteras de la Comunidad Autónoma, que, sin ninguna duda, me atrevería a decir que es la principal prioridad que para el auténtico progreso tiene Aragón. Por ello, tenemos que felicitarle si, finalmente, esto se lleva a cabo.

El plan de actuación en carreteras no sólo debe tratar de la licitación y financiación de las obras en curso: creo que, aprovechando la presencia del Consejero, debemos hablar de la planificación futura. Creo que en su primera intervención ha hecho mención a que la comparecencia no contemplaba determinados planes, pero, según tengo yo aquí, en la notificación

de esta comparecencia, habla de «... actuación en carreteras, obras licitadas y pendientes de licitar y financiación». Por lo tanto, creo que se puede hablar muy bien del Plan de actuación en carreteras en general.

A este respecto, quiero recordar —y alguno de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra ya han hecho mención a ello— que nos anunció en su momento la modificación de la Ley de carreteras de la Comunidad Autónoma. Todavía no han llegado a estas Cortes las modificaciones que se quieran introducir, y, por lo tanto, está en vigor en toda su extensión la Ley 6/1993. En las disposiciones adicionales segunda y tercera se ordena la elaboración del catálogo de la red de carreteras que se debe transferir a la Diputación General y cuya titularidad corresponda a otras instituciones.

Hace un año fue aprobada una proposición no de ley en la que se solicitaba, para su debate, un programa que contuviera el catálogo de la red autonómica de carreteras. El 30 de octubre se envió a estas Cortes el listado de esas carreteras de competencia de la Comunidad Autónoma, que no responde al espíritu de la proposición no de ley, puesto que ese listado recoge las carreteras que en su día fueron transferidas, y no aquellas que, por sus características, deban formar parte de la red autonómica.

Es un tema que puede ser conflictivo, tal como usted ha explicado, porque, al transferir carreteras, hay que transferir también los medios. Pero es absolutamente necesario que tengamos perfectamente definida la red de carreteras, por su importancia, y, atendiendo a parámetros cuantificados, se puede hacer bastante bien con criterios sinceramente objetivos.

Quiero hacer hincapié en este tema, porque no parece serio ni procedente que se aprueben proposiciones no de ley e instancias de los Grupos Parlamentarios, casi siempre por unanimidad, para que determinadas carreteras pasen a titularidad de la Diputación General de Aragón y, luego, esas proposiciones no se cumplan. Pero nos permiten, evidentemente, contentar a los alcaldes de turno, y este procedimiento no es serio, no deja en buen lugar a ninguno de los protagonistas: a unos, por no cumplir, y a otros, porque sus acuerdos no se cumplen.

A título de ejemplo, no me voy a referir a ningún ayuntamiento en particular, sino al programa de obras de 1997 para Teruel. Figura en él el acondicionamiento de una carretera, y quiero hacer hincapié en que usted, al principio de su parlamento, ha venido a decir que todas las carreteras están incluidas en el Plan de carreteras, todas las que se iban a licitar. Pues bien, en el plan de acondicionamiento de carreteras de Teruel figura la carretera del nacimiento del Tajo al límite de la provincia de Cuenca, con una inversión de ciento ochenta millones de pesetas, que no es cualquier cosa. Pues bien, esa carretera no forma parte de la red autonómica.

Podría poner otros ejemplos, pero éste es, tal vez, el más llamativo. Y no es la primera vez que la dirección general o el departamento de Carreteras de la Diputación General interviene en su conservación. No entro en si es necesario o no invertir esa cantidad en esta carretera, pero resulta paradójico que en una carretera cuya competencia no es de su departamento se invierta una cantidad tan importante.

Para evitar estas paradojas, y no por capricho de los portavoces o de los Grupos de estas Cortes, es muy importante que ese catálogo, atendiendo a razones objetivas, se haga y se negocie con las instituciones. Por nuestra parte, pues, creo que es un tema fundamental el que se pone encima de la mesa, en el que también han hecho hincapié otros Grupos Parlamentarios, y, evidentemente, es absolutamente necesario que su departa-

mento conozca con todo detalle qué carreteras incluye y las prioridades que se deben contemplar.

Esperamos que esas proposiciones no de ley que han sido aprobadas por unanimidad y que, de alguna forma, lo único que pretenden es que su departamento tenga las ideas claras para que la red de carreteras de Aragón sea lo que todos deseamos, se puedan llevar a efecto.

Es un problema que va a crear tensiones con algunas instituciones, porque, evidentemente, habrá que transferir también medios, pero es absolutamente necesario. Y, por otra parte, es cuestión de poner a trabajar a una comisión de transferencias o a un grupo de funcionarios que, en principio, no debe costar dinero. Por lo tanto, nosotros les insistimos en que eso se lleve a efecto.

