

# DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

## COMISION DE ORDENACION TERRITORIAL

---

Comisiones. Serie A: Comparecencias de Consejeros de la DGA  
Número 110 — Año 1997 — Legislatura IV

---

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

Sesión núm. 41

**Celebrada el jueves 27 de noviembre 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 al objeto de informar sobre el estado y proceso de negociación en el que se encuentra el futuro Plan de actuaciones ferroviarias de Aragón, a petición de cinco Diputados del G.P. Socialista.*
- 3) *Pregunta núm. 594/97, relativa a la problemática de la autovía de Logroño, formulada por el Diputado del G.P. Izquierda Unida de Aragón Sr. Rubio Ferrer.*
- 4) *Pregunta núm. 595/97, relativa a la problemática de la autovía de Logroño, formulada por el Diputado del G.P. Izquierda Unida de Aragón Sr. Rubio Ferrer.*

5) *Pregunta núm. 598/97, relativa a la mejora de las actuaciones en la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia, formulada por el Diputado del G.P. Izquierda Unida de Aragón Sr. Rubio Ferrer.*

6) *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 Sr. Alonso Ortega.*

*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 Comunicaciones, Ilmo. Sr. D. Alfonso Mariscal de Gante y López.*

## SUMARIO

**Comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes al objeto de informar sobre el estado y proceso de negociación en el que se encuentra el futuro Plan de actuaciones ferroviarias de Aragón.**

— El Diputado Sr. Velasco Rodríguez, del G.P. Socialista, explica la solicitud de comparecencia . . . 2360

— El Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, Sr. Lacasa Azlor, contesta . . 2361

— El Diputado Sr. Velasco Rodríguez replica . . . . . 2364

— El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica . . . . . 2365

— El Diputado Sr. Bernal Bernal fija la posición del G.P. Mixto . . . . . 2366

— El Diputado Sr. Rubio Ferrer fija la posición del G.P. Izquierda Unida de Aragón . . . . . 2367

— El Diputado Sr. Bescós Ramón fija la posición del G.P. del Partido Aragonés . . . . . 2369

— El Diputado Sr. Ibáñez Gimeno fija la posición del G.P. Popular . . . . . 2370

— El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta . . . . . 2371

**Pregunta núm. 594/97, relativa a la problemática de la autovía de Logroño.**

— El Diputado Sr. Rubio Ferrer, del G.P. Izquierda Unida de Aragón, formula la pregunta . . . . . 2374

— El Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, Sr. Lacasa Azlor, contesta . . 2374

— El Diputado Sr. Rubio Ferrer replica . . . . . 2374

— El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica . . . . . 2374

**Pregunta núm. 595/97, relativa a la problemática de la autovía de Logroño.**

— El Diputado Sr. Rubio Ferrer, del G.P. Izquierda Unida de Aragón, formula la pregunta . . . . . 2375

— El Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, Sr. Lacasa Azlor, contesta . . 2375

— El Diputado Sr. Rubio Ferrer replica . . . . . 2375

— El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica . . . . . 2376

**Pregunta núm. 598/97, relativa a la mejora de las actuaciones en la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia.**

— El Diputado Sr. Rubio Ferrer, del G.P. Izquierda Unida de Aragón, formula la pregunta . . . . . 2377

— El Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, Sr. Lacasa Azlor, contesta . . 2377

— El Diputado Sr. Rubio Ferrer replica . . . . . 2377

— El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica . . . . . 2377

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

— El Sr. Presidente da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento . . . . . 2377

*El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO):* Buenos días.

Señoras y señores Diputados, damos comienzo a la Comisión de Ordenación Territorial [*a las diez horas y cincuenta minutos*].

El primer punto del orden del día, que es la lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior, lo dejamos para el final de la Comisión.

Segundo punto: comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, con el objeto de informar sobre el estado y proceso de negociación en el que se encuentra el futuro Plan de actuaciones ferroviarias de Aragón, a petición de cinco Diputados del Grupo Parlamentario Socialista.

Damos la bienvenida a esta Comisión de Ordenación Territorial al señor director general de Carreteras, don Alfonso Mariscal, y al Consejero de Ordenación Territorial, don José Vicente Lacasa.

Para la explicación de la solicitud de comparecencia, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Velasco, por un tiempo máximo de quince minutos.

**Comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes al objeto de informar sobre el estado y proceso de negociación en el que se encuentra el futuro Plan de actuaciones ferroviarias de Aragón.**

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

También nosotros queremos dar la bienvenida al Consejero y al director general, que hoy nos acompañan en esta Comisión.

Quiero decirle al Presidente que voy a agotar menos tiempo del que me corresponde en esta primera intervención, en aras a recoger la información y hacer la valoración en la segunda intervención.

A lo largo de estos dos últimos años, en esta Comisión de Ordenación Territorial, y concretamente en la última Comisión, hemos estado hablando largo y tendido sobre el convenio entre Renfe y la Diputación General de Aragón, y siempre ha habido un debate consensuado al final por todos los grupos parlamentarios. Pero era bueno que el Gobierno, con su máximo representante y con la persona que tiene la máxima responsabilidad en este tema, que es el Consejero de Ordenación Territorial, nos contara claramente cuál es la visión y, además, intentásemos hacer una puesta a punto entre lo que estamos diciendo aquí las Cortes y lo que es la acción de gobierno, que es la que luego se tiene que ejecutar y la que luego tenemos que ver plasmada.

Yo creo que la situación que todos planteamos en este momento, que mayoritariamente se plantea, es que el convenio entre Renfe y la comunidad autónoma se tiene que firmar. Llevamos excesivo tiempo con este tema abierto.

Se aprobó, por parte de las Cortes de Aragón, el Plan ferroviario de Aragón con el texto que presentó el Gobierno y algunas propuestas de resolución que se introdujeron a lo largo del debate de las Cortes, pero que, al final, podíamos definirlo como un texto suficientemente consensuado por todos los grupos políticos como para que sea un buen punto de partida de trabajo en esta cuestión.

Nosotros, el Grupo Parlamentario Socialista, entendemos que, definidas las líneas, no vemos concreciones claras, y, por lo tanto, queremos empezar a ver algún paso concreto.

El primer paso, bajo nuestro punto de vista, como digo, es la firma del convenio en las mejores condiciones posibles, y las líneas generales sobre qué es lo que piensan las Cortes en ese sentido ya le habrán llegado a usted, señor Consejero. Es decir, este convenio, por estar sujeto al convenio marco entre Renfe y el Ministerio de Fomento, debe cumplirse; pero también tenemos información de que no es un tema absolutamente cerrado, sino que las distintas comunidades están negociando las mejores condiciones posibles a la vista de los problemas que ellos mismos tienen.

El texto primero que se presentó, para nosotros, era un poquito cojo o no respondía a los presupuestos que se debían plantear. Con las informaciones que nos han llegado a través de los medios de comunicación y alguna conversación que hemos tenido con el Consejero, se nos adelanta que ha mejorado esa situación y, por lo tanto, estamos —digamos— en buenas condiciones de firmarlo. Pero queda un tema que, para nosotros, también es muy importante, señor Consejero, y es que, definida esa cuestión, definido que está garantizado que el eje nortesur ferroviario no peligra (y no lo digo con ánimo alarmista, sino que lo digo con ánimo absolutamente realista), el eje nortesur, en las condiciones en que está, si se mantiene unos años en las mismas condiciones que se ha mantenido en los últimos, lo que estamos diciendo es que hay que cerrarlo.

Por lo tanto, ese punto de inflexión hay que cortarlo, y hay que hacerlo por la vía del convenio y por un tema fundamental: este eje tiene que sufrir inversiones claras, no excesivas (porque no estamos hablando de cifras que no se puedan abordar), no excesivas, pero tiene que haber unas inversiones claras en esta red. Inversiones que no solamente tienen que venir por la vía del convenio, sino que tienen que venir también por la propia inversión del Ministerio de Fomento o por otras fórmulas que se puedan buscar.

Como digo, no estamos hablando de cifras multimillonarias, como pueda suponer una autovía o un tren de alta velocidad. Estamos hablando de cifras perfectamente asumibles, que no es obligatorio que se realicen en un año, sino que se puede hacer una programación de dos, tres, hasta cuatro años como máximo, pero que hay que empezar.

Nos consta, porque así lo sufrimos, que el mantenimiento de la red se ha abandonado totalmente y hay problemas de toda índole. Incluso en inversiones realizadas en un pasado muy próximo, hace cuatro o cinco años, como fue la apertura de todas las trincheras en el recorrido Teruel-Zaragoza, están sufriendo desprendimientos y no se está haciendo nada por arreglar esos pequeños desprendimientos, con lo cual, a medio plazo, nos va a originar problemas. No se hace ningún tipo de mantenimiento en cuanto masa vegetal y, por lo tanto, hay sitios que, en vez de túneles horadados en la montaña, son túneles vegetales, justo lo va podando el tren cuando pasa y todo lo demás está absolutamente deteriorado. Tenemos incluso, en tramos de vías que sufrieron la remodelación de traviesas, problemas en las juntas de dilatación, por lo que se están poniendo ya limitaciones de velocidad, y tenemos garrotes en la vía que dificultan y además hacen más incómoda la red. Por lo tanto, bueno, no podemos continuar esa situación. Usted será conocedor, incluso, de que en el mes de junio de este año se produjo un incendio en uno de los vagones porque fallaron todos los sistemas de seguridad y, al final, se incendió, materialmente, el tren. Fue un tema que no salió en los medios de comunicación, pero esa realidad está y, por lo tanto, hay que exigir también unas garantías de propia seguridad en esta línea.

Todo eso que estamos hablando son, bajo nuestro punto de vista y hablando de temas de infraestructuras, problemas menores: es de atención o no atención. Si una carretera que se empieza a parchear no la arreglamos nada, pues al final se hace absolutamente intransitable. Pues en la línea férrea está pasando lo mismo.

En el tramo Zaragoza-Huesca, pensamos que, independientemente de que lo hemos aprobado y estamos todos de acuerdo en que hay que hacer la electrificación, no vemos respuesta clara, por parte del Ministerio, de apostar seriamente por ello, puesto que las inversiones que se plantean son excesivamente pequeñas. Huesca-Zaragoza debería ir prácticamente a un tren de cercanías con ese esquema. Y si, con la apertura de la auto-vía, se quiere ser competitivos, será competitivo en esa medida, en la medida en que haya una frecuencia suficiente, una comodidad suficiente, y yo creo que la línea de trabajo buena es la de la electrificación, pero que sea una realidad. Y, lógicamente, plantear el tema de subida a Huesca y el propio Canfranc.

Entendemos que es posible, es viable, es absolutamente necesario. Pensemos que, en este momento, las dificultades de comunicación con Teruel desde la capital de la comunidad autónoma son dificultades serias, tanto por carretera (porque las circunstancias son muy malas y la autovía tardará todavía unos años) como por vía férrea. Por lo tanto, estamos muy mal comunicados, y yo creo que es un tema necesario y que Teruel no puede perder una comunicación más, como es la comunicación férrea, en la medida en que es razonable pensarlo. No estamos pensando en ningún tren de alta velocidad ni velocidades altas ni cosas por el estilo, ni nos lo imaginamos. Lo que estamos diciendo es que hoy no tiene sentido que hacer un recorrido de ciento ochenta kilómetros cueste tres horas y, además, en algunos tramos, sea absolutamente incómodo.

Y por otro lado, yo creo que hay que hacer una reflexión también, señor Consejero, que le va a afectar a usted muy directamente. Y es que, aceptado que hay que firmar el convenio entre Renfe y la comunidad autónoma, los déficit van a medio plazo; al principio podemos ir a que se invierta en la vía y, en el momento en que estuviera ese tema resuelto, los déficit van cargados sobre la comunidad autónoma, suponiendo que el próximo contrato programa Fomento-Renfe vaya en la misma línea. De ahí que la propia comunidad autónoma tendrá que hacer los esfuerzos necesarios para rentabilizar estas líneas.

Nosotros estamos convencidos de que eso se puede llegar a producir, si no al cien por cien, sí en un porcentaje muy alto, y, por lo tanto, la propia comunidad autónoma tendrá que analizar cómo se hace esa captación de tráfico, que no solamente debe ser a costa de la línea de autobús, sino también porque las comodidades lleguen a gente que está utilizando la carretera, que les sea más cómodo —por los horarios y por propia comodidad del tráfico— realizar algunos de sus desplazamientos por tren.

Creemos que es rentable, creemos que no se está jugando con ninguna utopía. Pero hay que llevarlo a unas condiciones acomodadas a lo que es el final del siglo XX, es decir, no se le puede pedir a la gente que vaya a fustigarse o a hacer penitencia al tren. Hay que ofertar un medio en unas condiciones absolutamente razonables.

Como digo, las inversiones son posibles. Hay que empujar mucho más ante el Ministerio para conseguir esas inversiones de infraestructuras, y con eso, yo creo que puede salir el tema adelante.

Nuestra comparecencia, lógicamente, se la hemos pedido para darle nuestro punto de vista y, sobre todo, para conocer en qué situación estamos, porque, bueno, llevamos todo el año: en abril

se habló de que el convenio estaba, hubo una resolución de las Cortes; en agosto se volvió a decir que el convenio se iba a firmar; hace un mes se dijo que ya estaba casi acabado... Bueno, pues queríamos conocer, en estas Cortes y por boca del máximo responsable, que es el Consejero de Ordenación, cuál es la situación real y poder zanjar provisionalmente este tema, que, hasta que no esté resuelto, tendremos que seguir peleando por él.

Nada más, y muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Consejero.

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

En primer lugar, agradezco el tono de la intervención del señor Velasco, y diría que estoy, prácticamente en su totalidad y en su globalidad, de acuerdo con las manifestaciones que ha hecho en estos momentos.

Pero, con independencia de la pregunta que realiza el Grupo Socialista, y a la que me ceñiré a continuación, me gustaría hacer una apreciación inicial, e insisto en el término de apreciación por lo que tiene de personal y, por lo tanto, de discutible.

Un repaso a los debates y a su resultados, a través de las distintas figuras legislativas que pueden emanar de estas Cortes, pone de manifiesto que, efectivamente, en los últimos años se han producido múltiples manifestaciones en torno al ferrocarril en general, y en algunas líneas o servicios en particular, con contenidos, en algunas ocasiones, que se escapan a la capacidad de maniobra no sólo del Gobierno de Aragón, sino incluso del propio Gobierno de la nación.

Personalmente, parto de la base de que la política ferroviaria, sobre la que también tendremos que reconocer nuestra inexperiencia, no es ningún lujo, sino una necesidad, aunque las herramientas necesarias en estos momentos para ejecutar el monto más importante de esta política no están, ni mucho menos, en nuestras manos.

Es cierto que, por una serie de motivos que quizá ahora no vengan al caso, el ferrocarril no ha dicho su última palabra como modo de transporte. Pero el ferrocarril en términos de competitividad, ante unas posibilidades muy concretas, no el que tenemos en estos momentos en la mayoría de las líneas y servicios, de carácter residual y en estado terminal si no acometemos pronto su revitalización.

Pero, en ocasiones, no por apuntar hacia grandes planteamientos, incluso generalistas, se consiguen las cosas. Como diría algún destacado político, «no hay que desear siquiera más de lo que sea realizable».

