



DIARIO DE SESIONES  
DE LAS  
CORTES DE ARAGÓN  
COMISIÓN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

---

Comisiones. Serie B: Iniciativas parlamentarias  
Número 13 — Año 1999 — Legislatura V

---

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.<sup>a</sup> JUANA MARÍA BARRERAS FALO

Sesión núm. 6

**Celebrada el lunes 27 de diciembre de 1999**

**ORDEN DEL DÍA**

- 1) *Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.*
- 2) *Debate y votación de la proposición no de ley núm. 48/99-V, sobre la continuación del eje del Cinca, presentada por el G.P. Popular.*
- 3) *Debate y votación de la proposición no de ley núm. 54/99-V, sobre el retraso que sufren las obras de la carretera N-260, presentada por el G.P. Socialista.*
- 4) *Ruegos y preguntas.*

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

## SUMARIO

**Proposición no de ley núm. 48/99-V, sobre la continuación del eje del Cinca.**

- La diputada Sra. Alquézar Buil, del G.P. Popular, presenta la proposición no de ley ..... 223
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra fija la posición del G.P. Chunta Aragonesista ..... 223
- El diputado Sr. Martínez Sánchez fija la posición del G.P. del Partido Aragonés ..... 224
- El diputado Sr. Becana Sanahuja fija la posición del G.P. Socialista ..... 225
- El diputado Sr. Bielza de Ory, del G.P. Popular, fija la posición de su grupo respecto de las enmiendas presentadas y lee un texto transaccional ..... 226
- Votación ..... 226
- Los diputados Sres. Becana Sanahuja y Bielza de Ory intervienen en el turno de explicación de voto .... 226

**Proposición no de ley núm. 54/99-V, sobre el retraso que sufren las obras de la carretera N-260.**

- La diputada Sra. Pellicer Raso, del G.P. Socialista, defiende la proposición no de ley ..... 226
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra fija la posición del G.P. Chunta Aragonesista ..... 228
- El diputado Sr. Martínez Sánchez fija la posición del G.P. del Partido Aragonés ..... 229
- El diputado Sr. Bielza de Ory fija la posición del G.P. Popular ..... 230
- La diputada Sra. Pellicer Raso fija la posición de su grupo respecto de las enmiendas presentadas y lee un texto transaccional ..... 231
- Votación ..... 231
- Los diputados Sres. Martínez Sánchez y Bielza de Ory y la diputada Sra. Pellicer Raso intervienen en el turno de explicación de voto ..... 231

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

- La Sra. presidenta da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento ..... 232

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* Buenos días. Vamos a dar comienzo a la Comisión de Ordenación Territorial [a las once horas y veinte minutos].

El primer punto (la aprobación del acta), si les parece, lo pasamos al tercero, como casi siempre acostumbramos.

Pasamos al segundo punto: debate y votación de la proposición no de ley número 48/99-V, sobre la continuación del eje del Cinca, presentada por el Grupo Popular.

Tiene la palabra para defender esta proposición no de ley la portavoz del Grupo Popular.

**Proposición no de ley núm. 48/99-V, sobre la continuación del eje del Cinca.**

*La señora diputada ALQUÉZAR BUIL:* Gracias, señora presidenta.

En el plan general de carreteras de Aragón, en el plano de actuaciones de los ejes estructurales de la red durante el período 1994-2003 se contempla en el eje del Cinca la carretera Fraga-Monzón-Fonz. Siguiendo con las actuaciones que había emprendido el anterior gobierno de Aragón PP-PAR, que licitó toda la obra y adjudicó parte de la misma, una parte de este eje se encuentra finalizada, otra en ejecución y recientemente se ha adjudicado una tercera parte, en la que no está incluido el tramo Monzón-Fonz.

En el plan general de carreteras de Aragón siempre se ha hablado de la carretera Fraga-Fonz como de un único eje. Como hecho significativo está la reciente exposición pública del anteproyecto E-177-HU, supresión de paso a nivel, de enero del noventa y siete, que ha servido como base al proyecto de variante de Monzón de la carretera que viene desde Fraga, actualmente en ejecución, que contempla la supresión del paso a nivel conocido como el de Hidronitro-Monzón y su posterior conexión con la calle principal del polígono Paúles de Monzón, para dar continuidad a la carretera de Fonz. Así, de esta forma, un viajero que vaya de Fraga a Fonz no tiene que atravesar la ciudad de Monzón.