Por nuestra parte, nada más que decirle que nos sentimos relativamente satisfechos de su comparecencia por los datos que nos ha dado y porque, verdaderamente, a través de los presupuestos, nuestro pesimismo era absoluto en un tema que creemos que es fundamental, y posiblemente el más prioritario que tiene esta Comunidad Autónoma para elevar el nivel de vida de nuestras pobres comarcas, que tanto lo necesitan.

Nada más y muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Ibáñez.

El señor Diputado IBÁÑEZ GIMENO: Gracias, señor Presidente. Y gracias también al señor Consejero y al director general, presentes hoy en esta Comisión.

Quiero agradecerles y felicitarles, felicitarles expresamente por la seriedad y la elegancia política, los datos y las cifras con que ha contestado, especialmente a la intervención del señor Casas, que él mismo ha calificado de «despotricaciones». Creo que han sido eso, porque usted ha intentado sacar el debate de donde debía estar.

Según la petición de comparecencia, aquí se pide «... para informar sobre el plan de actuaciones de carreteras, obras licitadas y pendientes de licitar y su financiación», y precisamente de eso es de lo que usted menos ha querido hablar, porque sabía que, si hablaba de eso, iba a salir malparado —como posteriormente hemos visto— en todo el listado de actuaciones que se han hecho desde la consejería, y que creo que es un resultado brillante. Usted ha intentado llevar el debate al estado general de las carreteras, al tema de traspasos, de pasos a nivel, del Plan especial de Teruel, e incluso ha intentado ya que nos avanzasen los presupuestos del año noventa y ocho. Creo que eso no es serio, así no debe ser. Desde luego, a mí no me ha sorprendido porque, normalmente, sale por ahí; normalmente, saca los pies de las alforjas —como se suele decir— y ¡allá voy! Bueno, pues creo que el señor Consejero ha tenido la paciencia, la delicadeza y la elegancia política de contestarle como se debe contestar, y creo que ahí está el resultado de su intervención.

Claro, casi siempre suele ocurrir que el que más habla —como se suele decir— es el que más tiene que callar, y se critica a veces sin ton ni son. Y no es que con esto no se pueda hablar, pero quiero recordarle —y es parte de lo que aquí se ha debatido— que hay todavía pendientes de pago muchas cosas que ustedes hicieron, incluso sin consignación presupuestaria, y a nadie se le oculta, y hay que volver a mencionar otra vez la Ley de regularización de los treinta y siete mil millones y pico...

Creo que usted tiene parte en esa cuestión, y creo que es obra que todos sabemos de dónde provino.

Pero, vamos, volviendo a lo que el debate en sí era esta mañana, creo que estaremos todos de acuerdo en que, con los presupuestos que había, y que se cifran en torno a los cuatro mil millones de pesetas, pues se han podido terminar de ejecutar —que estaban iniciadas, y eso lo ha dicho ampliamente el Consejero— esos dieciséis proyectos que ascienden a tres mil trescientos sesenta y cinco millones de pesetas. Aunque a mí tampoco me ha dado tiempo de tomar nota de todas las actuaciones, sí de los montos globales, y creo que, al final, es lo que debe quedar.

Voy a intentar recordarlos, porque a nadie se le escape que, en definitiva, lo que vale es lo que se ha hecho y lo que se va a hacer próximamente: dieciséis proyectos que se han concluido, por tres mil trescientos sesenta y cinco millones de pesetas, iniciados ya en el noventa y cinco, pero que se han terminado y se pagan; otras ocho actuaciones que están ya en obra —señor Casas, están en obra, y a usted no le cuadran las cuentas, pero la realidad es que el *Boletín Oficial* lo dice, y creo que lo que se escribe en el *Boletín Oficial* es cierto—, hay ocho proyectos que están en marcha, por mil ochocientos cincuenta millones de pesetas, y que van bastante adelantados, también para concluir próximamente; para adjudicar, también se nos ha relatado que hay otros dieciséis proyectos, que sumarán aproximadamente, más o menos, cuatro mil millones de pesetas, éstos ya inminentes, para licitar; también existen en redacción proyectos —creo que he podido coger como seis o algo así— que supondrán dos mil cien millones de pesetas, y después otra serie de anteproyectos que serán previsiones para más adelante.

Creo que todo este monto, todo este volumen de obra que se ha mencionado y que está en distintas fases, lo que certifica al final es que ha habido una actuación brillante de la consejería, quieran o no quieran. Lo que pasa es que ustedes intentan meter otros temas, desviar la atención y, al final, «a río revuelto, ganancia de pescadores». Pues no, no es así. Las actuaciones son las que son, y el Consejero ha dicho lo que tenía que decir: toda la información de datos, de cifras, de presupuestos que a él se le requerían.