Mi intención en esta comparecencia es la de tratar, por todos los medios, de acercar posturas entre los grupos políticos, buscar puntos de encuentro, llamar a las cosas por su nombre y, sobre todo, intentar que, de aquí, salgan cuestiones entendibles y asumibles por la mayoría; ser, en definitiva, concreto. Pero también dar pie, sin pretensión de que esta postura sea asumida por nadie, a la autocrítica.

Es cierto que la voluntad popular de los aragoneses se personifica en estas Cortes, pero no es menos cierto que nuestra obligación es dar respuesta a esa voluntad popular en forma de soluciones accesibles y, sobre todo, posibles.

Entiendo que ésta es una institución política, pero no tengo la plena seguridad de que los aragoneses se sientan, en algunas ocasiones, cercanos a lo que hablamos aquí, sobre todo cuando algunas cuestiones tienen el cartel de complicadas. Es muy

posible que en algunas de estas cuestiones adoptemos posturas y compromisos excesivamente políticos o politizados y poco cercanos a las realidades objetivas y técnicas.

Con el ferrocarril de Aragón es muy posible que ocurra esto: que, entre todos, terminemos por confundir a quien tiene interés en este medio de transporte y que, a corto plazo, la sensibilidad por un problema deje de existir y si, en vez de ir dando soluciones, aportamos más literatura en términos de desacuerdos que otra cosa.

A lo largo de estos últimos meses, he oído y leído abundantes manifestaciones en torno a los servicios regionales ferroviarios y al futuro del ferrocarril en Aragón. Declaraciones de mucha gente: unas, con buena fe; otras, completamente fuera de cualquier conexión con la realidad, e incluso algunas cuantas alegremente malintencionadas, con un enorme contraste entre la potencia imaginaria de la idea y la brevedad de su experiencia.

El Partido Socialista solicita esta comparecencia para que informe a la Comisión sobre el estado en que se encuentra el Plan de transportes ferroviarios.

Recuerdo perfectamente que, hace un año, el 29 de noviembre de 1996, estuve en esta misma sala explicando los detalles del «Estudio básico para la realización del Plan de actuaciones ferroviarias en Aragón», un documento que, bajo mi punto de vista, servía como soporte para la elaboración de un plan. A la fecha de hoy, me ratifico en la misma denominación, es decir, que siempre estamos hablando de un estudio básico para la elaboración de un Plan de actuaciones ferroviarias, y es que, además, no puede ser de otra manera. Lo que no se puede pretender es que, de forma unilateral, el Gobierno de Aragón elabore un plan ferroviario.

Vamos a ser realistas, porque aquí no valen las salidas ficticias, las lecturas voluntaristas ni tan siquiera hacerles los presupuestos a Renfe o al Ministerio de Fomento. Estoy convencido de que se puede influir e ir avanzando con una cierta capacidad de mejorar cosas, pero no me pidan que saque al ferrocarril aragonés de la UVI con una operación sin anestesia.

A la fuerza, como digo, tendremos que hablar de un estudio básico, de unas indicaciones, de unas prioridades, de unas sugerencias para tratar con Renfe y el Ministerio de Fomento. Lo ideal, lo que el Gobierno de Aragón quiere y pretende es que los puntos del plan fueran conveniados en un documento de compromiso, pero también se puede ir avanzando mientras se llega a este compromiso global, es decir, que el hecho de no contar con un documento de compromiso no nos exime de intentar avances puntuales.

Recuerdo también que, en aquella Comisión, ustedes, el Grupo Socialista, casi se negaron a discutirlo porque pensaban que no reunía unos mínimos requisitos. Hablaban incluso de defectos de forma, y manifestaron que se trataba de un documento exclusivamente técnico, sin matizaciones políticas. Aquí me llevé, la verdad, una primera sorpresa, sobre todo porque el trabajo fue encargado, creo que con buen criterio, por mi antecesor. Era un estudio elaborado por técnicos de Ineco para dar forma a un Plan de actuaciones ferroviarias, y yo siempre lo he considerado como tal: como punto de partida. Luego, en un foro político, se le puede dar todas las matizaciones políticas que se quiera; pero, primero, bien hará falta un soporte técnico (más sabrán de trenes los técnicos que los políticos). En este sentido, me parece que la dinámica fue adecuada.

Hace un año, ustedes, al menos inicialmente, no consideraban de recibo la existencia de este estudio básico para la redacción del plan. De hecho, las resoluciones en torno a él se refi-

reron más a la firma de un convenio con Renfe para la prestación de servicios que a consideraciones sobre el propio estudio básico.

En el caso de las resoluciones presentadas por el Partido Socialista, vienen a ser un compendio de asignaturas pendientes que unos y otros no fueron capaces de abordar históricamente. Pero hasta este punto de mera presión política por parte del Partido Socialista me parece bien si sirve para estar más de acuerdo.

Recuerdo que el señor Velasco insistió, en el debate sobre el «Estudio básico para la elaboración de un plan de actuaciones ferroviarias», en que la línea entre Teruel y Zaragoza era, para ellos, una prioridad. Cuando mi antecesor firmó el último convenio con Renfe, que yo nunca he criticado como tal, en él no había reinversiones en ese trazado, ni de parte del déficit aportado por el Gobierno de Aragón ni por ningún otro. Yo traje aquí, al menos, un cuarenta por ciento de reinversión, y ustedes me dijeron que el convenio no valía. Creo que aquí hay, como mínimo, un giro político, que yo entiendo, porque a nadie se le escapa que es más fácil proponer soluciones desde la oposición de autoimponérselas mientras se gobierna, o, lo que es lo mismo: que los que no hicieron grandes cosas durante una década larga exigen ahora, a rajatabla, inversiones. ¡Menos mal que existen las hemerotecas y hay muchos ciudadanos que, con una mínima memoria para la historia reciente, pueden acordarse de lo que se habló en aquellos momentos! Pero insisto: bienvenido sea este giro si es para ir en la misma dirección.

No creo que sea necesario extenderme aquí en torno a los escenarios, cantidades e inversiones contempladas en el «Estudio básico del Plan de actuaciones ferroviarias», documento del que tienen conocimiento todos ustedes y que, tras ser debatido en las Cortes, fue trasladado inmediatamente tanto al Ministerio de Fomento como a los máximos responsables de Renfe.

La preocupación del Departamento de Ordenación Territorial está siendo, desde hace meses, en primer término, asegurar los servicios para tratar de avanzar en el desarrollo del plan. Parece evidente que, para mejorar las infraestructuras o el material rodante (o, lo que es lo mismo: el servicio), primero tiene que haberlo. Es decir, que parece comprensible que aseguremos unos servicios antes o de forma simultánea que invertir en infraestructuras. Eso sí, con las consideraciones aprobadas por estas Cortes encima de la mesa en todo momento.

No voy a entrar aquí en la trayectoria del convenio con Renfe hasta la fecha, porque sería volver sobre pasos ya andados.

En estos momentos, seguimos las negociaciones para asegurar —como digo— los servicios, con el antecedente de que, desde 1994, no se ha pagado una peseta a Renfe, a pesar del compromiso del último convenio de asumir una parte de los déficit y de que, además, yo tengo que cumplir unas resoluciones aprobadas por las Cortes de Aragón.

Sí quiero que ustedes entiendan que, desde el Ministerio o la propia Renfe, sea complicado asumir que solicitemos compromisos de miles de millones de pesetas para conseguir mejoras de infraestructura y material y, sin embargo, no nos pongamos de acuerdo aquí mismo en la firma de un convenio para mantener los servicios, regularizar los compromisos y reinvertir una parte de la deuda pendiente y de la que se genere en las próximas líneas y en los próximos períodos.

En cualquier caso, no hemos estado parados. Los contactos con el Ministerio y con Renfe han posibilitado, en primer término, el mantenimiento de estos servicios a pesar de no pagar, como consta en el compromiso del Gobierno de Aragón adquirido en su momento.

Hace sólo unas semanas, el Ministerio ha iniciado la licitación para la redacción del proyecto de mejora de la infraestructura y electrificación de los veintidós kilómetros que separan Huesca de Tardienta, con una inversión de algo más de seiscientos millones de pesetas.

He leído críticas en torno a que la inversión se dilataba demasiado en el tiempo. Por mi parte, lo único que puedo decir es que nadie, hasta ahora, había conseguido mover un papel sobre este proyecto. Lo que también puedo añadir es que estamos en un país donde poco más del cincuenta por ciento de los casi quince mil kilómetros cuentan con electrificación, y que no es fácil convencer a nadie de que hay que invertir, precisamente, allí donde, desde hace años, no se invierte y los tráficos son rigurosamente deficitarios.

Pero también estoy convencido de que a Aragón ya nos toca, después de muchos años con una labor de mero mantenimiento en las infraestructuras, un mantenimiento que sólo ha generado menos viajeros y, por lo tanto, más déficit en la explotación.

En la planificación presupuestaria del Ministerio figuran partidas hasta el año 2001, para completar esta inversión entre Tardienta y Huesca, a cargo íntegramente del Ministerio. Una electrificación que le dará otro sentido a la futura estación de Huesca, estación que, en este momento, está también en construcción.

Creo que en esta dirección se ha dado un primer paso, con una planificación presupuestaria que ha sido enmendada por el Partido Aragonés en el sentido de adelantar quinientos millones de pesetas a la anualidad de 1998.

En la primera reunión con los técnicos de Renfe, en el seno de la comisión de seguimiento, queremos establecer, con nombres y apellidos, una relación de tramos entre Zaragoza y Teruel en los que se reinvertiría el cincuenta por ciento de la cantidad resultante de la liquidación del convenio a partir de 1994.

El Gobierno de Aragón está intentando que no se suprima ningún servicio y que se incremente en uno más la relación Huesca-Zaragoza. Por otra parte, contamos con el compromiso de la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias de que se van a realizar los estudios necesarios para analizar la alternativa de actuación en el tramo Zaragoza-Teruel-Sagunto, paso previo e imprescindible para poder redactar los oportunos proyectos.

En líneas generales, sí puedo adelantarles que estamos en la recta final de llegar a un acuerdo con Renfe, en el sentido de mantener los servicios que había ahora con algunas modificaciones en los horarios. Estamos también a punto de abordar que el 50% de la deuda generada desde 1994 hasta principio de 1998 se invierta en el mantenimiento y mejora de las líneas que son soporte de los servicios, y, a partir del próximo año, el Gobierno de Aragón se va a implicar en estas mejoras, con una cantidad adicional también del 50%, para avanzar al ritmo más rápido posible en la renovación de estas infraestructuras, sobre todo en el tramo entre Teruel y Zaragoza.

Respecto a la incorporación del material, también se han producido algunas novedades. Desde el pasado 27 de julio, está en funcionamiento un nuevo servicio desde Zaragoza a La Rioja, Navarra y Vitoria a través de Castejón de Ebro, para dotarlo de unas características lo más semejantes posibles a un servicio de cercanías. Este nuevo servicio está formado por seis trenes que circulan entre Zaragoza y Castejón, de los cuales cuatro continúan hasta Logroño y Miranda de Ebro y dos enlazan con Pamplona y Vitoria.

Según la información que hemos recibido, este servicio se lleva a cabo con los nuevos electrotrenes de la serie 432. Se trata de unidades de tracción eléctrica similares a los que circulan en

las redes de exprés de otras comunidades autónomas como Cataluña y Andalucía. Cada uno de estos trenes tienen una capacidad de doscientas doce plazas y dispone de aire acondicionado.

A la vez que entró en vigor el servicio, se puso también en marcha un sistema de bonos mensuales o de diez viajes.

Desde hace unos meses, se ha iniciado también la remodelación de las ocho unidades de la serie 440 que circulan en Aragón, trabajos que se están llevando a cabo en el taller de Fuenarrabal.

Tenemos, asimismo, información puntual de los trabajos que se están realizando en los talleres centrales de reparación de Renfe en Valladolid, para que se incorporen también a la red aragonesa los trenes Diesel ligeros lo antes posible, una vez firmado el convenio.

Como todos ustedes saben, a principios del pasado mes de septiembre, la línea Zaragoza-Teruel fue escenario de una prueba para comprobar el comportamiento de los denominados «trenes regionales Diesel ligeros». Se trata, como ya expliqué en esta misma sala, de unidades de la serie 593, que normalmente se emplean en trazados no electrificados.

En el taller de Valladolid, Renfe está llevando a cabo la reconversión de las unidades, suprimiendo el coche intermedio e instalando nuevas cabinas en los dos coches motores, hasta formar un vehículo autónomo con sesenta plazas de capacidad. Lógicamente, su coste por kilómetro es mucho menor que cualquier unidad convencional.

Tras las primeras pruebas, parece ser que esta nueva unidad puede tener un buen comportamiento sin necesidad de adquirir nuevo material. Estos trenes pueden obtener una potencia específica un 30% superior a la actual del 593. Esta prestación permitiría, sin incremento del tipo de velocidad del tren, que se puedan mejorar las marchas comerciales, al ajustarse el propio tren a las velocidades máximas de cada trayecto. Un estudio de este aumento de potencia aplicado en rampas de cinco, diez y quince milésimas refleja que el automotor 593 desarrolla noventa y cinco, setenta y cinco y cincuenta y tres kilómetros por hora, mientras que el Diesel ligero subiría a ciento veinte, noventa y ocho y ochenta y dos kilómetros por hora, respectivamente.

Espero que, como en otras comunidades autónomas, estas unidades puedan entrar en funcionamiento en Aragón lo antes posible, porque se mejora el servicio, cuesta menos y contamos con la experiencia habida en otras comunidades autónomas.

Los trabajos de transformación en el taller de Valladolid llevan su tiempo, y estimamos, como figura en el borrador de convenio con Renfe, que estos trenes se podrían incorporar a la red aragonesa en unos seis u ocho meses, los primeros, y con una cadencia posterior de un tren cada dos meses, hasta completar la totalidad de las unidades.

Lo que quiero decirles es que, personalmente, en este último año, mi postura ante Renfe no es nada cómoda. Debemos mucho dinero por los compromisos que todos conocemos, y, con esta misma carta de presentación, no sólo no nos ponemos de acuerdo aquí para pagar sino que pedimos más. Cierto es que es nuestra obligación, pero no les niego que me hubiera gustado contar con unas mejores credenciales a la hora de negociar.

Ya les digo que el Ministerio y Renfe tienen en su poder y conocen el «Estudio básico del Plan de actuaciones ferroviarias», como tampoco les niego que, hasta ahora, no hay un compromiso conveniado para una actuación global, aunque sí inversiones puntuales y de mantenimiento de los servicios, a pesar de no contar con un acuerdo sobre la prestación de éstos.

Quiero, por otra parte y de nuevo, dejar constancia del interés de este Gobierno por revitalizar la opción del ferrocarril.

Como ustedes conocen, el Presidente Santiago Lanzuela viajó la semana pasada a Bruselas para hablar con los responsables de la política de transportes comunitarios. Allí trasladó el interés por la reapertura del Canfranc o, lo que es lo mismo, la consideración de todo su trazado, porque, evidentemente, una conexión efectiva con Francia cambiaría la óptica para toda la línea. Mantuvo también conversaciones sobre Vignemale, pero insisto en que se trata de proyectos distintos para tiempos, escenarios y objetivos distintos.