En este mismo plan de carreteras, este tramo aparece como prioritario, con el mismo rango que los de Fraga-Monzón o Zaidín-Tamarite, y como una actuación única y simultánea, si bien el tramo Fraga-Monzón aparece con prioridades alta o muy alta, frente a la prioridad media del tramo Monzón-Fonz.

Esa misma prioridad media es la que tiene el tramo Zaidín-Tamarite, de una mayor longitud y un presupuesto muy superior, por lo que desde el Partido Popular entendemos que no será ese el motivo de la no inclusión de ese tramo en las adjudicaciones hechas recientemente.

En el plano correspondiente a la intensidad de tráfico en la red comarcal de este plan de carreteras de Aragón, la carretera Monzón-Fonz aparece con una intensidad media de entre mil y dos mil vehículos diarios, la misma que se refleja para el tramo Fraga-Monzón, y, sin embargo, en el plano de prioridades de actuaciones en la red aparece el tramo Fraga-Monzón con prioridades alta y muy alta, frente a la prioridad media del tramo Monzón-Fonz.

Esta es la misma prioridad que tienen otros tramos en ejecución o adjudicación —como decía anteriormente— de bastante mayor longitud y un presupuesto superior, con una intensidad media diaria de quinientos a mil vehículos.

Actualmente, esta carretera (el trozo de Monzón a Fonz) es tan estrecha que, si te cruzas con un camión, en según qué tramos uno de los vehículos debe parar. Esto ocurre con gran frecuencia, ya que es una carretera que está frecuentada por camiones de gran tonelaje, ya que, debido a que tanto en Fonz como en Estadilla hay canteras (son unas canteras que abastecen de materia prima a alguna de las fábricas

de Monzón), como digo, hay bastante circulación de camiones.

La señalización de esta carretera, tanto vertical como horizontalmente, es tan escasa que ni siquiera tiene pintada la línea central: ya pueden imaginar sus señorías lo que es circular por ella de noche o en días de niebla, tan frecuentes, además, en esta zona.

Por tanto, no sólo no se justifica el hecho de que no se actúe en el tramo Monzón-Fonz, sino que desde el Grupo Popular creemos que se hace más necesario. Además, si tenemos en cuenta que desde la Dirección Provincial de Huesca se había redactado el proyecto de este tramo Monzón-Fonz antes que los proyectos actualmente en licitación y adjudicación y que incluso cuenta con previsión de expropiaciones (expropiaciones que han pasado la exposición pública preceptiva), creemos que, tras una actualización de precios, se podría licitar inmediatamente, ya que, después de haberse hecho público el trazado de la autovía Huesca-Lérida, este sería también el acceso más importante que la uniría a la ciudad de Monzón y, sobre todo, a la zona industrial del polígono Paúles.

Mociones parecidas a esta proposición no de ley han sido aprobadas en los ayuntamientos de Monzón y Fonz en fechas pasadas, ya que para la mancomunidad del Cinca Medio, que es de interés comarcal y se corresponde con las comarcas definidas por la ley aprobada por unanimidad en estas Cortes, esta carretera completaría el eje Fraga-Monzón, de vital importancia para su vertebración, ya que recorrería la mancomunidad de norte a sur.

Por todo esto, el Grupo Parlamentario del Partido Popular presentamos esta proposición no de ley y esperamos contar con el apoyo de todos los demás grupos políticos.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra para intervenir el portavoz de Chunta Aragonesista señor Fuster.

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Gracias, señora presidenta.

Nos encontramos ante no una, sino dos iniciativas, esta y la posterior, del Partido Socialista, insertadas claramente en un juego político, legítimo sin duda alguna, por el que el Partido Popular, en este caso, va exigiendo compromisos inversores en obras públicas y en carreteras al Gobierno de Aragón, del que ya no forma parte, y, por otro, en lógica contraprestación, el Partido Socialista va exigiendo inversiones en obras públicas y en carreteras al Gobierno central, del que ahora no forma parte y del que forma parte el Partido Popular. Supongo que esto no va a ser un peloteo continuo a lo largo de toda la legislatura para intentar poner de manifiesto la mota en el ojo ajeno y no ver la viga en el ojo propio, pero, desde luego, nuestro grupo no permanece impasible ante las distintas propuestas que puedan ir viniendo y, actuando en coherencia, iremos adoptando posición respecto a todas las que sus señorías o sus grupos parlamentarios tengan a bien traer a esta cámara.