Por tanto, de nuevo mi felicitación al señor Consejero por estas actuaciones, por esta intervención y, desde luego, por la paciencia que ha tenido para aguantar ciertas intervenciones de algunos portavoces.

Muchas gracias.

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

Señor Consejero, tiene su turno para contestar a todos los portavoces.

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

En primer lugar, gracias a todos por el tono de sus intervenciones. Voy a intentar contestar a todo lo que se ha hablado aquí, a las preguntas que me han hecho.

En primer lugar, los datos, por supuesto, estarán a disposición de la Comisión, y, como son datos reales, de los que existen, pues la verdad es que no hay ningún problema para que tengan la información en los distintos Grupos Parlamentarios.

Lógicamente, señor Bernal, dentro de las distintas carreteras, si se ha fijado, sí que hay una serie de prioridades en cuanto a globalidad. Conociendo el mapa de Aragón y conociendo por dónde se va a actuar, diría que en muchos casos estamos en

la línea de ir trabajando en determinados ejes para irlos terminando y completar la red en los distintos tramos.

Lógicamente, también tendría que decirle que a mí me gustaría disponer de más dinero para carreteras, por supuesto, para que este Plan de carreteras (aprobado por el Gobierno de Aragón, no por estas Cortes) se llevara a cabo.

En todo caso, a la vista de cómo puede evolucionar la situación financiera y los recursos financieros de la Diputación General de Aragón, lógicamente, este plan habría que revisarlo en un futuro cercano, ver si discurre en la línea de posibles recursos financieros que tengamos en el Gobierno de Aragón, puesto que este Plan de carreteras responde, en su mayor parte, a prioridades y actuaciones dadas no solamente por los políticos del Gobierno de Aragón, sino también por los funcionarios del Gobierno de Aragón, y a ellos les gustaría disponer de esos fondos para poder actuar a la vista de la realidad.

En todo caso, todos somos conscientes de cómo estamos, y espero que, si no en el próximo ejercicio, sí en próximos ejercicios haya más recursos financieros para poder actuar en más tramos de carreteras.

En relación a las señalizaciones, puede haber algún problema puntual —no lo oculto—; pero, en general, las señalizaciones las estamos actualizando, también teniendo en cuenta no hacer mucha inversión, porque ustedes son uno de los impulsores y defensores de señalizaciones bilingües, y saben que en este momento tampoco tenemos que hacer inversiones que puedan ser muy costosas para el departamento y que dentro de un tiempo, cuando ya esté regularizado el tema lingüístico, tengamos que cambiar los carteles. Por lo tanto, vamos a actuar puntualmente si hay algún problema, pero pensamos que en este momento estamos prácticamente al día. Van a publicarse también unas normas de señalización, en las cuales se va a contemplar ya el posible bilingüismo de las señales para incluir las nuevas acepciones de los pueblos.

Le puedo decir que, en relación a cultura, no tenemos ningún problema, ni en la dirección general ni en el departamento. No soy consciente en este momento, no tengo noticias de que haya habido problemas en Teruel, y, si los ha habido, pues habrá sido un problema entre los servicios provinciales de Teruel. En todo caso, cuando llegue al departamento, si es que hay que actuar, actuaremos. Y, por supuesto, con el Consejero Bielza estaremos totalmente de acuerdo.

En relación a las carreteras, yo quería decir que, en general —y ha hecho referencia a Coscojuela del Sobrarbe—, ése es un tema que quizá le haya quitado el sueño a más de un funcionario, y le hemos dado muchas vueltas para ver cómo resolvíamos el problema. Pero lo que tampoco tenemos que transmitir —y eso se lo agradecería a los que están por esas carreteras— es que, por el hecho de que tengamos un problema puntual o dos problemas puntuales (concretamente, tenemos ese problema en el Sobrarbe y otro problema en Labuerda), que esos dos problemas puntuales, de alguna forma, transmitan a la sociedad que las carreteras de esa zona son una porquería. Lo que puedo decir es que las carreteras, en general, están bien, y que esos dos problemas los vamos a solucionar en un futuro muy cercano, una vez que tengamos ya adjudicada la obra de Coscojuela, que va a ser en breve, y tengamos la solución técnica para el problema de Labuerda (ya sabe usted que hubo un desprendimiento) y podamos actuar en un futuro cercano.

Ha hablado de la parte oriental, y, de hecho, nosotros tenemos una especial sensibilidad de cara a actuar en esas zonas. Lo que no acabo de ver es lo que ha dicho de Fraga a Huesca, porque, si conoce esa carretera, desde Fraga salen dos, y yo

soy consciente de que la carretera que va de Fraga a Monzón está en mal estado, y vamos a intentar corregirla poquito a poco; pero la otra carretera, excepto el último tramo (en las inmediaciones de Fraga), en general está bien, y si hay alguien que haya circulado por esa carretera últimamente, sabe que el problema lo tenemos allí.