Aragón ha de tener una conexión para unos tráficos, y presentar también su candidatura para un paso, a largo plazo, de mayores volúmenes. Lo verdaderamente grave sería que, ante el cambio de dimensiones en los tráficos, en las proyecciones que los expertos manejan, Aragón se quedase sin un proyecto que presentar, bien argumentado técnicamente para competir con unas comunidades autónomas, una competencia que hay que dar por hecha.

En este punto, me gustaría incidir en un aspecto. En Suiza han estado cerca de diez años preparando una serie de proyectos para superar los Alpes, una preparación tanto técnica como financiera. Al final, el Consejo Federal Suizo ha acometido una inversión de tres billones de pesetas en veinte años, y no por esta prolongación en el tiempo están menos orgullosos. Gracias a este empeño, que viene de muy atrás, tiene luz verde la construcción del túnel ferroviario de San Gotardo y Lötsberg y el denominado proyecto Rail 2000.

Nosotros no hemos de tener ningún complejo para seguir esta estela, aunque sabedores de que la decisión va a tardar en llegar.

Me gustaría incidir, por otra parte, en que el ferrocarril, no sólo en Aragón, sino en buena parte de Europa, está sometido a una situación de incertidumbre.

En el ámbito nacional, en 1998 termina la vigencia del contrato programa Estado-Renfe, y es previsible que se produzcan novedades en esta relación, o, lo que es lo mismo, las aportaciones que realiza el Estado por las prestaciones que ofrece Renfe.

Por otra parte, la Unión Europea se ha marcado un plazo (julio de 1999) para establecer las modificaciones que se lleven a cabo en el esquema director de infraestructura del transporte. Insisto en que, para el Gobierno de Aragón, tan importante es argumentar la necesidad del Vignemale como una línea de menor capacidad a través del túnel ferroviario del Somport. Por supuesto, cuantos mayores tráficos de viajeros y mercancías se generen en esta última línea, más argumentos hay ante Madrid y ante Bruselas para la apertura.

Como resumen de esta comparecencia, quisiera extraer tres puntos: que mi intención —creo que compartida— es seguir ultimando los detalles del convenio de prestación de servicios, seguir muy cerca de Renfe y del Ministerio para seguir un compromiso global y de inversiones puntuales en la red y, en definitiva, tratar de que los acuerdos se parezcan lo más posible a los mandatos que emanan de estas Cortes.

El tercer punto se basa en afirmar que, con unas mejoras en las líneas, unidades más rápidas y mejor acondicionadas, se pueden hacer disminuir estos déficit hasta hacerlos asumibles.

Quiero también, para finalizar, hacer la mención de que, en la actividad relacionada con el transporte y las infraestructuras, todos vamos por detrás de las demandas de incrementos. Estamos ante un sector de la actividad en plena construcción, en permanente elaboración y en el que las teorías más aparentes se derrumban de vez en cuando. Estamos ante una actividad en la que no existen verdades absolutas ni hay respuestas para todo y para todos.

En resumen, y concretando ya lo previsto en el convenio, quiero hacer referencia a que está previsto que el 50% del déficit que hasta ahora se ha generado sea reinvertido en el mantenimiento y mejora de las líneas, sobre todo en la línea entre Teruel y Zaragoza; que, por otra parte, existe también un compromiso, por parte de Renfe, de que el 50% de lo que se va a pagar posteriormente también lo reinvertirá Renfe; que no se suprime ningún servicio, sino que se aumenta alguno de ellos, como el de Zaragoza a Huesca, y que, por otro lado, se va a actuar de forma independiente por parte del Ministerio de Fomento en la electrificación y mejora de la línea Tardienta-Huesca y se va a acometer el proyecto de mejora del trazado y mejora de la línea entre Zaragoza y Sagunto, por parte del Ministerio de Fomento, para conocer exactamente cuáles debían ser las acciones a realizar en esa línea y qué presupuesto alcanzarían.

Nada más. Muchas gracias. Quedo a disposición de ustedes.

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

Para réplica, el señor Velasco tiene la palabra por cinco minutos.

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

Señor Consejero, no nos ha aclarado prácticamente nada, de verdad.

Yo tengo que decirle que, independientemente de que en la filosofía estemos de acuerdo, porque estamos de acuerdo, a mí ya no me vale que nos vuelva a hacer otra vez la historia de la década no prodigiosa, según ustedes, del Partido Socialista.

Pues mire, en el año noventa se invirtieron en esta línea de la que estamos hablando tres mil quinientos millones de pesetas. Yo no sé si los invertirán ustedes o quién los invertiría.

¿Que no fueron suficientes? Bueno, ustedes aún no han invertido nada. Llevan dos años y medio (en el Gobierno central año y medio) y todavía la inversión es cero. Por lo tanto, contra lo poco nuestro, lo suyo, en este momento, es cero. Y, a partir de ahí, todo voluntades.

No me gusta hacer historia, y en la primera intervención no he querido decirle nada, pero siempre su intervención es decir: miren ustedes, como lo han hecho tan mal, no nos digan nada... Le vamos a decir todo lo que nos parezca bien. Somos el grupo de la oposición, porque los electores nos dijeron que estuviéramos en la oposición, y vamos a hacer la labor de oposición. Pero ustedes algún día tendrán que empezar a hacer acción de gobierno. ¿Es que no les veo hacer acción de gobierno por ningún lado! Yo, ¿qué quiere que les diga?

Coloquémonos cada uno en nuestro sitio. A nosotros ya nos han colocado donde nos tenían que colocar: en la oposición, y aspiramos a gobernar, por supuesto, y pronto. Y si ustedes siguen así, nos van a dar argumentos y van a dar argumentos a los ciudadanos para que lo hagan. ¡Olvídese ya!, olvídense ya de ese tema.

Mire, no confunda con nuestra posición anterior y ésta, no hay ninguna confusión en nuestro planteamiento de hace un año. En aquel momento, el Gobierno socialista encarga un proyecto técnico para saber y que sirviera de base del plan ferroviario, y, lógicamente estábamos de acuerdo con ese tema. Además, estuvimos condicionados en la firma del convenio anterior porque no había estudios; la comunidad autónoma no tenía los mínimos estudios necesarios para ver si el convenio era bueno, malo o regular. Y también veníamos con un convenio heredado de otro gobierno de coalición Partido Aragonés-Partido Popular, luego

veníamos en una cadena. Y efectivamente, pusimos la primera piedra, suficiente para empezar a trabajar.

En lo que no estábamos de acuerdo, señor Consejero, era en lo siguiente: en que el estudio de Ineco, tal cual, fuera el Plan ferroviario de Aragón. Decíamos: esto es una parte técnica necesaria, pero luego hay que darle ese toque político. Y el toque político no está exclusivamente en las Cortes, el toque político está en las Cortes y en el Gobierno, y ustedes no le dieron ni un solo toque político: con las mismas tapas de Ineco nos lo trajeron a estudio de las Cortes. Y por eso decíamos que había que dar una parte política, la del Gobierno que estaba en ese momento con responsabilidad, que era el suyo.

Pero no perdamos excesivo tiempo en esas cuestiones, señor Consejero, no perdamos mucho tiempo en ese tema, que se les pasa la legislatura. Si es que dentro de un año ya se van a convocar elecciones y ya no será cuestión de decir: qué me encontré, qué voy a hacer...

¿Qué me parece mal? Mire, que ahora se esté planteando Renfe el hacer unos estudios básicos para ver lo que hay que hacer en la línea Teruel-Zaragoza y Valencia, me parece una pérdida de tiempo absoluta. ¡Cójase el estudio de Ineco y ahí dicen lo que hay que hacer! ¡Si lo que hay que hacer es empezar a hacer los proyectos y empezar a poner la pasta para hacer las inversiones! Pero que no hay que perder mucho tiempo ya en eso, señor Consejero. Viaje usted unos cuantos días en el tren y verá que no hacen falta ya los técnicos: con el estudio de Ineco, lo que le puedan explicar y lo sufre, sabe que simplemente es un problema de dinero.

Hay que cambiar las traviesas de Teruel hasta Cariñena, que el tren va a setenta kilómetros por hora; y hay que hacer Zaragoza-Cariñena, que va a sesenta kilómetros por hora; y que hay que hacer dos rectificadores de dos curvas, exclusivamente. Si estamos trabajando en sitios absolutamente llanos, porque, justamente, el que es conflictivo, que es todo el tramo de Paniza, ése está resuelto; ése está hecho y está resuelto. En el tema de Huesca-Tardienta, nos hemos puesto de acuerdo: hay que electrificar esa línea. A partir de ahí, la voluntad política será el poner más dinero o menos dinero.

El que tenga que ser el PAR el que ponga la enmienda a los presupuestos, lo único que me indica es que el Partido Popular no tiene la voluntad clara de resolver ese tema en el que todos estamos de acuerdo.

Y hoy no le voy a entrar, de verdad, en la gran política ferroviaria de Aragón. Me niego hoy a discutir en esta comparecencia personalmente —y supongo que saldrá por parte de otros portavoces—. El tema del Canfranc, el tema del Vignemale, el tema de toda la política ferroviaria en conjunto, no lo voy a plantear conscientemente, no porque no nos preocupe como grupo, sino porque si, como digo, se nos están incendiando los trenes, que se piense ahora en un túnel de gran capacidad para dentro de treinta años me parece una risa.

Vamos a empezar a hablar de temas menores, y, como esto va lento, nos esperaremos un año o medio año para hablar de temas mayores.

Aquí hay dos cuestiones fundamentales: Madrid-Barcelona se une con tren de alta velocidad (supongo que ustedes están de acuerdo, y al Partido Socialista también debió de parecerle bien, porque creo que en un año no se pone ese proyecto en funcionamiento, algo tendría que ver el Partido Socialista; en esa cuestión tuvo mucho que ver, y seguimos estando de acuerdo), y el eje transversal este-oeste funciona bastante bien (usted hacía mención a que se van mejorando los trenes, que hay potencial de tráfico y que el tema está funcionando).

Y nos queda el consabido eje norte-sur. Hasta que no veamos que se pone la primera piedra... Y poner la primera piedra es, señor Consejero, quitar la tierra que está ya próxima a las vías (¡pero quitar la tierra!, estamos hablando de esas cuestiones básicas), o que en la salida que hace desde Teruel hasta Cella no se quede el tren sin arena, porque las hojas le impiden y patina.

Estamos hablando de esas cuestiones de mantenimiento, señor Consejero, que no hay nadie que las haga. ¿De quién es responsabilidad?, ¿de lo que hicieron los socialistas hace diez años, o de que en esos dos años, si estaba mal, está mucho peor?

Pues lo que nosotros les pedimos, señor Consejero, es que se empiecen a concretar cuestiones. A concretar cuestiones, de verdad. En las voluntades, creo que, filosóficamente, todos los grupos estamos de acuerdo. La semana pasada o hace quince días, todos nos pusimos de acuerdo en una proposición no de ley; pero entiéndanos que también digamos que ya hay que empezar a ver algo concreto, señor Consejero.

Usted lleva en este Gobierno dos años y medio. Salvo decir que tiene problemas, dígame usted qué hemos avanzado en el tema de Renfe, porque, en dos años y medio, ¡ya es para empezar a hacer cosicas!, ¿eh? El año que viene ya estamos en campaña electoral; a estas fechas, el año que viene es pura campaña electoral. Por lo tanto, yo creo que no está de más que la oposición le diga un día que, ¡hombre!, ya hemos aguantado bastante los jarros de agua fría, ya nos han echado todo lo que han querido echarnos. Pero ya vale, ya vale.

Ponga encima de la mesa, con números y con cifras, qué es lo que se ha hecho en el tema de Renfe. Y si usted me dice «hemos invertido tanto dinero», me tendré que callar. De momento, no se ha invertido nada, y hasta que no se empiece a cambiar ese sino, las condiciones, somos excesivamente poco optimistas, poco optimistas.

Y termino diciéndole, señor Consejero, que va a contar con nuestro apoyo, no para ponerle las hojas y que patinen los trenes, sino para ver si todos le echamos un poquito de fuerza al tema. No le vamos a crear ningún problema en esta cuestión; pero entenderá que a un gobierno se le pueda exigir alguna vez, sin ser excesivamente malos, alguna vez, alguna cosa concreta.

Y la pregunta es: en la línea problemática que hay desde Valencia —Barracas, que es límite de provincia— hasta el Canfranc y paso a Francia, en ese tema, ¿qué se ha avanzado en dos años y medio?, ¿cuántas pesetas se han invertido, o cuántas pesetas ha conseguido este Gobierno que le dé Madrid, o perspectivas —fijese ya bien— para el año 1998 que ya figuren en presupuestos? ¿Cuánto hemos conseguido? Bajo nuestro punto de vista, no hemos conseguido nada, y hay que hacer un esfuerzo entre todos para poder conseguir algo más, porque están consiguiendo muy poco.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

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

Para dúplica, señor Consejero, tiene la palabra.

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

Gracias por su intervención, y le voy a intentar contestar y aclarar los puntos a los que ha hecho alusión en su intervención.

Lógicamente, usted dice que no hemos hecho nada. Lo primero que hemos hecho es conseguir que no se suprima ningún servicio hasta este momento sin haber pagado ni una peseta. Yo creo que ésa es una de las primeras reflexiones que tenemos que

hacer. Por lo tanto, yo pondría sobre la mesa la buena disposición y la buena relación que tenemos con Renfe en este tema.

Y no quiero hacer historia de por qué se tuvo que firmar el primer convenio, por supuesto, ni quiero hacer referencia —si hiciera falta, entraríamos— a qué servicios se han suprimido en estos últimos años. No quiero entrar, no quiero entrar. Pienso que las situaciones van cambiando y, lógicamente, cada uno, Renfe y el Ministerio, pone sobre la mesa unos planteamientos, y el Gobierno de Aragón tiene que poner otros.

En cuanto a la inversión, le puedo decir que la inversión no ha sido cero. Usted habla de inversión cero: eso no es cierto. Quizá desconozca las inversiones que se están haciendo y que se han hecho, sobre todo en este último año, en la línea entre Huesca y Canfranc, debido a una serie de incidencias, y se han mejorado algunos tramos. Quizá usted no se desplaza por esos lugares, ya que ahora hace bastantes viajes en tren de Teruel a Zaragoza. Pero les agradecería que fueran, porque eso nos puede ayudar incluso a disminuir el déficit y para futuros ejercicios. Ojalá todo el mundo pensara como usted y como alguno de sus compañeros y utilizara más el ferrocarril, puesto que al final todos nos beneficiaríamos.

Y, lógicamente, yo entiendo su postura desde grupo de la oposición; ¡claro que la entiendo!, ¿cómo no la voy a entender? La entiendo. Pero lo que sí tiene que reconocer es que los planteamientos suyos en este momento no son los mismos que en el año noventa y cuatro, cuando se firmó el convenio. Y, lógicamente, entiendo y comprendo esas posturas.

En cuanto a la postura del estudio de Ineco, yo me baso en el estudio que aquí se presentó y, luego, en las resoluciones que se aprobaron. Para mí, las resoluciones que se aprobaron son las que completarían ese estudio. Y, claro, yo soy el que en estos momentos tiene la responsabilidad de cumplir esas resoluciones, y ya sabe que ese estudio estaba hablando, incluso a propuesta del Grupo Socialista, de tres períodos y, entre ellos, el primero, a 1999.