Lo primero que hay que decir respecto a esta iniciativa es que lo primero que hago es recordar las muchas iniciativas que iba presentando el Partido Socialista en la pasada legislatura respecto a obras y carreteras en esta zona, en la zona del eje del Cinca, iniciativas parlamentarias, enmiendas a los presupuestos, y que, sin embargo, eran rechazadas por el entonces gobierno (hasta hace muy poco, gobierno PAR-PP), y el poco tiempo que ha tardado el Partido Popular en

reconvertirse y pasar a ser él mismo promotor de estas iniciativas para, a su vez, ahora poner contra las cuerdas o poner en dificultades al Gobierno, en este caso, PSOE-PAR.

Pero, al margen de este juego político, nosotros, manteniendo coherencia con lo que hemos venido defendiendo la pasada y esta y esperemos que futuras legislaturas, hemos entendido que las carreteras en el Cinca Medio estaban muy necesitadas de actuaciones desde hace muchos años; no en vano, ha habido movilizaciones populares al margen de los acuerdos más o menos comprensibles siempre de las administraciones locales afectadas, ha habido movilizaciones y conocemos directamente —como espero que todas sus señorías—, sobre el terreno, la situación de esta carretera. Tal es así que en los presupuestos de esta comunidad hemos presentado una enmienda —también lo ha hecho el Partido Popular— a los presupuestos para acometer estas obras entre Monzón y Fonz. Nosotros hemos presentado una enmienda que creo recordar que es por un importe incluso del doble o algo así del importe que ha presentado el Partido Popular, y también he de decir que ha sido rechazada por lo menos hasta estos momentos, en las fases de ponencia y en la Comisión de Economía; todavía queda el Pleno para poder rectificar.

En consecuencia, nosotros somos favorables a que se apruebe esta iniciativa y le vamos a dar nuestro apoyo, aunque quizá, habida cuenta de cuál es la situación del trámite presupuestario, sería bueno adecuar, siquiera formalmente, el texto en la parte final, donde se dice «a que se acometa la mejora en el año 2000». Al rechazarse las enmiendas, suponiendo que mantenga esa posición el Gobierno de Aragón, quizá quedaría un poco fuera de sentido la iniciativa, quizá fuera bueno que le diéramos un margen de maniobra al Gobierno y que pusiéramos «que se inicien los trámites en el año 2000» o para que en el año 2000 puedan acometerse, por lo menos, la licitación de los trabajos o la redacción de proyectos si da lugar a que se haga uno nuevo, aunque ya me consta que hay un anteproyecto, por lo menos, o un estudio de este trazado. Quizá se pudiera reformular un poquito el texto para que pueda ser asumido, porque, si no, me da la sensación de que el Grupo Socialista y el Partido Aragonés se verán abocados —o querrán verse abocados— a no votarla y no podrá prosperar.

En consecuencia, en todo caso, se acepte o no una pequeña rectificación en el texto que permita dejar las puertas más abiertas, el voto de Chunta Aragonésista es favorable a esta iniciativa en coherencia con lo que ha venido manteniendo durante la pasada legislatura, durante esta, y esperamos que en el futuro mantengamos la misma coherencia defendiendo esta y otras carreteras.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Martínez Sánchez, portavoz del PAR.

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

El Partido Aragonés no puede estar en contra, lógicamente, de que se acondicionen las carreteras de la comunidad autónoma (las carreteras comarcales, las carreteras de la red regional, las carreteras de la red de interés general del Estado, es decir, las nacionales, y las carreteras locales), naturalmente que estamos de acuerdo: todo lo que sea acondicionar carreteras siempre es bueno para esta comunidad.

Pero nos preocupa enormemente el hecho de que venga una moción, como vendrán supongo a lo largo de esta

legislatura otras muchas, donde se insta al Gobierno de Aragón a que acometa la mejora de una carretera determinada, cuyas características veremos a continuación. Claro, si esto va ocurriendo a lo largo del año, estamos abocando al Gobierno de Aragón a un mare magnum tremendo en lo que a acondicionamiento de carreteras se refiere. Se supone que tenemos que actuar, en estas Cortes y en el Gobierno de Aragón, con unos criterios objetivos, absolutamente objetivos, que no subjetivos, que no del diputado que está en la zona determinada y presenta esa moción, que no del consejero, incluso, que en su momento ocupa la consejería titular, sino unos criterios objetivos de desarrollo, de vertebración y de equilibrio de esta comunidad autónoma.