En este momento ya tenemos el proyecto redactado, pero, de acuerdo con el Ayuntamiento de Fraga (así me lo han manifestado), actuaremos antes en la otra para intentar evitar la travesía por aquellos desprendimientos y las curvas de Zaidín, ya que hay una circulación de vehículos muy alta, sobre todo de vehículos pesados (camiones para sacar la fruta), y en la otra no tienen problemas y nos piden actuar en ésta.

Por lo tanto, en ese aspecto, vamos a actuar en esa línea. Lógicamente, con el deseo de que, en cuanto tengamos más fondos, podríamos actuar en otras. Pero, prioritariamente, pensamos que lo tenemos que hacer así, no sólo teniendo en cuenta la opinión de los habitantes de Fraga, sino también de la alcaldesa de Zaidín y los demás alcaldes de la comarca.

En relación a la pregunta que me ha hecho de la nacional de la variante de Fraga, lo único que le puedo decir (de hecho, si tengo más información, se la haré llegar) es que ha sido adjudicado el proyecto, que están en fase de redacción de proyecto para solucionar el problema de la variante.

En relación a la A-68, es un tema que estos días ha salido a la prensa, y hay distintas opiniones. De lo único que yo puedo dar cuenta en este momento (ya daré cuenta de la globalidad, y espero que, en futuro cercano, de todos los temas), a raíz de mi última visita y conversación con el director general, sé que va por buen camino lo que es la negociación con la concesionaria AVASA, sin tener una idea concreta de cómo va a finalizar la negociación. En todo caso, sí que hay un compromiso de redactar el proyecto de variante entre la variante actual de Casetas y la autopista.

He de decirle también que, por parte del Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza, hay una modificación del plan en una zona muy determinada, muy cerca de Campsa y junto al término de Casetas, y ya va a quedar reflejado el espacio para pasar esa variante y que no haya problemas en el futuro por mala coordinación entre las distintas instituciones. En este caso, estamos todos de acuerdo en por dónde tiene que discurrir.

En relación a los cinturones de ronda, la verdad es que no es competencia de este Consejero ni sé de las conversaciones directas que puedan tener responsables del Ayuntamiento con el Ministerio. En todo caso, parece que las noticias en este momento son buenas, porque son buenas en general para Zaragoza, y se irá a solucionar el problema de circulación en esas rondas.

En relación al eje del Vero, decirle que hemos «empezado el melón» del eje del Vero, en cuanto a que hemos sacado ya en este concurso el tramo que va desde Barbastro hasta el cruce de Salas, está incluido. Incluso, en su momento yo ya dije algo en relación a la expropiación. Por lo tanto, es un buen comienzo —pienso—, aunque a algunos nos gustara que llegara hasta Alquézar; pero, en este momento, pensamos que lo importante es llegar hasta ese cruce, que es donde existe una riqueza también industrial, por otro tipo de actividad, y al mismo tiempo favorecemos la subida al parque de Guara. Pero esta actuación también va unida a algunas actuaciones concretas en conservación para solucionar algunos pequeños problemas que han surgido de desprendimientos, sobre los que también estamos actuando desde el departamento.

Señor Rubio, me dice que me falta información. Lógicamente, esta información, como no tiene ningún problema, la

verdad es que, tal y como venía la pregunta, pensaba incluso que la tenían, puesto que el estado de las obras del año pasado figuraba ya en todos los escritos y el de este año estaba figurando en las distintas informaciones públicas que ha habido en el boletín. Yo siento que quizá les podía haberles facilitado la búsqueda en el boletín enviándoles las licitaciones una por una..., pero, en fin, el caso es que la información está ahí y, en todo caso, ahora se la haré llegar.

En cuanto a conocer mis intenciones, yo siempre las he dicho, desde el primer día, y quizá en un momento determinado lleva consigo un coste político. Está claro que lo primero que tenemos que hacer es el cubrir, y los contratistas, en las conversaciones que yo he tenido con ellos, siempre lo decían: por una parte, nos gusta tener cartera, pero también nos gusta que nos paguen. Y ésa es una de las cosas que yo acordé con ellos: que, aunque políticamente yo sufriera en ese envite, iba a intentar pagar lo antes posible, y, cuando ya tuviera un poco más claro que yo podía sacar obra para pagarles, lo iba a hacer. Y así lo estamos haciendo, puesto que ésta es una actividad importante no sólo para los que trabajan en la construcción, sino también por todo que lleva consigo en cuanto a actividad.