En esa línea hemos estado trabajando, sobre todo en el mantenimiento y en la inversión futura en los tramos. En cuanto al mantenimiento de servicios, le puedo decir que ahí ustedes tienen la relación. El borrador de convenio que estamos manejando se ciñe a lo que se dijo y se acordó en esta cámara, en cuanto al número de servicios.

Otra cosa es en cuanto a las inversiones. En las inversiones existe un problema, porque el Ministerio, por supuesto, tiene el estudio, las resoluciones de estas Cortes las tiene, pero no hace suyo, en su totalidad, ese estudio en cuanto a inversiones. Y lo que el Ministerio quiere —y nosotros también estamos de acuerdo— es redactar un proyecto que recoja todas las mejoras de la línea y que lo presupuestemos.

No sé si, una vez presupuestados, las cantidades que figuren en esos proyectos serán las mismas que figuran en el Plan de actuaciones ferroviarias... Supongo que no, supongo que habrá modificaciones y que habrá otros planteamientos, porque no hay que olvidar —y querría lanzar un mensaje— que esta línea no solamente sirve, tal y como estaba hasta ahora o como se está utilizando en estos momentos, para transporte de viajeros, sino que esta línea la tenemos que pensar para el transporte de mercancías, mercancías que no discurren por ella desde hace un tiempo (y no voy a hacer referencia al tiempo que llevan sin transitar mercancías por ahí). Con lo cual, si está mejorada la línea, estoy seguro de que podemos conseguir el aumento en el número de trenes o servicios para viajeros, pero lo fundamental es que por ella circulen mercancías que se acer-

quen a Zaragoza para, desde aquí, partir a distintos destinos o bien, desde Zaragoza también, volver hacia Levante.

Y le puedo decir que, por parte del Partido Popular y de este Consejero, siempre ha habido voluntad en la mejora de los ferrocarriles. Yo he sido un defensor a ultranza en todos los foros del mantenimiento y la mejora de los servicios, sobre todo regionales, en nuestra comunidad autónoma. Otra cosa es que también tengo unas cartas que jugar y tengo unas reglas de juego, que hay que compaginar, y, a veces, las reglas de juego que se me imponen no corresponden con las cartas que tengo en la mano.

Pero, en todo caso, me agrada que, en lo general, estemos de acuerdo, y lo quiero vislumbrar de su intervención: que lo que tenemos que hacer es firmar el convenio lo antes posible, eso es fundamental (para mí también es fundamental), y que, una vez firmado el convenio, lo hagamos cumplir a rajatabla por parte del Gobierno de Aragón, dando cuenta del cumplimiento de ese convenio a estas Cortes para ver cómo se va desarrollando y poniendo en marcha lo que aquí se está acordando.

Y luego, ir trabajando paralelamente en los proyectos puntuales de mejora de las líneas, tanto en la línea Teruel-Zaragoza como Teruel-Sagunto y Tardienta-Huesca-Canfranc, estableciendo, lógicamente, unas prioridades dirigidas a disminuir el tiempo de recorrido entre los distintos puntos, para poder captar así más viajeros. Y, en su momento, una vez que se haya llegado al acuerdo —si lo hay— de que cree el ente en la Comunidad Autónoma de Aragón que explote estas líneas, pues, lógicamente, que este ente no tenga unos déficit que al final hagan inviable su puesta en marcha y su funcionamiento. En ese sentido estoy trabajando.

Y me gustaría —y así lo pido— que nos pongamos de acuerdo no tanto en los pequeños detalles como en la filosofía general en cuanto a la firma del convenio y la mejora de las líneas y, por lo tanto, la potenciación del ferrocarril regional en nuestra comunidad autónoma.

Gracias, señor Presidente.

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

Pasamos a la intervención de los restantes grupos parlamentarios.

Por el Grupo Mixto, el señor Bernal tiene la palabra.

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

Bienvenidos, señor Consejero, señor director general.

Yo, sin querer volverle loco, sí que voy a tratar de referirme a algunas de las cuestiones fundamentales que fueron aprobadas por el Pleno de las Cortes el año pasado, en diciembre, y ver cómo lleva usted el cumplimiento de aquellos acuerdos en lo que se pueda referir a ese primer tramo hasta el año 2000.

Digo lo de volverle loco porque, como usted hizo unas declaraciones públicas, a comienzos de este mes, diciendo que las Cortes le volvían loco al Gobierno con Renfe, creo que hoy, que viene usted aquí, deberíamos estar orgullosos de volverle loco, porque, si no le hubiéramos vuelto loco o lo que usted denomina «volverle loco», habría firmado usted el borrador que aquí presentó, habría firmado aquel convenio, que, desde el punto de vista de Chunta Aragonesista, era poco menos que suicida para la comunidad autónoma.

Me alegro de que los grupos parlamentarios le haya hayaamos vuelto loco y que usted, al final, no firmara aquello. Y creo que debemos felicitarlos de que usted, por las noticias que hoy nos ha dado y que había dado en declaraciones públi-

cas antes, haya replanteado ese convenio. Y, desde luego, las características del convenio del que usted nos está hablando ahora tendrá que reconocerme que no son las que ustedes aprobaron en marzo en el Consejo de Gobierno, con lo cual, contentísimos de que le volvamos loco para el bien de Aragón.

En todo caso, quería preguntarle en relación con el convenio. Ha dicho que está en el tramo final de la negociación. ¿Prevé, entonces, que podrá estar firmado ese convenio y que podremos conocer en las Cortes el texto antes de finales de este año? Esa sería la primera pregunta.

La segunda tiene relación con el Canfranc, porque hay una propuesta de resolución, aprobada por estas Cortes el pasado trece de diciembre del noventa y seis, que dice: «Las Cortes de Aragón consideran imprescindible la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón-Pau como cuestión estratégica para Aragón, prioritaria sobre otras alternativas en estudio».

Y ésa sería mi segunda pregunta: ¿entiende usted las declaraciones del Presidente Lanzuela en Bruselas y en Aragón, diciendo que, bueno, que el Canfranc no hay que dejarlo de lado, pero que hay que apostar por lo que él denomina «un ferrocarril del siglo XXI», que ese ferrocarril se denomina «Vignemale» y que, en consecuencia, lo uno no quita lo otro —viene a decir él—? Pero yo entiendo que se está saltando a la torera este acuerdo, porque este acuerdo dice «prioritario el Canfranc, y eso no quita otras cosas», mientras que el Presidente Lanzuela dice «vamos a por el Vignemale, lo cual no quita el Canfranc». Creo que el orden de factores, en este caso, sí que puede alterar el producto final y el resultado final. Entonces, yo quiero recordarle que las Cortes aprobaron esto: prioritario el Canfranc sobre otras alternativas. Y eso está aprobado en el debate sobre el Plan de actuaciones ferroviarias.

La tercera pregunta que quería realizarle es sobre la estación intermodal de Zaragoza. Hay también una propuesta de resolución, aprobada en aquel trece de diciembre del noventa y seis, que dice: «Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que negocie con el Ministerio de Fomento la construcción inmediata de la estación intermodal de Zaragoza, para que se garantice el flujo y la interconexión de todos los modos de transporte».

¿Qué han llevado a cabo el Gobierno y usted en relación con esta resolución aprobada?

Lo de la construcción inmediata supongo que no era empezar a poner ladrillo y hormigón al día siguiente, pero dice de cara a «la construcción inmediata», que negocie la construcción inmediata. Un año después, ¿qué se ha hecho con respecto de la estación intermodal? Porque, en todo caso, lo que sí sigue siendo vigente es que es la fórmula para garantizar ese flujo e interconexión entre los distintos modos de transporte. Esa sería la tercera pregunta.

La cuarta hace referencia a una resolución aprobada, además, a iniciativa del Grupo Popular (para que no digan que yo no cito al Grupo Popular y las cosas que el Grupo Popular trae aquí), que es complementaria de otra de Chunta Aragonesista, por lo que me voy a referir a las dos. La del Grupo Popular decía: «Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que en los años 1997 —que está acabando, como decía el señor Velasco— y 1998, período de vigencia del convenio puente propuesto, se estudie la procedencia y la posibilidad de crear el marco legal necesario y de constituir una sociedad o ente público que gestione los servicios ferroviarios regionales de la comunidad autónoma, de acuerdo con las directrices establecidas en el Plan de actuaciones ferroviarias de Aragón». Y dos proposiciones no de ley de Chunta Aragonesista: una es la 34/96 y

39/96, y la otra, aprobada en la última sesión de esta Comisión, la 115/97, en la que hablamos de la creación de un consorcio o empresa pública para ese fin.

Como el plazo ya se lo ponía el Grupo Popular, y se aprobó a iniciativa del Grupo Popular lo del año noventa y siete y noventa y ocho, ¿cómo va ese estudio?, ¿cómo llevan el estudio para la posible creación de esa sociedad o ente público o consorcio o empresa pública? Las denominaciones pueden ser distintas o variadas, pero la finalidad es la misma. Tenían que llevar a cabo este estudio durante el noventa y siete y noventa y ocho: ¿han comenzado a hacer ese estudio sobre la viabilidad de esta sociedad o ente público?

La quinta pregunta hace referencia a otra propuesta de resolución aprobada, aquella que decía que «Las Cortes de Aragón instan al Gobierno para que negocie con Renfe la creación de un servicio de cercanías basado en la influencia de Zaragoza capital...», etcétera, etcétera. ¿Se ha negociado con Renfe la creación de este servicio de cercanías?

Y la sexta y última que yo quiero hacerle, señor Consejero, es sobre las inversiones. Ya sé que ha empezado usted ahora a ponerse la venda, en la última respuesta al señor Velasco, pero aquí había un plan de inversiones que trajeron ustedes, y el plan de inversiones para el horizonte 2000 hablaba de una inversión de tres mil seiscientos cuarenta y un millones en infraestructura y dos mil trescientos millones en material ferroviario, para ese horizonte del año 2000, lo cual hace un total de cinco mil novecientos cuarenta y un millones, que deberían invertirse por los dos conceptos hasta el año 2000.

Efectivamente, estamos todavía en el noventa y siete, faltan tres años, pero bueno es ir adelantando camino. Ya sé que no hay por qué hacer obligatoriamente las inversiones, pero, si hacemos una simple media de los cuatro años (1997, 1998, 1999 y 2000), la inversión que debería haber correspondido al año noventa y siete, para cumplir con esa inversión de casi seis mil millones hasta el año 2000, habría sido de mil cuatrocientos ochenta y cinco millones. ¿Puede decirme la cifra de inversión que se ha llevado a cabo en el año noventa y siete y, por tanto, la parte de tarea cumplida en materia de inversión respecto a ese horizonte del año 2000? Esa es la sexta y última.

Y eso es todo. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida, el señor Rubio tiene la palabra.

*El señor Diputado RUBIO FERRER:* Gracias, señor Presidente.

Quiero también agradecer al señor Consejero y al señor director general su presencia aquí.

Señor Consejero, a mí me ha preocupado, en la primera parte de su intervención, una cosa que ha dicho usted: que la sociedad, a veces, se enfada con nosotros porque no discutimos los temas que interesan a la sociedad, o que a veces hacemos aquí cosas extrañas... Me ha parecido un discurso extraño en su boca.

En todo caso, yo le diría que, en el ámbito concreto del ferrocarril en Aragón, éste sí es un tema que ha interesado siempre a la sociedad, porque le recuerdo la plataforma de Teruel, le recuerdo la plataforma de la electrificación y le recuerdo algunas de las varias comparecencias que ha habido aquí de gente interesada en el ferrocarril, y, por lo tanto, desde el ámbito social.

Yo creo que éste sí es un tema importante.

En todo caso, se ha hecho referencia a la aprobación del Plan de actuaciones ferroviarias, a la aprobación de las resoluciones. Y a mí me gustaría hacer una consideración inicial, señor Consejero: en este año que ha pasado, independientemente del ámbito que le exigía el portavoz del Partido Socialista de las inversiones que se han realizado, en este año que ha pasado desde la aprobación, el ferrocarril aragonés ha ido a peor. Algo está fallando en el Gobierno de Aragón y en el Gobierno central (le recuerdo las movilizaciones de Teruel, las movilizaciones de Gallur por el cierre de su estación, etcétera). Ha ido a peor.

Eso quiere decir que, a un ámbito político más elevado que el nuestro, hay poco interés por el ferrocarril, punto uno. Poco interés por los ferrocarriles regionales, punto dos. No de su Gobierno, sino de gobiernos anteriores ya. Es una línea que viene muy definida en el plan director de infraestructuras, y, por lo tanto, ha habido prioridades hacia otros ámbitos y no hacia los ferrocarriles regionales.

En todo caso, señor Consejero, hay un elemento de reflexión política, de reflexión global, que me gustaría aportar en su comparecencia. Mire usted, lo que a mí me parece absolutamente lamentable, de verdad, porque yo lo lamento como aragonés y como ciudadano de a pie, es que llevemos tanto tiempo, varios años y los que nos quedan, hablando en Aragón de miseria, de lo que supone el volumen de inversión, que es absolutamente una miseria, comparado con los ámbitos presupuestarios en los que nos movemos. Es decir, que estamos hablando, discutiendo, debatiendo, introduciendo enmiendas, resoluciones, planes, estamos hablando de quince mil millones de pesetas (recuerde: nuestra posición, que era de veinticinco mil para tener un ferrocarril regional un poco más amplio, no salió adelante).

Estamos hablando de quince mil millones de pesetas, de los que el Ministerio de Fomento tendría que poner diez mil (es lo que dice el Plan de actuaciones ferroviarias), y me preocupa mucho cuando dice usted que el Ministerio de Fomento no está de acuerdo en algunos aspectos presupuestarios que aparecen en el Plan de actuaciones ferroviarias que usted le ha trasladado, y estamos hablando de diez mil millones en diez años como máximo (una resolución del Partido Socialista decía: máximo, en el 2007; o una de Izquierda Unida, que decía: máximo, diez años; o una del Partido Aragonés —me parece—, que decía: hasta el horizonte del 2005).

Lo digo, señor Consejero, porque la realidad es que las prioridades marcadas desde hace bastantes años son otras. Se condenó a una buena parte de las líneas aragonesas a ser líneas «C», y la consecuencia es la que tenemos en estos momentos. Y cuando le hablaba yo, señor Consejero, de estar trabajando y actuando sobre la miseria, es porque a mí, de verdad, se me pone la piel de gallina cuando sé que, inicialmente, el tramo de AVE que circulará por la provincia de Zaragoza, desde su entrada por Soria hasta su salida por Lérida, va a costar seiscientos mil millones de pesetas. Total AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona, inicialmente, ya lo ha dicho el ministro: dos billones, más lo que cueste Barcelona-frontera.

Esa es la gran realidad que tenemos delante, y ésa es la gran desgracia de haber tenido diferentes gobiernos, de diferentes opciones políticas, que no han apostado por el ferrocarril regional, que han apostado por otras grandes líneas. Esa es la verdadera desgracia que tenemos en este momento. Incluso, desgracia que desde el propio Gobierno de Aragón se impulsa y se ayuda cuando, con estas cifras monstruosas de las que estoy hablando yo (solamente en la provincia de Zaragoza, seiscientos mil millones de pesetas), usted, desde su Gobierno, y el Presidente Lanzuela también, están hablando de una nueva

línea ferroviaria, el Vignemale, que inicialmente podría irse a novecientos mil millones de pesetas.