Bien. Nos encontramos, precisamente, ante una carretera que tiene un nivel de prioridad dos, nos encontramos ante una carretera que en el plan regional de carreteras tiene un nivel de prioridad dos. Sin duda, es muy importante, como todas las demás, pero tiene un nivel de prioridad dos, y nos encontramos, por otra parte, en el plan regional de carreteras con carreteras de esta comunidad autónoma (carreteras de la red regional, que no carreteras comarcales como la que nos ocupa) que tienen nivel de prioridad uno y ni siquiera se ha hecho el estudio todavía. Eso nos preocupa, nos preocupa que directamente se estén pasando algunas carreteras por alto, es decir, algunas carreteras de la red regional calificadas con nivel uno de prioridad, y vayamos directamente a una carretera que no digo que no sea importante —que es importante, no cabe duda—, pero con nivel de prioridad dos. Puedo nombrar una, por ejemplo, que forma parte de un eje en la provincia de Teruel, un eje importante: A-228 de Alcalá de la Selva a Allepuz, por ejemplo.

Bien. Como digo, nosotros vamos a votar a favor siempre y cuando se nos acepte una pequeña modificación si es posible, por entender que todas las carreteras son importantes, pero no podemos olvidar, como digo, que tenemos que utilizar criterios absolutamente objetivos.

Hay que entender que a la consejería, una vez descontados los dos mil cien millones de pesetas de compromisos anteriores, compromisos presupuestarios que ya existen plurianuales, le quedará un presupuesto determinado. Con ese presupuesto y con criterios absolutamente objetivos de equilibrio y vertebración de la comunidad autónoma se debe analizar la situación genérica, la situación general de las carreteras de la comunidad, y priorizar en función de todos estos aspectos.

Sabemos también que existe un presupuesto —porque lo dijo el consejero en la última intervención que tuvo aquí— de mil quinientos millones de pesetas o que va a existir un presupuesto de mil quinientos millones de pesetas para conservación de carreteras de la comunidad autónoma. Nosotros pediríamos que de esos mil quinientos millones de pesetas se trasladara una parte para hacer frente a la primera anualidad o al total de la obra, precisamente, de la carretera de Monzón a Fonz, por entender que es una carretera con prioridad dos y que tal vez con la conservación del firme e incluso con el ensanchamiento de los arcenes, como se ha hecho en alguna ocasión —recuerdo que en 1998-1999 se hizo en alguna carretera de Teruel—, pueda resultar suficiente para esta carretera. Estoy hablando de señalización, estoy hablando de mejora de la plataforma con el ensanche de arcenes y estoy hablando de mejora del firme, tal vez no tanto de mejorar el trazado.

Desde luego, si el Partido Popular nos acepta la supresión de —entre comillas— «en una actuación conjunta», es decir, si aceptara dejar el texto de la proposición no de ley así: «Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a que acometa la mejora del trazado Monzón-Fonz —coma

o sin coma— y la ejecución del tramo Fraga-Monzón en el año 2000», nosotros estaríamos de acuerdo en aceptarla. Pero no olvidemos lo que hemos comentado de que es muy peligroso que cada diputado de estas Cortes traiga aquí una proposición no de ley para arreglar un tramo de carretera, sea cercano a él o no sea cercano. Creemos que es conveniente generalizar y es conveniente estudiar la comunidad autónoma, las carreteras de la comunidad autónoma, intentando vertebrarla e intentando llegar a un equilibrio.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el portavoz del PSOE señor Becana.

*El señor diputado BECANA SANAHUJA:* Gracias, señora presidenta.

A ver si en el espíritu navideño encontramos la fórmula de buscarles la solución a los ciudadanos de Fonz y a los ciudadanos de Monzón que necesitan transitar por esa carretera y evitamos ciertos escarceos más partidistas que se esconden detrás de estas iniciativas.

Señorías, de momento, nuestro grupo piensa o ve que esta proposición no de ley puede tildarse o puede calificarse de «la proposición de las tres mentiras». Primera mentira: dice la exposición de motivos: «El tramo entre Fraga y Monzón se encuentra en una parte finalizado». Nos gustaría que nos detallaran dónde está finalizado el tramo Fraga-Monzón. Son cincuenta y dos kilómetros, y creo que finalizados hay ¡dos! kilómetros y la variante de Monzón; lo demás finalizado... Es una parte, ciertamente es una parte: de cincuenta y dos kilómetros, dos kilómetros están finalizados.