En relación a las prioridades, lo que sí le puedo decir es que, prácticamente, las carreteras que hemos sacado en gran parte están en el primer quinquenio en cuanto a la prioridad. Hemos intentado ser respetuosos en esas prioridades, y en muchos casos —yo también se lo quiero decir— vienen marcadas por los propios funcionarios, con los informes que nos envían de las distintas provincias.

Y en cuanto a las inversiones por provincia, yo le puedo decir que van totalmente equilibradas. Otra cosa es que no están equilibradas en las que están terminadas, de eso también soy consciente, pero ésa no es mi responsabilidad. Del momento en que se distribuyeron —hace tiempo— esas obras, no digo nada; pero le puedo decir que, en este momento, la lista que tenemos en previsión como obras nuevas, por darle un orden de una serie de obras que tenemos en cartera, tenemos mil ochocientos millones de presupuesto para Zaragoza, dos mil ochenta y uno para Huesca y unos mil ochocientos y pico para Teruel, siendo que en Teruel trabajan mucho por Administración, y lo sabe algún Diputado de los que están aquí presentes puesto que ha tenido relaciones con el departamento. Quizá es en Teruel donde más se trabaja por Administración, y hay algunas obras que no las sacamos a concurso, sino que las hacen los propios funcionarios y los trabajadores que tenemos en el departamento.

Lógicamente, para estas obras (no he hablado porque me llevaría tiempo), tengo también toda la programación de conservación de las distintas provincias. Para hacer la distribución, es importante el distribuirles equitativamente, que también lo hacemos para las distintas provincias, puesto que lo que queremos en todo momento es equilibrar.

He dicho también, y lo vuelvo a repetir, que este plan puede ser revisable, y pienso que, a lo mejor, en un futuro cercano —por lo menos, de aquí a un par de años—, tendríamos que estudiar la modificación de este plan y establecer una serie de prioridades a la vista de la financiación de que dispongamos.

En cuanto a los tramos a que ha hecho referencia, Galve-Camarillas, decirle que se habla del tramo Galve-Camarillas, pero se habla por tramos —por darles un nombre—, lo que no quiere decir que todo el tramo esté completo. En este caso, si hay que hacer alguna actuación en alguna zona, pues ya concretaremos más en ese tramo, pero tampoco lo hemos pormenorizado tramo por tramo.

En cuanto al señor Calvo, también como he dicho antes e igual que a todos, agradecer la intervención y decir que cualquier tipo de ejecución de obra en carreteras como a las que he hecho referencia —y lo sabe muy bien— es imposible ejecutarlas en un año, es imposible puesto que son actuaciones que nos llevan mucho tiempo.

En todo caso, la inversión que estaba prevista (más o menos, por las cifras que he dado) rondaba los dos mil millones por cada una de las provincias, más o menos, lo cual no quería decir que se ejecutaran, sino que se iban a sacar a licitación. Otra cosa es que se pueda hacer una determinada interpretación en un sentido, porque difícilmente puedo decir que se va a ejecutar en este año cuando en el presupuesto sé lo que tengo. Ahí, la idea es que iban a sacar, y, de hecho, estaban en un listado muy claro.

En cuanto a la modificación de la Ley de carreteras a la que ha hecho referencia, en estos momentos existe un borrador en el departamento, que se envió a las diputaciones provinciales —puesto que esa Ley de carreteras les afecta también a ellas— para completarles los problemas que ellos tienen, porque a veces, en cuanto a ocupaciones, etcétera, tienen problemas. Hemos recibido contestación de una de las diputaciones, concretamente de la Diputación de Teruel, y les hemos requerido a la Diputación de Zaragoza y Diputación de Huesca que nos envíen lo antes posible sus sugerencias para ver si podemos incluir o bien asumir las sugerencias que ellos nos hagan.

En cuanto a la proposición no de ley sobre transferencias, si no recuerdo mal, hubo una proposición no de ley hace poco, aprobada por estas Cortes, en cuanto a una determinada carretera desde Ligüerre a Palo. En este momento estamos firmando ya las transferencias para hacernos cargo de esa carretera. He dicho siempre que en el departamento no tenemos problema para asumir una carretera si esa carretera está en condiciones. En este caso, esta carretera está en condiciones y, además, fue ejecutada por el Departamento de Agricultura, como la carretera a que hacía referencia antes, que es del Gobierno de Aragón, en la provincia de Teruel hacia Cuenca, que fue ejecutada también en su momento por el Departamento de Agricultura y es del departamento.

Me agrada que diga que está relativamente satisfecho, porque pienso que estamos actuando en buena línea de cara a ir cubriendo, aun con los presupuestos que tenemos, parte de las prioridades que tenemos en nuestra Comunidad Autónoma.