Yo creo que ése es el gran drama de esta sociedad nuestra, de esta región nuestra, de esta comunidad nuestra; es el gran drama: que estamos debatiendo y estrujándonos la cabeza desde hace varios años —y los que nos vienen— para conseguir un convenio que le ahorre doscientos millones al año al Ministerio de Fomento cuando se va a gastar seiscientos mil en el AVE, para que se ahorre doscientos millones en un convenio cuando el Gobierno de Aragón quiere impulsar una obra de novecientos mil millones de pesetas. Ese es el elemento que a mí me parece de debate profundo, sustancial, de esta comunidad autónoma y del Gobierno en general.

En todo caso, fijese usted, señor Consejero: yo creo, en definitiva, que esa falta de interés, refrendada por anteriores y por actuales gobiernos de diferente signo (las líneas «C», la imposibilidad de paso de las mercancías ferroviarias por la línea de Teruel, etcétera), la existencia de convenios miserables para ahorrarles cuatro millones de pesetas a la Administración central, nos desemboca claramente —al menos, en la consecuencia que nosotros sacamos— en que hay imposibilidad, que no hay intención por parte de los gobiernos centrales de apoyar este tipo de ferrocarriles, y que se va a otras prioridades, se está yendo y se ha ido a otras prioridades. Porque, si no, señor Consejero, diez mil millones de pesetas del Ministerio de Fomento en diez años, que es lo que le pedimos en este simple y raquítico Plan de actuaciones ferroviarias, a mil millones por año, y ahorrándole, además, en el convenio, doscientos millones anuales que tiene que poner el Gobierno de Aragón, no me diga usted que eso debería ser motivo de este gran y profundo debate que tenemos en el ferrocarril aragonés.

Yo creo que es un elemento que no se lo cree nadie, ni siquiera usted, si me lo permite, señor Consejero, ni siquiera su director general. El ferrocarril aragonés ya no se lo cree nadie, porque, si no, no tendríamos las tremendas dificultades, los tremendos bloqueos (un convenio sin firmar todavía, señor Consejero, por cuatro pesetas que tenemos ahí muertas de risa), no se lo creería nadie en esta comunidad autónoma.

Nosotros sí que nos lo creemos, porque estamos viendo por dónde van las grandes magnitudes y las grandes cifras, y cómo después de veinticinco años no hemos conseguido mover ni una tuerca en el tema del Canfranc. Y cuando va el señor Lanzuela a presentarlo a Bruselas, lo presenta como excusa para sacar adelante el Vignemale, una obra faraónica que no sabemos si es una excusa para no reabrir el Canfranc o qué.

Por lo tanto, en todo caso, yo le agradezco al señor Bernal que le haya hecho la referencia de aquellos ámbitos que aparecían en el Plan de actuaciones ferroviarias, y que yo le voy a recordar porque me parece que alguno se ha dejado. Recordarle que se hablaba de un convenio, que tenemos sin firmar; que se hablaba de la reapertura del Canfranc, que yo en este momento creo que está tanto o más cuestionada que nunca porque, por parte del Gobierno del que usted es Consejero, se va a apostar claramente por el tema del Vignemale; se hablaba de la estación intermodal (¿qué se ha hecho sobre ella?); se hablaba del establecimiento de trenes de cercanías, del servicio de cercanías (¿qué se ha avanzado en esa línea en el último año?); se hablaba también del establecimiento de servicios ferroviarios de carácter turístico y cultural (¿qué se ha hecho?, ¿qué se piensa hacer?); se hablaba de acciones de promoción del ferrocarril entre la población escolar. Yo he recogido esos elementos, básicamente, porque me parecen los más interesantes.

En todo caso, como pregunta, a mí me gustaría que nos aclarara lo siguiente: me ha parecido entenderle que usted ha hecho una valoración de que en el año noventa y ocho va a finalizar el contrato programa, y, según he creído entenderle, usted ha dicho que podrían producirse cambios —me ha parecido entender— a peor. Me ha parecido entenderlo, no digo que lo haya dicho, me ha parecido entenderlo.

¿Hay algún aspecto concreto, de cara a la finalización del contrato programa con Renfe (Renfe-Estado), en el que usted adivine algún elemento que pueda ser sustancialmente diferente, no sé si peor o mejor, a lo que en esos momentos tenemos)

Nada más, y muchas gracias.

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

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

*El señor Diputado BESCOS RAMON:* Gracias, señor Presidente.

Gracias, señor Consejero, por sus palabras en torno a los criterios sobre actuaciones ferroviarias en la Comunidad Autónoma de Aragón. Realmente, el tema es muy extenso y es muy difícil sintetizarlo en un espacio de tiempo limitado.

No obstante, y en la línea de la proposición no de ley 115/97, que últimamente se aprobó en estas Cortes, consideramos que pueden destacarse determinados aspectos, unos generales y otros particulares. Y, en los particulares, me voy a referir especialmente al convenio y a la electrificación de la línea Huesca-Zaragoza.

En cuanto a los aspectos generales, me parece fundamental concretar, ya desde el principio, quién tiene la responsabilidad en materia ferroviaria, porque en esta materia, obviamente, debe estarse al contenido de la Constitución y al contenido del Estatuto de Autonomía de Aragón, en donde se establece claramente que la competencia sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma corresponde al Gobierno de la nación, al Gobierno central, conforme a lo establecido en el artículo 149.1.21.

Y también me parece básico destacar no solamente esta atribución de competencia a la Administración central, sino también que deben conectarse, deben ponerse en relación criterios economicistas con criterios de tipo social, de acuerdo con el postulado del artículo primero de nuestra Constitución. Es decir, que no puede mirarse el ferrocarril tan sólo desde un punto de vista de rentabilidad, desde un punto de vista de beneficios económicos, sino también en orden a otros criterios, en orden a criterios sociales y de vertebración del territorio.

Y el tercer aspecto a considerar, que también estaba incluido dentro de la proposición no de ley 115/97, es que la Comunidad Autónoma de Aragón no ha recibido financiación en materia de servicios ferroviarios, y, si no ha recibido nada, mal puede exigírsele que colabore en el ejercicio de una competencia que no tiene y respecto a la que no ha recibido ningún tipo de recurso económico. Ese es el planteamiento fundamental.

Yo comprendo que es difícil, por parte del Consejero del Gobierno Aragonés, mostrarse férreamente reivindicativo; pero entiendo que, periódicamente, debe hacerse la correspondiente salvedad al Ministerio de Fomento, debe ponerse de manifiesto que no es nuestra competencia, que no es nuestra responsabilidad y que el coste político consiguiente lo sufriría no la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, sino la Administración central. Ella es la responsable, ella es la que, obligatoriamente, debe realizar determinadas actuaciones.

Sin embargo, hay que pasar del aspecto general al aspecto particular, y yo creo que hay dos cuestiones que en este momento son especialmente trascendentes: la firma del convenio y la electrificación de la línea Huesca-Zaragoza.

En cuanto al convenio con Renfe, yo creo que no pueden enfatizarse los aspectos negativos, sino que también hay que contar —y, en ese sentido, no tengo ningún inconveniente en darle una cierta enhorabuena— los aspectos positivos, hay que contar también las mejoras que, poco a poco y gracias a la presión de todos los grupos políticos y a la presión social, se han ido logrando respecto de Renfe.

Realmente, no cabe duda de que el retorno del 50% de las distintas aportaciones de la Diputación General de Aragón es un logro respecto de la situación anterior. La posible utilización de trenes ligeros también lo es. El mantenimiento de todos los servicios actuales, no cabe duda de que significa algo. Y, sobre todo, nos interesa el estudio sobre el plan futuro del ferrocarril Sagunto-Canfranc, especialmente en la línea Teruel-Zaragoza y Zaragoza-Huesca.

Evidentemente para la firma del convenio sería necesario algo más: sería necesario —y, por lo menos, nosotros no lo hemos visto en los borradores que hemos manejado— que estuvieran perfectamente claras las obligaciones de Renfe, sin ningún tipo de ambigüedades y sin ningún tipo de indeterminaciones.

Sería necesario también que se concretara el alcance de las funciones de la comisión de seguimiento, de tal manera que pudiera realizar un efectivo control, que no se tratara de un lavado de cara, sino de actuaciones trascendentes.

Las actuaciones a realizar por parte de Renfe deberían ir en estrecho contacto con lo que previsiblemente fuera ese estudio del trazado futuro de la línea, es decir, debería ser algo más que conservación.

Y, desde luego, entendemos que el convenio no podría extenderse más allá del ámbito temporal del actual contrato programa, es decir, si el contrato programa termina el 31 de diciembre de 1998, lógicamente, el convenio tendría que extenderse únicamente a 1998.

Decimos todo esto porque, evidentemente, estamos en un *impasse* que no puede prolongarse indefinidamente. Es necesario llegar a una solución lo menos mala posible, atornillando al máximo a Renfe, logrando un máximo aseguramiento de los intereses de la Comunidad Autónoma de Aragón, pero no podemos estar así indefinidamente.

Yo reconozco los esfuerzos que ha hecho el Consejero. Me parecen, obviamente, insuficientes; me parece que se podía conseguir más. De ahí que, desde la perspectiva de nuestro grupo, lo fundamental sea, en su caso, si se llega a firmar el convenio, configurar este convenio como un elemento de tipo excepcional, es decir, poniendo de manifiesto que, en principio, ni es nuestra obligación ni es nuestra responsabilidad el asumir financiación de Renfe, y que los representantes de Renfe y los representantes de todas las comunidades autónomas tienen que sentarse a la mesa con criterios distintos, con criterios mucho más reivindicativos que los del actual contrato programa, que procede del gobierno socialista y en algo se le nota.

Yo querría referirme también, aunque fuera brevemente, a la electrificación de la línea Huesca-Zaragoza.

Desde nuestro punto de vista, es auténticamente fundamental para el desarrollo de la ciudad de Huesca que se logre la electrificación y que se logre en un plazo mínimo. Entendemos que no se trata de una obra faraónica, no se trata de una gran obra, sino que el proyecto y la ejecución de la obra podrían verificarse en términos muy reducidos, en un espacio

temporal muy pequeño. En ese sentido, le pedimos, precisamente, una ampliación en cuanto al estudio de futuro.

Respecto del trazado Teruel-Huesca y respecto de los tiempos en los que, con carácter mínimo, podrían realizarse tanto el proyecto de electrificación Huesca-Zaragoza como la ejecución de los de las obras consiguientes..., perdón, me estoy refiriendo, evidentemente, a la electrificación de Tardienta, la electrificación de Huesca-Tardienta, al tiempo necesario para realizar esta electrificación, de tal manera que pudiera, de alguna forma, realizarse la electrificación de todo el tramo Huesca-Zaragoza.

Nada más.

Muchas gracias.

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

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 por las explicaciones y la información que a esta Comisión nos vienen aportando habitualmente.

Yo me he alegrado cuando, en la primera intervención del señor Velasco, he visto un tono que me ha parecido muy prudente y muy adecuado, y me daba la impresión de que ya estábamos entrando en razones y que ya nos estábamos entendiendo, sobre todo a partir de la última Comisión, en la que todos coincidimos en un texto, en una proposición no de ley que, al final, todos avalamos y que marcaba un poco el camino que de le dábamos al Consejero a seguir para, finalmente, firmar ese convenio tan traído y llevado con Renfe.

El señor Velasco nos decía que el texto del convenio, tal como se ha expresado por parte del Consejero, le parecía que había mejorado un poco, que había mejorado, que el anterior estaba un poquitín cojo, lo cual contrasta, desde luego, con la afirmación que otro portavoz ha hecho, diciendo que era un convenio suicida. Yo creo que, entre que sea suicida y que sea un poquitín cojo, hay un abismo, no entendemos todos la misma cuestión. Yo ya lo dije hace quince días y lo vuelvo a repetir: cualquiera de los dos es infinitamente mejor que cualquier otro de los que se han firmado.

Pero, en fin, siempre que sea mejorar, estamos de acuerdo, y yo en ello estoy: en que se mejore.

Decía, pues, que me daba la impresión de que esa intervención era, un poco, para decirle al Consejero: ya tiene el camino, ahí estamos; hágalo, y todo bueno y abundante.

Pero en su segunda intervención la verdad es que ha cambiado el tono del discurso, nos ha salido un poquitín más electoralista; nos anunciaba campaña electoral, pero a mí me daba la impresión de que ya estábamos, que estaba haciendo un discurso electoralista. Nos pedía concreciones, decía que tenía razón de pedir las porque estaba en la oposición y que nosotros teníamos obligación de resolver las cuestiones porque estábamos en el Gobierno. Muy bien, están en la oposición porque ahí es donde han dicho los electores que deben estar; y nosotros, en el gobierno, porque también han dicho que debemos estar en el gobierno.

Se lamentaba de un montón de cuestiones, pero no ha reparado en que hasta este momento, hasta hace quince días prácticamente, desde estas Cortes, desde esta Comisión, se le estaba impidiendo constantemente al señor Consejero firmar ese convenio, que tan necesario todos entendemos que es y que se debe firmar. Hasta hace quince días, todo era en negativo, siempre era

«que no se firme, que no se firme y que no se firme». Y, desde hace dos semanas, es cuando se habla en positivo por primera vez: se dice que se firme, se marcan las directrices, y el señor Consejero, que es muy respetuoso con lo que desde estas Cortes se emana, hace caso y hasta ahora no lo ha firmado, ha estado negociando, ha conseguido mejores textos, mejores condiciones y está en disposición de firmarlo. Pero no nos vengan ahora exigiendo que, en quince días, qué se ha hecho. ¡Si, prácticamente, no le ha dado tiempo a trasladar esos textos donde se deben trasladar! Creo que tenemos que ser un poquitín más pacientes y no ser tan electoralistas.

Entre otras cosas, también hay que decir que esto se consigue gracias a que el clima de entendimiento entre DGA y el Gobierno central es hoy mejor de lo que ha sido nunca, porque ahora es cuando, desde el Gobierno central, se empieza a mirar hacia Aragón, porque, hasta ahora, muy poco se ha mirado.

Y todos estos males que nos vienen acuciando y que tenemos y soportamos en Aragón, hay que pensar dónde se originan, por qué son y quién, en su día, los creó, porque no hemos sido nosotros los que los hemos creado: han sido otros gobiernos, otros grupos políticos que los han apoyado, los que ahora exigen lo que, en su momento, ellos no quisieron, no supieron o no pudieron hacer.

También hay que decir que en todas negociaciones no se consigue siempre lo que uno quiere. Las negociaciones son bilaterales, y, contra la virtud de pedir, a veces está el vicio de no dar, y se consigue lo que se puede y no lo que uno pretende, sino lo que a veces es posible.

Las asignaturas pendientes, ya he dicho que las tiene que aprobar aquel que las suspendió; pero, no obstante, nosotros estamos en la obligación de solucionar problemas, y lo estamos haciendo y lo vamos a conseguir.

Y, con respecto al nuevo convenio, quiero resaltar cuáles son sus virtudes y, por fin, animar al Consejero a que lo firme, porque así lo mandan estas Cortes y porque creo que es necesario y conveniente para Aragón y para que Renfe funcione correctamente en esta comunidad.