Dice la proposición no de ley que esta infraestructura corresponde al eje del Cinca —pues no— dentro de una actuación que se llama «Fraga-Fonz». Pues no se ha contemplado en ningún estudio ni en ningún plan de carreteras que el eje del Cinca sea el eje Fraga-Fonz. La carretera de Fraga a Monzón es una carretera que se define con una prioridad, que se denomina o se detalla con la nota de A-1234; la carretera de Monzón a Fonz es otra carretera, más equiparable a la carretera que va desde Binéfar a la nacional 233 por A-zanuy y que tiene otra prioridad en el plan de carreteras. Es decir, la carretera A-1236, que es la carretera de Monzón a Fonz, tiene otra prioridad y no está incluida en el plan como eje del Cinca.

Esas son las tres inexactitudes: ni es eje del Cinca, ni tiene la misma prioridad que la A-1234, ni el tramo Fraga-Monzón se encuentra finalizado.

Es decir, de momento partimos de una exposición de motivos que no se ajusta demasiado a la realidad. Luego, en la explicación, en la defensa de la proposición, ya empezamos a coincidir: es cierto que se trata de una infraestructura viaria que está muy transitada, que no reúne las condiciones óptimas precisamente de circulación y que es necesario actuar sobre esa infraestructura, y ahí ya empezamos a compartir criterios. Pero antes de empezar a compartir criterios nos gustaría también decir que no es coherente esta argumentación que le hemos oído a la portavoz del Grupo Popular con las actuaciones que el Partido Popular ha tenido ni cuando ha sido gobierno ni cuando está en la oposición. Cuando ha sido gobierno porque nos dicen que hay proyecto; efectivamente, hay un proyecto aprobado en esa carretera, pero es del año 1991 el proyecto, aprobado en abril de 1991. Pues si ahora se descubre el interés por arreglar una situación que es insostenible, habría que preguntarle al

consejero José Vicente Lacasa, que hace un año estaba en esta misma Comisión diciéndonos que para 1999 tenía cerca de diez mil millones de pesetas para actuar en carreteras, cómo es que de esos diez mil millones de carreteras ninguno fue a parar a esos cuatrocientos cincuenta millones que se necesitaban para mejorar la carretera Monzón-Fonz, cómo es que de diez mil que decía que tenía para actuar sobre carreteras, ninguno. Y ahora nos dice el PP que hay que hacerlo, y además hay que hacerlo ya, en el año 2000.

Bueno, eso tiene un trámite parlamentario, es cierto, y es el trámite de las enmiendas. ¿Y cuál es la voluntad política del Partido Popular para actuar en esa carretera en el año 2000? Pues es la enmienda número..., es una enmienda que ha presentado para que se mejore esta infraestructura y dice que su voluntad política es de treinta millones de pesetas. Pues con treinta millones de pesetas se hace poco en esa carretera en el año 2000. Y pone «treinta millones de pesetas», y, efectivamente, analizando las enmiendas del Partido Popular respecto a otras infraestructuras viarias que todavía están con menor prioridad en el plan de carreteras, en otras enmiendas, en otras actuaciones de menor prioridad, el Partido Popular pide mover más dinero; en esta pide mover solamente treinta millones de pesetas.

El Gobierno de Aragón va a actuar sobre la carretera Monzón-Fonz, lo va a hacer y lo va a hacer probablemente en el año 2000, a pesar de que ni siquiera en aquella política escaparate que hicieron antes de las elecciones, encargando la redacción de proyectos de deprisa y corriendo y licitándolos de deprisa y corriendo, la incluyeron; a pesar de que por responsabilidad institucional les hemos dicho que vamos a mantener los compromisos y los plurianuales aprobados por el gobierno anterior y que mantener ese compromiso le va a exigir al Gobierno dedicar una buena parte de sus recursos en infraestructuras viarias, en carreteras, en los años 2000 y 2001; a pesar de eso, a pesar de que ustedes no lo hicieron, el Gobierno va a actuar en esta carretera.