Señor Ibáñez, quiero decirle, en relación a lo que ha manifestado, que, si se ha dado cuenta, le hago hincapié en el equilibrio que hay entre las provincias. En ningún momento hemos pensado en desequilibrar, sino al revés, en equilibrar. En todo caso, en un momento determinado puede haber alguna actuación puntual que en ciertas provincias pueda aumentar las cifras que yo he dado, sobre todo si hay planes especiales para Teruel en los que pueda haber unas actuaciones mayores. Y lo mismo puede ocurrir en alguna actuación puntual en los alrededores de Zaragoza si se incluye alguna obra en el objetivo 2.

En cuanto a las obras, también quiero incidir en que casi todas las obras están en el primer quinquenio, en cuanto a prioridades, y que, lógicamente, en un momento determinado quizá tendremos que revisar este plan, bien a instancia del propio departamento, de los que están trabajando el día a día en el departamento, o bien también a instancia de esta Comisión, que en un momento determinado piense que una carretera es más prioritaria que otra de cara a la actuación.

Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

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

¿Algún Diputado desea intervenir?

Tiene la palabra.

El señor Diputado GARCIA LLOP: Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, usted conoce perfectamente, como Consejero de Ordenación Territorial, que la comarca de Daroca es una comarca deprimida, en la cual se hizo un polígono industrial (lo hizo el Sepes, el Gobierno central), donde se invirtieron, aproximadamente, unos setecientos millones de pesetas.

Las perspectivas que hay son bastante malas. Yo creo que, entre todos, tenemos que apoyar al máximo para que esa comarca, Daroca, pueda ser potenciada y tenga vida propia en un futuro.

El problema que nos preocupa a los darocenses —y yo creo que a toda la comarca de Daroca— es el tema de la autovía Somport-Sagunto a su paso por Daroca, en el tramo que, según nos han informado —y por eso le hago esta pregunta, que, si no me la puede contestar, simplemente lo haga lo antes que pueda, para nuestra tranquilidad—, pasaría por Mainar, aproximadamente a unos diecisiete kilómetros de Daroca, y, por el lado de Calamocha, a unos veintiocho o treinta kilómetros de Daroca, con la perspectiva que se tiene de que en un futuro vendrá también la autovía Santander-Mediterráneo, a su paso por Calatayud, que lo lógico es que hiciera enlazando con la carretera de Calatayud (que, además, es una de las iniciativas que hay).

Por lo tanto, señor Consejero, le pediría que hiciese todo lo posible para que fuera por ese tramo precisamente, y, al mismo tiempo, que nos informase lo antes posible y nos tomásemos interés por el bien, precisamente, de que Aragón no tenga comarcas que queden abandonadas y que lo intentemos entre todos, usted como Consejero de Ordenación Territorial. Además, creo que va a poner todo el cariño y toda la fuerza que tenga para poderlo hacer así. Yo se lo agradeceré, y se lo agradecerán también la comarca y el pueblo de Daroca.

Muchas gracias.

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

Señor Consejero.

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

Yo voy a intentar contestar, porque en realidad ha hecho dos referencias.

En relación al polígono, en este momento, si no está firmado sí que está en vías de ponerse en práctica. A todos nos preocupa que el polígono de Daroca no esté ocupado, que no se empiece a ocupar, y una de las razones quizás sea el propio precio del suelo de cara al que se puede instalar allí.

Sabe que existe un compromiso, por parte del Gobierno de Aragón y por parte de la Diputación Provincial de Zaragoza, en aras a que una parte del coste de ese suelo se subvencione en una cuantía que en este momento no puedo precisar, no tengo aquí los datos, con la idea de que pueda haber empresas que se ubiquen en ese polígono. La verdad es a mí me preocupa ese polígono y me preocupa el de Zuera, porque ves que se han hecho unas inversiones fuertes y que están sin ocupar los polígonos, mientras que, sin embargo, otras zonas con actuaciones un poco más modestas se están ocupando.

En cuanto a la autovía, decirle que, más o menos, por las referencias (en todo caso, la documentación está disponible en el departamento), en cualquier momento lo podemos ver. En la propuesta que ha aprobado el Ministerio, la autovía pasa más o menos cerca de Nombrevilla.

Lógicamente, una vez que estén definidos la autovía y el proyecto y tengamos ya definitivamente el proyecto constructivo, estoy también de acuerdo en defender la conexión entre las dos autovías para unir Calatayud con la autovía que viene por la parte de Daroca. De esa forma, pienso que quedaría solucionado el tema de estructura del territorio y, además, con esa conexión, se acercaría Daroca y su comarca tanto al Mediterráneo como a la parte del norte de España. Por mi parte —y lo saben—, en algún programa electoral ya figuraba esa posible autovía. En este caso, una vez definida ya la norte-sur, tendremos que empezar a hablar de esta otra conexión. Además, sé que hay iniciativas últimamente, por parte de los ayuntamientos, para tomar unos acuerdos en ese sentido.