Tiene la virtualidad o la facultad de poder controlar lo que en este convenio se dice, porque se podrá inspeccionar y se podrá hacer un seguimiento y control a través de esa comisión que otras veces se ha comentado; se van a mantener todos los servicios ferroviarios que se están prestando; se van a adecuar los horarios para que sean más útiles esos servicios y conecten con otros trenes; se va a reinvertir el 50% de la deuda que en este momento tiene la Diputación General de Aragón con Renfe, que antes no estaba previsto reinvertirla (en este momento, el 50% de esa deuda se va a reinvertir); se va a reinvertir también el 50% de los déficit que se produzcan de hoy en adelante... Creo que eso nunca se había hecho, y, en este momento, se está en disposición de hacerlo. Creo que no hace falta tirar tantas pedradas ni decir tantas tonterías cuando se están consiguiendo cosas sustancialmente mejores a las que nunca se han conseguido.

Y también se van a reincorporar al servicio de Renfe otros materiales que nos puedan hacer menos deficitarias las líneas, como pueden ser los trenes ligeros y un montón y un sinfín de cosas, aunque parece que ustedes están haciendo teatro, que no se lo creen, pero que es muy superior a lo que otras veces se ha hecho.

Y, por nuestra parte, simplemente, resaltar tres cosas que el Consejero ha dicho, que creo que conviene decir las porque también son importantísimas, y que no es sólo el convenio de Renfe: además del convenio de Renfe, que es una, el seguir insistiendo y negociando con Renfe y con el Ministerio para tratar de traer compromisos globales y de inversiones en la red, que eso

es importantísimo, más que el convenio, porque el convenio supone muy pocos millones y cualquier compromiso que se adquiriera con Fomento y con Renfe serán muchos más millones. Y también intentar, con una serie de circunstancias, como puede ser la mejora de los materiales, que los déficit sean inferiores y, al final, que puedan ser asumidos. Creo que esto es lo fundamental, creo que es lo importante.

Y, por nuestra parte, animar al Consejero a que siga en esa línea, y que, por supuesto, tiene el respaldo del Grupo Popular. Muchas gracias.

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

Señor Consejero, tiene la palabra para dar respuesta a los distintos grupos parlamentarios.

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

En primer lugar, gracias a todos por sus intervenciones y, sobre todo, por el tono en que se han hecho, porque yo pienso que todas han estado en positivo, y creo que al final podremos llegar a acuerdos e intentar conseguir la mejora del ferrocarril en Aragón.

Quería decirle, señor Bernal, cuando dije en las declaraciones que me volvían loco —y eso usted lo sabe, usted lo sabe muy bien—, lo hice en el contexto de que, en estas Cortes, ha habido momentos en que ha habido resoluciones contradictorias, resoluciones que me cambiaban los planteamientos. Y en ese contexto lo dije, y hoy me ratifico en que estaba en lo cierto. Pero pienso que, en este momento, todos hemos llegado a acuerdos, y agradezco a esta Comisión los acuerdos que tuvieron lugar aquí hace quince días, con los que pienso que volvieron las aguas a su cauce. Y yo creo que en esa línea podemos trabajar y podemos llegar a acuerdos.

Decirle, por supuesto, que el convenio, tal y como estaba previsto anteriormente, para mí no era un convenio suicida. El suicidio era seguir sin convenio, porque difícilmente se iban a poder seguir manteniendo los servicios si no había, por lo menos por parte del Gobierno de Aragón, unas garantías delante de Renfe para poder firmar el convenio y pagar la deuda. Con lo cual, la situación era, en aquellos momentos, muy dura, y así me lo planteó el propio presidente de Renfe. Pero hemos tenido varios contactos, tanto con él como con sus colaboradores, y, poco a poco, hemos conseguido entre todos, llegar a un acuerdo y que estas Cortes pudieran dar el visto bueno, si no en todos sus puntos, sí en la filosofía del convenio.

Por supuesto, nunca vamos a salir todos satisfechos, como tampoco salimos nosotros satisfechos, ni con este convenio, a la hora de firmarlo en su totalidad, porque no hay que olvidar que el convenio se firma a dos bandas y que, en muchos casos, tanto unos como otros tenemos que ceder.

En todo caso, ha hecho referencia a que se habían mantenido el número de servicios. Claro que sí, Renfe te mantiene los servicios que quieras, y, si quieres, te pone más, si no tiene ningún problema... Lo que ocurre es que, en el momento en que se ponen los déficit encima de la mesa, hay que ser conscientes de lo que está pasando. Y cuando, en su momento, nosotros pensábamos en unos servicios determinados —en ese caso, se hablaba de Tuel—, pensábamos que no iba a salir perjudicado. También estaba abierta Renfe a seguir poniendo servicios, no había ningún problema, si es cuestión de valoración y que en la Comisión de seguimiento se diga... O sea, que, en ese aspecto, lógicamente, a

mayor número de servicios, a no ser que consigamos servicios no deficitarios, pues más dinero. Está claro, a Renfe le da lo mismo.

En cuanto a las fechas, a la vista de los planteamientos hechos aquí, yo voy a trasladar a Renfe el parecer de estas Cortes, como ya le trasladé las resoluciones o la proposición no de ley de hace unos días. Lógicamente, lo trasladaré a Consejo de Gobierno, y el Consejo de Gobierno será el que tiene que dar el visto bueno a ese convenio.

En cuanto a la fecha, los informes jurídicos están, incluso del anterior convenio. Este convenio mejora el convenio anterior, y, por supuesto, los convenios anteriores están a años luz de los dos anteriores que se firmaron en su día, y, lógicamente, no habrá ninguna pega para que los servicios jurídicos se pongan en marcha y se pueda firmar.

En cuanto a lo del Canfranc, decirle que el Presidente llevó dos cosas a Bruselas, y, además, dos cosas distintas: por una parte, llevó el estudio para reabrir el Canfranc y, por otra parte, la conexión con un túnel de baja cota con Francia. Estas dos cosas no tienen nada que ver, y una cosa no excluye la otra, porque estamos hablando de una actuación a corto plazo (como sería la reapertura del Canfranc) y estamos hablando de una actuación a mucho más largo plazo, que no tiene nada que ver. Y, en todo caso, el uso que se iba a hacer de una vía y otra es distinto, y usted lo sabe muy bien. Estamos hablando de anchos europeos, de un trazado totalmente renovado, un trazado a la altura del siglo XXI, que es muy distinto al trazado que en estos momentos discurre por Canfranc. Los usos tendrían que ser distintos.

En cuanto a la estación intermodal, decirle que estamos trabajando de lleno con el tema de esta estación. Desde el primer momento en que me hice cargo del departamento y tuve la primera conversación con la alcaldesa, yo le dije que, para Zaragoza y para Aragón, era prioritaria la construcción de la estación intermodal, que había un anteproyecto al cual las partes habían dado, en principio, el visto bueno, y que habría de ponerse a trabajar en la construcción.

En esa línea, en este departamento —y creo que todo el mundo estaba de acuerdo— pensábamos que una primera fase tendría que ser la construcción de la estación de autobuses, para sacar los autobuses de la distribución que tienen en la ciudad de Zaragoza y llevarlo a un lugar. Ese proyecto se redactó por los servicios técnicos del Gobierno de Aragón, se ha puesto ya encima de la mesa, y se están haciendo unos reajustes, puesto que se está estudiando de verdad la inversión real que sería necesaria, adaptada a las necesidades.

En estos momentos, para la construcción de la estación, nos aparece otro nuevo condicionante, que es que en parte de la estación iría ubicado el AVE y, por lo tanto, el responsable de la construcción de la estación es el GIF, por lo cual tendría que entrar también a formar parte o a firmar ese convenio, que tendríamos que hacer a tres bandas, si no a cuatro bandas, en estos momentos, aunque el GIF esté bajo el amparo del Ministerio.

Decirle que, durante los años noventa y siete y noventa y ocho, que era la propuesta del Partido Popular, es el tiempo en el que tenemos que llevar a cabo el estudio, para ver si ponemos en marcha el ente o no lo ponemos.

Yo lamento que el convenio no se firmara, porque una de las cosas que nos hubiera dado era que, en estos momentos, quizá tuviéramos circulando trenes ligeros por nuestras vías, trenes ligeros que nos disminuirían el coste y, por lo tanto, dispondríamos de más datos a la hora de evaluar el costo de ese ente, porque lo lógico es que, al final, estudiemos la valoración y veamos si es rentable o no es rentable, teniendo en cuenta que, si Renfe o el Ministerio nos traspasaba parte de las com-

petencias y el material al ente, tendrían que venir arropadas por unas consignaciones presupuestarias y veríamos qué cantidad teníamos que pagar por parte del Gobierno de Aragón y si es asumible o no. Por lo tanto, ese estudio tendremos que realizarlo a lo largo del año que viene, una vez que pongamos en marcha el nuevo convenio.

En cuanto al servicio de cercanías, sabe que existe un estudio que se llevó a cabo en el departamento, y sobre el servicio de cercanías influyen distintos factores. Aquí se habló de cercanías en una línea de Tudela a Huesca, por ejemplo, un eje que a mí me parece muy importante y que es muy necesario, y que, lógicamente, podrá ser completado en el momento en que esté electrificado el tramo entre Tardienta y Huesca; si no, difícilmente va a poder ir una unidad de esas características.

Por otra parte, hay que tener en cuenta qué es lo que pasaría en ese corredor con el transporte de las industrias cercanas que hay allí y que tendrían que incorporarse al tren. Y, además, qué pasaba con el eje que va a Caspe, hacia la zona de Quinto, etcétera, que también es otro eje importante y que tiene incidencia tanto en los polígonos industriales de Fuentes como de El Burgo. Y, por otro lado, el tramo entre Zaragoza y Cariñena, donde, lógicamente, para poder establecer un transporte de cercanías, habría que proceder también a la electrificación de ese tramo y la mejora de esas vías.

Por lo tanto, estamos en ello, hay un borrador en cuanto a los servicios y los trenes ligeros en Zaragoza. Y en cuanto al plan, decirle que en el estudio se hablaba de unas inversiones, en el plan que se envió al Ministerio.

Y contestando también al señor Rubio en cuanto a que el Ministerio esté de acuerdo o no, en principio, el Ministerio no hace suyo el planteamiento total de ese Plan de actuaciones ferroviarias. Lo lógico es que lo estudie, porque está hecho por otras personas distintas al Ministerio y lo lógico es que se intente profundizar en él para saber exactamente cuáles son las prioridades de todos, no solamente las que están en el estudio, sino que también tendrá que hablar el Ministerio, que será el que va a tener que invertir mayoritariamente.

En cuanto al proyecto de Tardienta-Huesca, pensamos que se redacte a lo largo del año que viene y que pueda empezarse la construcción, tal y como está previsto en los presupuestos de la obra.

Y luego, en cuanto a la reinversión, difícilmente puedo yo exigir a Renfe en estos momentos una reinversión y una inversión si el primero que no cumple soy yo. En todo caso, sí hay inversiones realizadas en las líneas, pero, lógicamente, en este momento, yo no tengo ningún poder puesto que no existe la comisión de seguimiento y difícilmente voy a decirles o van a decirme qué es lo que van a hacer; me lo dicen y me tienen informado, pero no puedo exigir, puesto que yo tampoco estoy cumpliendo. Espero que eso se corrija.

En cuanto al señor Rubio, dice que está preocupado por mis declaraciones. Mire, me gustaría —y en algún momento satisfaremos la curiosidad— que en esta Cámara nos hagan un resumen de los minutos que se ha hablado sobre Renfe, y estoy seguro de que en estos momentos tiene más minutos consumidos que temas tan importantes como la reforma del Estatuto, el tema del agua e incluso, ahora mismo, el tema de educación, del que se está hablando, estoy seguro. Cualquier apreciación desde la calle me puede decir si, de verdad, éste es el tema prioritario de cara a la problemática que existe en Aragón. Pero, en fin, algunos se empeñan en que sigamos debatiendo y me parece muy bien; aquí estaremos el tiempo que haga falta para seguir debatiendo de Renfe y de lo que haga falta. Pero yo creo, señor Ru-

bio, y me perdonará que discrepe, que éste no es el problema fundamental de Aragón. Hay otros muchos problemas, lo que no quiere decir que no sea importante, pero, por supuesto, no es el más importante, como parece que estamos transmitiendo a la opinión pública.

Ha dicho que había ido a peor. Yo pienso que puede haber ido a peor según apreciaciones. Lo lógico es que si, en un momento determinado, Renfe no invierte —como ha pasado en estos años— en determinados tramos (concretamente, en algún tramo que va hacia Teruel) y tampoco hay una contrapartida, difícilmente puede haber una exigencia. Y, en este momento, pienso que difícilmente puedo exigir determinados planteamientos cuando, como he dicho antes, no hemos cumplido por parte del Gobierno y sobre la base de los acuerdos de estas Cortes.

En cuanto a Gallur, yo creo que hay dos cosas distintas. Ha hecho referencia a que iba peor: yo pienso que ahí se olvida usted de una apreciación. Otra cosa es la problemática en sí de si la estación se transforma en apeadero, que es una cosa distinta, y otra cosa es la inversión que se ha hecho en esa línea. Pienso que Renfe ha hecho una inversión y un esfuerzo considerable en esa línea, y, por lo tanto, no se puede mezclar una cosa con otra.

En cuanto a la reflexión de si esto es una minucia o no en cuanto a inversión, también son dos cosas distintas: no tiene nada que ver la inversión en los regionales con la inversión del AVE. Pienso que aquí estamos hablando, en los regionales, de mantener unas líneas y potenciarlas dentro de lo posible, y, sobre el AVE, estamos hablando de una infraestructura que, para nosotros, es importante. Alguien ha dicho que el AVE se hace y que pasa por Zaragoza porque Zaragoza estaba allí, y eso no es cierto: el AVE se hace porque, desde este Gobierno, y también desde el gobierno anterior, se piensa que Zaragoza es un punto vital en cuanto al transporte de viajeros por AVE, porque, si no, seguramente, para ir a Barcelona, la línea más corta es la recta, y sabe usted por dónde pasaría, a lo mejor...

O sea, que, en este caso, lo que yo quiero dejar claro es que nosotros apostamos por el AVE, que seguimos pensando en el AVE, que es una buena infraestructura y que vamos a seguir luchando por ella, y que la inversión que se lleva a cabo en el AVE no tiene nada que ver con la inversión que se pueda llevar a cabo en el resto de las líneas. Cuestiona esto, y yo, por supuesto, no puedo estar de acuerdo.

Igual que no estoy de acuerdo en el tema de Vignemale, que no tiene nada que ver con el Canfranc, y así lo hemos defendido. No se ha llevado conjuntamente a Bruselas en un mismo documento, ni éste antes o éste después. Se han llevado en dos documentos distintos y, además, no teniendo en cuenta la prioridad, porque si estamos hablando en el Vignemale de una prioridad de diez o quince años, comprenderá que el problema no es en cuanto a la prioridad, sino que existen otros problemas en cuanto a la reapertura del Canfranc que ojalá se solucionen, y yo así lo deseo.