Lo único que le pedimos al grupo proponente, de la misma manera que lo han hecho el resto de los grupos, es que deje abiertas las puertas para que sobre los temas que realmente nos preocupan, y en lo que sí sinceramente le digo, señor Alquézar, que coincidimos (en el tema de la seguridad, en el tema de la conservación y en el tema de la eliminación de puntos negros de esa carretera), podamos actuar ya, sin esperar más tiempo —se puede actuar en el ejercicio que viene—. Entonces, si el Grupo Popular manifiesta su voluntad de trabajar por solucionar los problemas y hacerlo con los instrumentos que estén disponibles actualmente, le pediríamos que dejara la proposición no de ley así, tal como suena: «Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a que acometa la mejora del trazado Monzón-Fonz en el año 2000», separándola de un error, que es una actuación conjunta con el tramo de la ejecución Fraga-Monzón, que son otras prioridades y que corresponde a otro eje. Eso no se ajusta a la realidad, no se ajusta al plan de carreteras. Si desaparece de la proposición no de ley esta inexactitud, nuestro grupo estaría en condiciones de apoyar la proposición no de ley, porque entendemos que lo que hay que hacer es solucionar problemas, y lo hemos de hacer con los instrumentos que el Gobierno tiene en su mano, y ese instrumento es el presupuesto del año que viene.

Muchas gracias, señora presidenta.

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

¿Necesitan que suspendamos un momento la sesión? Suspendemos por tres minutos.

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* Reanudamos de nuevo la sesión.

Pasamos a votación.

¿Votos a favor?

*El señor diputado BIELZA DE ORY:* Perdón.

Desde el grupo proponente aceptamos la sugerencia que han hecho los otros grupos, y entonces esa proposición quedaría del modo siguiente: «Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a que acometa la mejora del trazado Monzón-Fonz en el año 2000».

La verdad es que querría explicar un poquito más lo que hemos hablado los portavoces, y es, sencillamente, que aquí ha habido una cierta confusión entre lo que es la materialización técnica de una carretera y lo que es la concepción de eje, y entonces, desde el punto de vista de la concepción de eje, claro que entra este tramo en el eje del Cinca. Como luego veremos, en el eje pirenaico pasa exactamente lo mismo.

Y permítanme un inciso. Una vez más se demuestra que no se debe separar la política de carreteras, la política de infraestructuras, de la política general de ordenación del territorio, porque ahí es donde se encuentra la concepción de eje y los tramos, uno a uno, que dicen poco. Nosotros, desde el Grupo Popular, apoyamos una concepción genérica de estos ejes porque creemos que es bueno para la comunidad autónoma, no solamente para este diputada, para lo que representa la zona

Muchas gracias.

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

Ahora sí pasamos a votar.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? **Queda aprobada por unanimidad.**

Pasamos al tercer punto...

Explicación de voto.

*El señor diputado BECANA SANAHUJA:* Sin ánimo de contradecir al profesor Bielza, que, desde luego, en ordenación del territorio reconozco que entiende bastante más que yo, se ha distinguido entre lo que es un sistema de carreteras, un sistema, y lo que es un eje. Nosotros sí que entendemos que esta carretera pertenece al sistema del Cinca. El eje troncal del Cinca no pasa por Fonz, no pasa por el trazado de Monzón-Fonz; el sistema del Cinca sí que pasaría, y esta carretera no tendría la misma prioridad que el eje troncal porque es, como otras, un ramal que ayuda a integrar la comarca en ese eje troncal.

Gracias, señora presidenta. Simplemente era una matización.

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

*El señor diputado BIELZA DE ORY:* Querría intervenir por alusiones.

Estoy totalmente de acuerdo, es que usted mismo lo ha dicho: eje troncal y sistema. Es que un eje es un sistema desde el punto de vista conceptual de la ordenación del territorio, es más amplio que la pura línea que empalma el punto primero y el punto último de un sistema así.

Entonces, probablemente, es una cuestión puramente semántica, de expresarse con las palabras: eje troncal, pero luego, todo lo que conforma los laterales conforma el eje como conjunto. Y prueba de ello es que, en las estrategias

europeas de ordenación del territorio, lo que se hace siempre es mostrar sobre el mapa unos ejes que no son precisamente unas líneas finas, sino que se ponen unos ejes gruesos, unas líneas gruesas, y, como dicen los geómetras en plan de broma, por un punto gordo pasan incluso varias paralelas. ¿Qué se quiere decir con esto? Sencillamente, que lo que se quiere es integrar una zona, y todo lo que son pasos laterales también entran en la concepción de eje.