En todo caso, tendrán mi apoyo.

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

Terminado el punto número dos, pasamos al punto tres del orden del día, la pregunta número 240/97, relativa a la situación del proyectado polígono industrial «La Ciruela», en Alagón, formulada por el Diputado Lacasa, de Izquierda Unida.

Señor Lacasa, para la formulación de la pregunta, tiene la palabra.

Pregunta núm. 240/97, relativa a la situación del proyectado polígono industrial «La Ciruela», en Alagón.

El señor Diputado LACASA VIDAL: Muchas gracias, señor Presidente.

Escuetamente, la pregunta: ¿tiene intención el Gobierno de Aragón de desarrollar el proyecto del polígono industrial «La Ciruela» en la localidad de Alagón?

En todo caso, ¿qué coste actualizado tendría el desarrollo de este proyecto para la Comunidad Autónoma de Aragón?, especificando si incluye o no las obras de infraestructura y conexión necesarias.

Muchas gracias.

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

Señor Consejero, tiene la palabra para la respuesta.

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

Para que ustedes si sitúen si no conocen la zona con detalle, el sector 3 («La Ciruela») de Alagón es un suelo calificado como apto para urbanizar, de unas diecinueve hectáreas brutas, situado al norte del casco urbano, muy próximo a él, entre el río Ebro y la autopista A-68 y la carretera A-126, que lleva a Remolinos y Tauste.

El sector cuenta con un acceso desde el núcleo edificado mediante un camino vecinal y una pasarela sobre la autopista, al que hay que añadir un segundo vial de conexión hasta la carretera de Tauste.

En este momento, como he dicho, es un suelo apto para urbanizar, y, en este momento, en el Instituto del Suelo y la Vi-

vienda no consta, sin embargo, la resolución y el contenido de las prescripciones impuestas en el Plan parcial. Se desconoce igualmente la situación del trámite del Plan especial, proyecto de urbanización, separata de electricidad y alumbrado público, así como la obtención de otros permisos o autorizaciones necesarias, como es el caso de la Confederación Hidrográfica del Ebro, Eléctricas Reunidas, condiciones de suministro, Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón y Renfe.

La viabilidad legal de la actuación está pendiente de resolver trámites que, en todo caso, no parecen insalvables. La adecuación técnica de los documentos, según los técnicos, no supone excesivas complicaciones, salvo los pequeños ajustes económicos del presupuesto y la segregación de actuaciones precisas para ejecutar una primera fase, cuya amplitud quedaría por justificar.

Como en todas las infraestructuras de este tipo, la rentabilidad económica de la actuación depende, única y exclusivamente, de la demanda real de implantarse.

En cuanto a las inversiones, la inversión global podría rondar los cuatrocientos cincuenta y cinco millones de pesetas. Una vez descontados el coste del suelo y la dirección de obra, la inversión ascendería a trescientos veinticinco millones de pesetas.

Quiero dejar constancia de que las últimas tentativas del municipio en torno a este polígono apuntan a preparar terrenos con infraestructuras, en parte provisionales, para la puesta en marcha de la séptima parte del aprovechamiento total, lo que, en buena medida, reduce las intenciones iniciales.

Y quiero poner de manifiesto, por último, que, posiblemente, las circunstancias de implantación industrial de cinco años, cuando se firmó el convenio (ya sabe usted que existía un convenio firmado), no sean las mismas que ahora.

La política, en todo caso, del departamento en la habilitación de suelo industrial se basa en ajustar al máximo la demanda y la propia dimensión de los polígonos.

Si el Ayuntamiento de Alagón y el Gobierno de Aragón consiguen acordar una dimensión realista, el polígono saldrá adelante con la ayuda del Gobierno de Aragón.

Gracias, señor Presidente.

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

Para la réplica, señor Diputado Lacasa.

El señor Diputado LACASA VIDAL: Sí, muchas gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, tal como describimos en los antecedentes de la pregunta y la información que a nosotros nos consta también, en anteriores ejercicios existía un convenio con la Diputación General de Aragón para la puesta en marcha de este polígono industrial, al menos en su concepto global. Esto incluso tuvo reflejo presupuestario, en lo que nosotros también conocemos, en algunos ejercicios presupuestarios anteriores, pero no se ha ejecutado este aspecto.

Sin embargo, en relación con lo que usted plantea, yo tengo otra información, en relación a que el Ayuntamiento de Alagón habría calificado ya como suelo industrial este polígono. No sería estrictamente como suelo urbanizable, sino como suelo industrial. Por lo tanto, me gustaría saber si eso significa que, por parte del Ayuntamiento de Alagón, se han dado todos los pasos necesarios para la puesta en marcha del polígono.