Por parte de los gobiernos, en este caso estoy completamente convencido de que el que mayores pegos está poniendo es el Gobierno francés. Quizá no les pueda decir nada que no me puedan rebatir, pero los hechos están ahí. Nosotros estamos haciendo un esfuerzo para mantener la línea abierta hasta Canfranc, mientras que, hasta estos momentos, los franceses no han movido un dedo para reabrir la línea.

Y también quiero aclararle, en cuanto a los convenios, que hay que tener en cuenta que el Ministerio, la construcción y la mejora de las líneas es una cosa y Renfe es otra cosa. En lo que Renfe tiene competencias es en la explotación; por lo tanto, no

tiene determinadas competencias, y, por eso, el convenio lo llevamos hacia determinados planteamientos.

Yo estoy de acuerdo también en que es fundamental firmar el convenio para poder establecer las reglas de juego; si no, vamos a seguir como estamos ahora, que pienso que no es bueno ni para la propia Renfe ni para el Gobierno de Aragón ni para los usuarios.

En cuanto a mi apreciación en cuanto al contrato programa futuro, yo no tengo una referencia, sí alguna reflexión de lo acaecido hace un tiempo en cuanto a la explotación y en cuanto a la asunción de costos que estamos teniendo las comunidades. Yo estoy seguro de que, en el futuro —es una reflexión particular que hago, sin tener ninguna constancia—, lo que se va a desear del contrato programa por parte del Ministerio es que se vayan constituyendo estos entes para ir transfiriéndoles las competencias. Lógicamente, nosotros estaremos en esa línea siempre y cuando también las consignaciones presupuestarias nos vengán a paliar si en un determinado momento se produce algún déficit.

En cuanto al señor Bescós, yo quiero agradecerle también las puntualizaciones que ha hecho, la filosofía y, sobre todo, el fondo de la cuestión. En el fondo de la cuestión, ha hecho referencia a las competencias que deben tener las comunidades.

Sobre esas competencias y esas responsabilidades, en este momento yo me encuentro con dos convenios firmados anteriormente, y pienso que, en su momento, los dos consejeros que firmaron los dos convenios se verían forzados porque se veían amenazados, quizá, por el cierre de algunas líneas, y la verdad es que las reglas de juego son difíciles y cada uno puede evaluar y pensar que, con equis millones, solucionamos el tema del ferrocarril.

Pero yo también estoy pensando en el futuro, tenemos que pensar en el futuro, y esto sería un paso para ver qué hacemos, si constituimos o no el ente en el futuro, pero, lógicamente, con la financiación.

En cuanto al convenio en sí, también quiero decirle que tanto yo como el director general, en determinados aspectos, hemos puesto sobre la mesa muchos planteamientos (por supuesto, todos los de estas Cortes) y que hemos tenido que dejar cosas en el camino —eso sí que es verdad—, hemos tenido que dejar cosas en el camino, como también Renfe ha tenido que cambiar de planteamientos desde el comienzo al momento actual. Pero pienso que también este convenio es bueno o mejor que los anteriores, y que, además, debemos firmarlo lo antes posible.

En cuanto a las fechas, nosotros nos planteábamos, y así lo hicimos en el convenio cuya firma teníamos prevista en abril, que finalizara en el noventa y ocho, a final del noventa y ocho, conjuntamente con el contrato programa. En estos momentos, vemos que quizá el contrato programa no está tan avanzado como se pensaba y que probablemente saldrá a la luz a final del año que viene, lo que va a cambiar las reglas del juego, y va a ser muy difícil, en tres meses, poder llegar a acuerdos para la firma de un nuevo convenio para el noventa y nueve, que sería también un convenio puente para ver qué es lo que hacíamos después, una vez que haya cambiado ese contrato programa. Por lo tanto, pensábamos que era mejor dejar ya atado los años noventa y ocho y noventa y nueve, al objeto de no tener prisas al año que viene y que nos encontremos, a final del año que viene, con un convenio que está ya finalizado, que ha acabado, y que no sabemos cómo vamos a funcionar en el año noventa y nueve porque no tengamos aún las reglas de juego. Y ésta ha sido, un poco, la pretensión nuestra, sin otro ánimo más que el de tener ya garantizados los servicios tanto para el noventa y ocho como para el noventa y nueve.

Por otra parte, debido a que la introducción de los trenes ligeros va a ser paulatina a lo largo del año noventa y ocho, podemos

tener algunos datos más al objeto de poder evaluar los costos y poder tener la idea clara para ver si constituimos o no el ente posteriormente, una vez que se haya finalizado este convenio.

En cuanto a la electrificación, yo pienso que, si el proyecto está redactado con brevedad, como he dicho antes, se podría empezar a construir la mejora de la línea Tardienta-Huesca al año que viene, y así lo espero.

En cuanto al plazo, es una obra que no parece muy complicada y que, quizá, en un plazo razonable de doce meses, podría estar construida en su totalidad, incluidos también los pasos elevados para suprimir los pasos a nivel que existen a lo largo de la línea.

En cuanto al estudio Teruel-Zaragoza, existe el compromiso, pero yo espero poder hacer mucha más presión de la que estoy haciendo en estos momentos una vez que haya firmado el convenio, porque, cuando voy a hablar con Renfe, no piensan ustedes que solamente hablo con Renfe: casi siempre, en mis desplazamientos a Madrid (que he hecho bastantes durante este tiempo), he ido a Renfe y he ido al Ministerio, y poniendo todos los temas sobre la mesa para que se vea que vayamos coordinados. Pero en el Ministerio, y lo dijo el ministro contestando a una pregunta no hace mucho tiempo, siempre nos achacan que no firmamos el convenio, y difícilmente podemos exigir que nos solucione los temas el Ministerio si nosotros no los solucionamos. Espero que esto se vaya encauzando y podamos llegar ya a un acuerdo definitivo.

En cuanto al señor Ibáñez, gracias por su intervención, y decirle que hemos hecho un esfuerzo, por parte del departamento, para llegar a acuerdos con Renfe y reflejar en ese convenio todas las resoluciones, que a veces es muy difícil que se reflejen todas.

Y también quiero decir que ha habido un clima muy bueno con Renfe. Ha habido siempre una disposición a escucharnos y comprender nuestros planteamientos. Lo que ocurre es que también nos piden que contemplemos los suyos... Por lo tanto, yo quiero dejar constancia de mi agradecimiento a Renfe, puesto que, aunque determinados responsables de Renfe siempre te ponen sobre la mesa que te van a quitar los servicios, que te los van a suprimir, a determinados niveles la sensibilidad ha sido muy buena, y quiero agradecer y dejar constancia aquí, en esta Comisión, del planteamiento que ha hecho Renfe en cuanto a escucharnos y asumir en lo posible, dentro de sus posibilidades, lo que le hacíamos.

En cuanto al tema general de Renfe, todos conocemos la historia y sabemos qué ha pasado con Renfe. Yo no voy a insistir aquí en cómo ha evolucionado, no voy a insistir en posibles declaraciones que han hecho distintos responsables. Pero, en todo caso, hay que mirar siempre que Renfe está actuando como una empresa, y, como tal empresa, lo que busca son rendimientos, y ahí es donde va a invertir. Y dentro de sus planteamientos estará el eliminar todas aquellas líneas que son deficitarias para que la cuenta de resultados, al final, sea mucho mejor.

Nada más.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Agotado el segundo punto del orden del día, pasamos al punto número tres: pregunta número 594/97, relativa a la problemática de la autovía de Logroño, presentada por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida.

El señor Rubio tiene la palabra para su formulación.

**Pregunta núm. 594/97, relativa a la problemática de la autovía de Logroño.**

*El señor Diputado RUBIO FERRER:* Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, en referencia a unas declaraciones suyas en un medio de comunicación sobre la situación de la problemática de la autovía de Logroño, hablaba usted de que la solución al problema se encontraba en la variante de Casetas, y yo le pregunto: ¿en qué situación administrativa se encuentra esta denominada variante de Casetas y cuáles son sus especificaciones técnicas, es decir, la longitud, el presupuesto, el trazado? Y, en todo caso, ¿qué previsiones de realización de estas obras se conocen desde su departamento?

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

Señor Consejero.

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

No recuerdo exactamente el contexto en que hice esas declaraciones, pero, lógicamente, cuando me refiero a la variante de Casetas, todos entendemos que la referencia es a la continuación de la variante de Casetas hasta la A-68.

La información del Ministerio de Fomento de que dispongo en estos momentos es que está en período de redacción el proyecto de conexión entre ese punto de la llamada gasolinera de Las Ventas con la A-68 a la altura donde existe ahora CAMPSA, más o menos.

Esa es una autovía que supongo que al final tendrá una longitud aproximada al kilómetro y medio, cuyas características van a ser del tipo autovía, en el sentido amplio de la palabra (los cuatro carriles), porque pensamos que no habrá ninguna incorporación y, por lo tanto, no harán falta vías de aceleración, excepto en la unión con la autopista.

El presupuesto lo desconocemos, e, independientemente de que es una actuación que a nosotros nos parece que iba a solucionar gran parte de los problemas existentes en este momento en cuanto a seguridad, el Ministerio está estudiando el proyecto para conectar esa vía al este de Casetas. Y hay una segunda conexión, de la que quizá no se ha hablado, que está estudiando el propio Ministerio, que es la conexión entre la autopista con la carretera de Logroño, la N-232, casi a la llegada de Zaragoza, para que los que vengan por la autopista no tengan que entrar a determinados lugares de Zaragoza, sino que se puedan diversificar y puedan entrar por la vía de la Hispanidad.

En estos momentos, el Ministerio está negociando con la empresa AVASA las opciones relativas al peaje (incluso hago referencia a las palabras del propio ministro cuando estuvo aquí), con la liberalización de parte del tramo de la autopista, que entraría en vigor en el momento en que se construyera esa variante.

Por otra parte, para solucionar el problema e intentar captar más usuarios y que dejen de circular por la autovía de Logroño, en la negociación que están llevando a cabo está incluida una rebaja en las tarifas. Desconozco en estos momentos el montante exacto de esa rebaja, pero hay ejemplos en este momento que nos pueden dar una pista en cuanto a la posible rebaja.

En todo caso, con la remodelación que existe en estos momentos de la nacional en el tramo Zaragoza-variante Casetas y el refuerzo del tramo, están en marcha algunas medidas (saben ustedes que se ha hecho referencia a que se van a poner en marcha), desde el punto de vista de seguridad, y, una vez que se haya llevado a

cabo la construcción de la variante, gran parte de estos problemas estarán solucionados o pensamos que estarán solucionados.

Gracias, señor Presidente.

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

Señor Rubio.

*El señor diputado RUBIO FERRER:* Sí, gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, en principio, sus declaraciones daban una clara evidencia de por dónde pretende solucionar el Ministerio, supongo yo. Yo pensaba que en este momento tenían algunos datos más concretos sobre este asunto, especialmente un elemento que, como puede comprender, nos preocupa a todos muchísimo, y son las fechas, es decir, en qué plazo de tiempo cree que podría desarrollarse esto. Si me dice que en este momento todavía se está en redacción del proyecto, pues puede ser que esto pueda tardar algunos años incluso.

Yo no sé si usted conoce algo, pero me gustaría que me adelantara si cree que puede haber una previsión presupuestaria en tiempo, en plazos, en equis tiempo. Eso, por una parte.

Luego, por otra parte, si es posible, señor Consejero, que me ampliara un poco más la información que me daba sobre esa segunda conexión entre la autopista y la autovía más cerca de Zaragoza, referido a la entrada por la vía de la Hispanidad.

Y, en todo caso yo quería finalizar diciendo lo siguiente: creo, señor Consejero, que esta obra podría tener un efecto que sería, en el momento en que esa conexión desde la gasolinera de Las Ventas hasta la parte de Monzalbarba, por la parte de detrás, se ponga en funcionamiento, se supone que habrá liberalización del tramo entre Monzalbarba y Zaragoza, de la autopista A-68. ¿Puede ser ésa, señor Consejero, la justificación para no proceder a la liberalización del resto de tramo hasta Alagón?, ¿cree usted que ésa podría ser una excusa para no liberalizar? En todo caso, señor Consejero, ¿piensa usted que esta obra pueda resolver casi totalmente la problemática de la autovía?

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

Señor Consejero.

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

En cuanto al costo y al pago de la variante y cuándo se podría hacer, en estos momentos yo pienso que incluso la construcción y el coste de la construcción pueden estar enmarcadas en las conversaciones que está manteniendo el Ministerio con la concesionaria AVASA. Por lo tanto, espero que esa obra pueda llevarse a en el año noventa y nueve.

En cuanto a la segunda conexión, estoy hablando de una conexión que viene desde aproximadamente un kilómetro desde la llegada a Zaragoza, una conexión que sale, de entrada a Zaragoza, hacia la derecha, y que viene a conectar con la carretera N-232... Iba a decir, para que se hagan idea, a la altura de donde está la Ford en este momento, la concesionaria. Más o menos, ahí es donde sale.

¿Qué es lo que se pretende con esa conexión? Pues se pretende que el que venga por la autopista y llegue a Zaragoza desde Bilbao o desde Tudela no tenga que entrar obligatoriamente hacia el Portillo o bien hacer los bucles para entrar en vía Hispanidad, porque, con esa solución, lo que se hace es congestionar la propia circunvalación. Así, entrarían directamente desde

la autopista al nudo de Sicione y podían acceder a vía Hispanidad, con lo cual descongestionábamos el tráfico. Esa es un poco la idea de la conexión.

En cuanto a si la liberalización desde Monzalbarba a Zaragoza puede ser la excusa para no liberalizar, pienso que la liberalización de Alagón tiene otros problemas, de los que, además, creo que hemos hablado algunas veces. Para hacer la entrada a Alagón, habría que llevar a cabo una serie de obras, puesto que, si como está actualmente, tuviéramos que meter los vehículos y los camiones por Alagón, sería inviable, totalmente inviable, porque se produciría el colapso en Alagón y la gente no entraría, con lo cual ése un planteamiento que habría que hacer desde otro contexto.

En todo caso, no sé lo que puede ocurrir en el futuro, pero no por liberalizar esta parte lleva consigo la no liberalización de la otra. Yo pienso que en su momento veremos qué ocurre, una vez que se produzca esta construcción y cómo se manejan los vehículos, y luego habrá que estudiar.

Pero no hay que olvidar tampoco que la problemática de la A-68 no afecta sólo a esta comunidad autónoma. Aquí nos afecta en equis kilómetros, pero que también afecta a otras comunidades como La Rioja, el País Vasco y Navarra, que también pueden reivindicar. ¿Y qué queremos cada uno? Que nos liberalicen; cuanto mayor tramo, mejor. Y podía darse el caso de que lo que pidiéramos entre todas las comunidades prácticamente fuera liberalizar el 50% de la A-68, y, lógicamente, supongo que la concesionaria, a no ser que se le pagara y se le compensara ese descenso en ingresos, difícilmente estaría dispuesta.

En todo caso, pienso que una solución en este momento con esa conexión va a ser bastante positiva para la seguridad si lo unimos a la pregunta siguiente que me ha hecho usted y que posteriormente contestaré.

Gracias, señor Presidente.

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

Punto número cuatro: pregunta 595/97, relativa a la problemática de la autovía de Logroño, formulada por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida.

Señor Rubio, tiene la palabra.

**Pregunta núm. 595/97, relativa a la problemática de la autovía de Logroño.**

*El señor Diputado RUBIO FERRER:* Sí, gracias, señor Presidente.