Y otro aspecto que me gustaría conocer es su opinión, puesto que ayer, sorprendentemente, también ayer apareció un comunicado de prensa, que tengo aquí delante, en mis manos, en relación a que el Ayuntamiento de Alagón plantea llevar el caso del polígono a las Cortes y plantea llevar al ISVA a los tribunales, puesto que el Ayuntamiento de Alagón, presidido por don Rogelio Castillo, que es alcalde del Partido Aragonés, plantea el incumplimiento que el Instituto Aragonés del Suelo y la Vivienda manifiesta, en relación con el polígono industrial, desde el convenio del año noventa y dos hasta ahora. Por lo tanto, el Ayuntamiento estudia llevar al ISVA —dice— a los tribunales «por incumplimiento de contrato», entre comillas, y que algunas empresas que podrían acceder al polígono en estos momentos se están yendo porque no tienen el equipamiento necesario.

Por otra parte, es conocido que este alcalde ha dicho reiteradamente que esto está en marcha, que esto está, prácticamente en cualquier momento, para iniciar o para ir ejecutando, y, sin embargo, lo que usted me comenta contradice bastante esta opinión.

En todo caso, para que los vecinos y la comunidad afectada tengan un conocimiento exacto, habría que establecer cuál es la situación real, qué incumplimientos hay, si el Ayuntamiento de Alagón tiene que cumplir algunos trámites todavía o, sobre todo, si la Comunidad Autónoma de Aragón tiene intención real, en un corto plazo (¿y qué plazo sería ése?), de acometer verdaderamente este polígono industrial.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Señor Consejero.

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

Ratifico que había un convenio del año noventa y dos y que, lógicamente, han pasado unos años desde entonces. Aquel convenio reflejaba una serie de intenciones en cuanto a la ejecución, con una inversión del 60% por parte del ISVA y un 40% por parte del Ayuntamiento.

Parece ser, y así nos consta, que en el año noventa y cuatro había una partida presupuestaria que no llegó a hacerse efectiva ni se puso en marcha la obra. Desconozco la razón por la cual no se puso en marcha esa obra. En todo caso, en las conversaciones que he mantenido con el alcalde (he tenido dos entrevistas: una, el 14 de noviembre del noventa y cinco), intentamos desbloquear la puesta en marcha y la construcción del polígono, y, a través de la dirección general, ha habido contactos de cara a ir solucionando los problemas que puedan surgir.

En todo caso, independientemente de todo esto, el convenio no especificaba fechas, que es uno de los problemas que tienen a la hora de firmar los convenios en cuanto que el convenio hay que cumplirlo en un plazo determinado, y ese convenio, cuando se firmó, no tenía fecha de finalización.

Por lo tanto, por parte del ISVA, estamos en disposición de poder seguir hablando, pero lo que tampoco vamos a hacer —eso lo ratifico aquí— es preparar una inversión de este calibre con diecinueve hectáreas para ubicar ahí empresas. En todo caso, si la propuesta es por fases (y entre ellas habría que incluir lo que es la parte del vial de acceso, que habría que actuar sobre él), iremos desbloqueando el tema del polígono. Pero si se hace un planteamiento general, difícilmente podemos llegar a acuerdos.

Pienso que la actuación tiene que ir más en la línea de llegar a acuerdos que en la línea de ir a los tribunales. Pienso que, si se lleva a los tribunales el convenio, empezaremos a actuar cuando resuelvan los tribunales, y hasta entonces nos tendremos que estar quietos, porque no sabemos qué nos van a decir los tribunales. Por lo tanto, el departamento está abierto a hablar con quien sea, en este caso con el alcalde de Alagón, que sé que tiene contactos continuos con la dirección general del ISVA.

Nada más. Gracias.

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

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

Señores Diputados, tenemos pendiente la aprobación del acta del 16 de mayo del noventa y siete.

Sus señorías sabrán que el Diputado señor Fustero hizo una indicación porque, leída y revisada el acta, la transcripción parece ser que era correcta. El señor Diputado así la ha visto también. Por tanto, vamos a aprobar el acta del día 16 de mayo y la última del miércoles, 18 de junio.

¿Alguna objeción? Quedan aprobadas.

Señor Consejero, señor director general, muchísimas gracias por su participación en la Comisión.

A los señores Diputados y Diputadas, en nombre de la Mesa, ya que es la última sesión de este período parlamentario, darles las gracias por la buena colaboración y disposición de todos y desearles a todos, también a los funcionarios y a los medios de comunicación, unas felices y buenas vacaciones, y hasta el próximo período.

Se levanta la sesión. *[A las trece horas y veinticinco minutos.]*



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

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

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

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

Precio de la colección 1983-1997, en microficha: 131.650 ptas. (IVA incluido).

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

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