En la misma línea argumental que estábamos planteando, usted hablaba de esta variante, de esta conexión, y hablaba también de la eliminación de tres pasos a distinto nivel.

¿A qué tres pasos se refiere concretamente? ¿En qué situación administrativa se encontraría el citado proyecto de los tres pasos, el presupuesto que costaría y la previsión de realización de obras, si que se conoce en su departamento?

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

Señor Consejero.

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

Los tres enlaces a los que en algunas ocasiones he hecho mención, para aumentar las medidas de seguridad de la autovía de Logroño, son los de Sobradiel, La Joyosa y Pinseque.

Los tres proyectos, ya redactados, fueron enviados al Ministerio de Fomento a través de la Demarcación de Carreteras del Estado de Aragón, hace ahora un año, el 26 de noviembre de 1996.

Ese mismo día, los tres proyectos se remitieron a los respectivos ayuntamientos, con vistas a la disponibilidad de los terrenos.

La longitud de los ejes principales de los enlaces y sus presupuestos son los siguientes: Sobradiel, trescientos ochenta y siete metros y trescientos veintinueve millones de presupuesto; La Joyosa, quinientos cuarenta metros y trescientos setenta y nueve millones de presupuesto; Pinseque, seiscientos cincuenta y cuatro metros y doscientos cuarenta y cinco millones de presupuesto.

Respecto a las características del trazado, los tres proyectos se elaboraron siguiendo las normas 3.1C y las recomendaciones para el proyecto de enlaces e intersecciones del Ministerio de Fomento (antes, Obras Públicas).

En lo que se refiere a su tramitación administrativa, los proyectos correspondientes a Sobradiel y La Joyosa se remitieron desde la Demarcación de Carreteras del Ministerio de Fomento para su perceptivo informe de supervisión.

Recientemente, se ha recibido en la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo el informe correspondiente al enlace de La Joyosa, y se está procediendo a la incorporación, en el proyecto original, de los distintos puntos marcados en el propio informe de supervisión.

Se trata, en definitiva, de tres proyectos redactados por técnicos del Gobierno de Aragón para ganar todo el tiempo posible, y, para que todos nos entendamos, están en proceso de homologación por parte del Ministerio.

Gracias, señor Presidente.

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

Señor Rubio, tiene la palabra.

*El señor Diputado RUBIO FERRER:* Gracias, señor Presidente.

En todo caso, señor Consejero, yo le había planteado especialmente si había algún tipo de previsión de fechas para la realización, tanto en la obra anterior como en ésta, porque creo que es el elemento fundamental en el que toda la sociedad afectada está interesada.

Es decir, ya sabemos que existen esos proyectos, ya sabemos que hay una redacción para la conexión de la variante, etcétera, etcétera. Pero, claro, nos interesaría avanzar más. Yo, en el proyecto de presupuestos generales del Estado para el noventa y ocho, no he visto ninguna partida presupuestaria referida a ninguna de estas cuatro obras (tres más la conexión); por lo tanto, deduzco que no hay intención o no hay posibilidad de intervenir en el año noventa y ocho.

Claro, esto nos llevaría a que pudieran entrar en el año noventa y nueve y, a partir de ese momento, si empieza la construcción, se va a retrasar varios años.

En todo caso, señor Consejero, si es posible, que usted me pueda dar en la contestación algún dato más sobre el tema de plazos, si es que lo conoce, o sobre el tema de intenciones del Ministerio de Fomento.

La impresión que yo he tenido de su contestación y, sobre todo, de sus declaraciones, es que, efectivamente, se va a hacer esa inversión en la eliminación de esos tres cruces, que son cruces muy peligrosos, evidentemente, y desviar una buena

parte de la autovía hacia la autopista por la conexión a la que se estaba refiriendo antes, a la altura de la gasolinera de Las Ventas. Y, por lo tanto, la impresión que me da a mí es que ustedes suponen que en el tramo entre la gasolinera de las Ventas y Zaragoza ya se va a evitar la problemática, porque el mayor flujo de tráfico va a venir —digamos— desde Alagón, La Joyosa, Sobradiel, y va a entrar a la autopista.

Pero yo quiero recordarle, señor Consejero, que hay un movimiento muy importante de tráfico que se genera, precisamente, en el tramo más conflictivo hasta este momento, y que ha sido desde el semáforo de entrada de Monzalbarba hasta la propia entrada de Zaragoza. Ahí, con todos los polígonos industriales, toda la zona de Pikolín, todo el tema de Renfe, los contenedores, etcétera, se genera un tráfico muy importante.

Yo creo, señor Consejero, que las propuestas para resolver el problema que hacía la Delegación de Gobierno, con todo el tema de las limitaciones de velocidad, la ampliación del volumen de los semáforos para que se puedan ver mejor, etcétera, etcétera, son medidas, desde mi punto de vista, que van a resultar insuficientes y, además, van a ser inútiles. Es decir, pretender, por ejemplo, que en toda la vía prácticamente, desde la gasolinera de Las Ventas hasta la entrada de Zaragoza, con tres carriles (si es que se ejecuta definitivamente el tercero), eso se convierta en una vía urbana de cincuenta por hora, yo creo que eso va a ser muy difícil de conseguir.

Creo, en todo caso, que habría algunos otros elementos complementarios, por los que voy a preguntar yo para finalizar ya mi intervención.

La última proposición que se aprobó a propuesta del PAR, y donde se introdujo una enmienda de Izquierda Unida, hacía referencia también a la posibilidad de estudiar la eliminación de varios cruces semafóricos muy peligrosos, que han sido la causa fundamental de los accidentes y de los últimos muertos. Básicamente, me estoy refiriendo a la zona semafórica de Pikolín, a la zona semafórica de entrada de Monzalbarba y, además, a otros tres o cuatro..., creo que son otros tres más, y, con estos dos, en total, cinco semáforos.

¿Cree usted, señor Consejero, que hay posibilidades de que se intervenga también para eliminar los semáforos a través de cruces de distinto nivel, como los tres a los que me ha hecho referencia?

Muchas gracias.

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

Señor Consejero, tiene la palabra.

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

En primer lugar, sobre la previsión de fechas, decirle que pensamos que, una vez estén superados los trámites administrativos de los proyectos, podrán asignarle ya presupuesto, puesto que nosotros, independientemente del planteamiento, pensamos —o, por lo menos, yo así se lo hice saber incluso a la coordinadora cuando estuvieron conmigo— que, incluso antes de hablar de la conexión de la variante de Casetas a la autopista, habría que hablar de esos pasos a distinto nivel, puesto que son muy peligrosos para la gente que circula habitualmente por esa zona. La verdad es que el día a día nos lo está demostrando.

En cuanto a la posibilidad, si están superados los problemas administrativos, de que se saquen a subasta, existe, puesto que los presupuestos generales del estado no son tan detallistas en cuanto a que no existen partidas para poner en mar-

cha determinados proyectos. Por tanto, espero que se solucionen los problemas administrativos y puedan estar a disposición de poderlos tramitar para sacarlos a subasta.

En cuanto a la zona de Las Ventas a Zaragoza, es la zona problemática, sobre todo los dos primeros semáforos (el primer semáforo en Monzalbarba y el primero aquí, a la salida de Zaragoza), debido a que, llegando a Las Ventas, el primer semáforo es aquel en el que tienen que parar los vehículos, puesto que hasta allí no ha habido ninguna retención.

Estamos preocupados, y por eso se intenta tomar una serie de medidas, todas enfocadas a la seguridad de los que ahí circulan. Si hay quince o dieciséis muertos al año, la verdad es que es muy triste, y tenemos que poner todos los medios para evitar, fíjense, aunque fuera sólo una muerte. Yo pienso que cualquier esfuerzo que hagamos para evitar el que una vida no se vaya es importante, y yo lamento determinadas manifestaciones poniendo en tela de juicio ese tipo de acciones, que van todas enmarcadas hacia la seguridad. Por lo tanto, lamento no estar de acuerdo con determinados planteamientos, que, además, no son éste sí y éste no, y yo pienso que el planteamiento está claro.

En cuanto a mi punto de vista, pienso que, una vez que esté hecha la conexión hacia la autopista, sí habrá una disminución de tráfico muy importante, a pesar de que en esas zonas se genera el 70% del que circula a lo largo de ella. Pero tendrán posibilidad de ir hacia arriba o hacia abajo y, por lo tanto, el tráfico se diversificará. En este momento, prácticamente, va en una dirección, y así tendrá la posibilidad de ir en las dos direcciones y poder coger la autopista.

En cuanto a la red semafórica, será muy difícil quitarla, puesto que, en el Plan general, la vía urbana en este momento ya llega, aproximadamente, hasta un poco más abajo de Pikolín, y, por lo tanto tiene que estar la limitación a cincuenta. En el momento en que se transforme en vía urbana tiene que seguir las normas, y probablemente la limitación de velocidad pasara a cincuenta, igual que en todavía urbana.

A la vista de eso y de la disminución del tráfico, quizá no tendrían una justificación, aunque gustaran, los pasos a distinto nivel, puesto que lo que va a haber, supongo, son unas rotondas en las cuales se diversifique el tráfico y se eviten esos cruces que en estos momentos hay a la izquierda, que son muy peligrosos a la hora de la seguridad e incluso de retenciones, porque, cuando uno se va a desviar a la izquierda, lo que hace es ponerse en el carril izquierdo antes de tiempo y no deja pasar al resto de vehículos.

Por lo tanto, yo pienso que en este momento será muy difícil poder establecer cruces a distinto nivel. Quizá el que más falta hubiera hecho es el primero, que no se hizo en su momento, y difícilmente podemos pensar en ello, a no ser que, a la vista de la evolución creciente del tráfico en el futuro, hubiera que hacer pasos a distinto nivel. No hay que olvidar que un paso a distinto nivel es complicado, con toda una serie de bucles, ocupa mucho terreno, y estamos hablando de una zona industrial donde tenemos construcciones a todo lo largo de la autovía, y quizá sea difícil poder pensar en pasos a distinto nivel.

Gracias, señor Presidente.

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

Para formular la pregunta 598/97, relativa a la mejora de las actuaciones en la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia, tiene la palabra el representante de Izquierda Unida.

**Pregunta núm. 598/97, relativa a la mejora de las actuaciones en la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia.**

*El señor Diputado RUBIO FERRER:* Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, efectivamente, al hilo de otras nuevas declaraciones tuyas, que, desde mi punto de vista, eran muy novedosas, porque decía usted en *El Periódico de Aragón* que el Gobierno de Aragón y el Ministerio de Fomento habían alcanzado un acuerdo para realizar actuaciones de mejora en la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia, puesto que éste es un elemento que a mí especialmente me preocupa por ser Diputado por Teruel y, además, por haber hecho un seguimiento compartido —yo creo— por todos los grupos parlamentarios para mejorar esa línea.

Le preguntaba, en todo caso, cuáles son los elementos concretos de ese acuerdo o posible acuerdo, tanto desde el punto de vista técnico como de fechas y compromisos presupuestarios.

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

Señor Consejero.

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

Desde luego, yo creo que la contestación ya la he dado en mi comparecencia, y volver a incidir me parece y sería perder tiempo todos.

En todo caso, el compromiso que existe por parte del Ministerio es la redacción del proyecto para saber exactamente cuál va a ser el montante de la inversión, y, a la vista de las actuaciones, tendremos que priorizar el acuerdo con el Ministerio, tal y como he dicho en mi comparecencia, independientemente de la reinversión que podamos hacer del 50% una vez que abonemos a Renfe la cantidad que le debemos, que, lógicamente, tendremos que estudiar con Renfe dónde podemos invertir y qué tramos son los más urgentes en cuanto a actuación.

Gracias, señor Presidente.

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

Señor Rubio.

*El señor Diputado RUBIO FERRER:* Señor Consejero, dos consideraciones: una, que es una consideración negativa, en el sentido de que, después de un año de aprobado el Plan de actuaciones ferroviarias que acabamos de debatir anteriormente, en este momento todavía parece ser que se inicia el proceso de estudio por parte del Ministerio. Y, en todo caso, tengamos en cuenta que el propio Plan de actuaciones ferroviarias ya cuantificaba presupuestariamente, más o menos, lo que podrían ser las necesidades. Ese es un aspecto que yo considero negativo por la tardanza.

Pero yo debo considerar también que un aspecto positivo me parece el hecho de que el propio Ministerio vaya a poner en marcha en estos momentos un estudio de cuantificación concreta de lo que eso supondría. Únicamente, que a mí me gustaría, señor Consejero, que desde el Gobierno de Aragón se hi-

cieran los trámites oportunos para que ese estudio sea un estudio priorizado por parte del propio Gobierno central, en el sentido de que esa línea es una línea en la que o se actúa pronto o va a haber serios problemas y serias dificultades para reflotarla. Por lo tanto, que ese estudio no sea un estudio que se nos quede para varios años y que, después, una vez que se tenga el estudio, pase mucho tiempo hasta que se priorice y se decida.

En ese sentido, señor Consejero, simplemente, como repregunta que yo le haría, si usted tiene en consideración que, desde el punto de vista del propio Ministerio, hay interés en que la realización de ese estudio se haga con carácter urgente para poder acometer, en su momento determinado ya, las obras procedentes.

Nada más, y muchas gracias.

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

Señor Consejero.

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

Mire, señor Rubio, yo pienso, tal y como he explicado antes, que las conversaciones y las reuniones siempre las teníamos, en el Ministerio y en Renfe, cuando íbamos a hablar de los posibles convenios. Como le he dicho anteriormente, en Fomento siempre se ponía sobre la mesa qué pasaba con el convenio de Renfe.

Dentro de estas conversaciones, nosotros le planteamos al Ministerio, cuando el primer convenio, el que se empezara ese estudio, y tuvimos la conformidad en el mes de junio o julio para hacer el estudio.

También decirle, y sinceramente, que en algún momento se ha podido producir alguna paralización en este tiempo porque la paralización se procedía también en el convenio, y, lógicamente, si hay que estar a las duras, hay que estar a las maduras.

Pienso que en este momento, si se firma el convenio, se agilizará el estudio y, por lo tanto, podremos exigir la inversión, aunque no hay que ocultar que, una vez esté redactado ese estudio, habrá que proceder a buscar fondos para ver cómo se va a invertir y dónde van a proceder las consignaciones presupuestarias.

Gracias, señor Presidente.

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

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

¿Algún Diputado desea hacer alguna consideración al acta de la sesión anterior? ¿Están de acuerdo con el acta? ¿Hay algún problema?

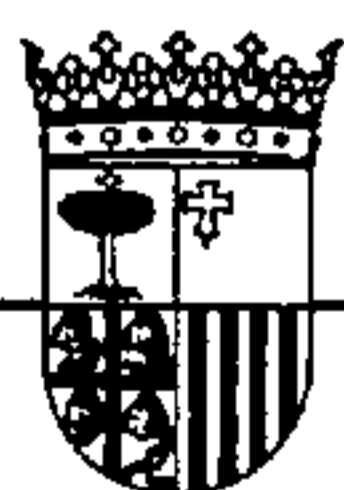
Queda aprobada el acta de la sesión anterior.

Señor Consejero, señor director general, muchas gracias por su comparecencia ante la Comisión de Ordenación Territorial.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión [a las trece horas y cinco 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.