De cualquier manera, muchas gracias a todos los grupos por haber apoyado esto porque yo creo que eso es bueno para Fonz, bueno para Monzón, y no olviden que Fonz lo gobierna el PAR —y probablemente por ello también el PAR ha ayudado a sacar adelante esto—, que Monzón lo preside el Partido Popular. Pero, de cualquier manera, yo no estoy de acuerdo con esas visiones partidistas; creo que tenemos que apoyar aquello que sea bueno para Aragón, y esto que hemos aprobado es bueno para Aragón y, sobre todo, es bueno para que no haya accidentes en esos puntos negros que han señalado acertadamente ustedes.

Muchas gracias.

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

Gracias, también, por la lección: aprendemos cada día un poquito.

Pasamos al tercer punto: debate y votación de la proposición no de ley 54/99-V, sobre el retraso que sufren las obras de la carretera nacional 260, presentada por el Grupo Socialista.

Para su defensa tiene la palabra la señora Pellicer.

**Proposición no de ley núm. 54/99-V, sobre el retraso que sufren las obras de la carretera N-260.**

*La señora diputada PELLICER RASO:* Gracias, señora presidenta.

Señorías, espero que esta proposición no de ley nos lleve también a la unanimidad a que nos ha llevado la anterior proposición presentada por el Partido Popular, entre otras cosas porque también es una proposición no de ley que a lo que nos va a llevar es a beneficiar a los habitantes de una zona y a permitir que la calidad de vida sea mejor en la misma.

El eje pirenaico, como todas sus señorías conocen, tuvo sus orígenes en los años ochenta y era un ambicioso proyecto para unir el Cantábrico con el Mediterráneo a través de los Pirineos. Esta carretera debería servir para articular el territorio, para hacer realidad un intercambio cultural entre las distintas comarcas y pueblos pirenaicos y, además, para permitir su desarrollo. La nacional 260 (o eje pirenaico) tiene una importancia tanto estratégica como económica para Aragón en general, constituye una infraestructura básica para el desarrollo y equilibrio de las comarcas pirenaicas y para la intercomunicación, como he dicho, entre el Mediterráneo y el Atlántico.

Pero, señorías, recorrer los poco más de ciento cincuenta kilómetros que separan las provincias de Navarra y Lérida a través de Huesca representa invertir casi seis horas por un trazado que, aunque muy bonito, acaba siendo realmente peligroso. En la última década, las mejoras experimentadas en el eje pirenaico en lo que a la provincia de Huesca se refiere han sido mínimas, pese a posicionamientos inequívocos reiteradamente transmitidos por las distintas entidades locales a los gobiernos de la nación. Han sido, por ejemplo, estas Cortes en anteriores ocasiones —ya en el año noventa y siete hubo una proposición no de ley que se

aprobó creo que por unanimidad—, ha sido la Diputación Provincial de Huesca, como la diputación a la que le afecta más este tramo dentro de lo que es Aragón, han sido los ayuntamientos y las mancomunidades afectadas que, de manera individual, han reivindicado este tramo y ha sido, por ejemplo, Adelpa, que, como ustedes saben, es la asociación para la defensa de los pueblos del Pirineo, donde están integrados noventa y un municipios y diez mancomunidades, quienes de manera continuada demandaron y demandan actualmente la realización de las obras.

Pero, señorías, creo que nos ha faltado —y digo «nos ha faltado»— voluntad política, que viene siendo una constante para que este eje se refleje en los presupuestos generales del Estado.

También yo diría que hay otra realidad, que es la discriminación que viene padeciéndose en el eje pirenaico, una discriminación frente a las mínimas inversiones que se han ejecutado en la provincia de Huesca y las cuantiosas y millonarias inversiones que se han estado ejecutando en los últimos años en la provincia de Lérida. En los ciento sesenta kilómetros de la nacional 260 de Huesca, en los últimos años se han invertido mil doscientos millones, que sirvieron para ejecutar el tramo Aínsa-túnel de Baluport (doce kilómetros); sin embargo, para un recorrido parecido al que tiene este eje pirenaico en Huesca, en Cataluña, en los últimos años se han invertido más de veintitrés mil millones de pesetas. Pero, si nos remontamos a un pasado más reciente, por ejemplo, al mes de septiembre del noventa y ocho, los pueblos del recorrido, los pueblos de la montaña de Huesca, de alguna manera, nos sentimos optimistas porque el Consejo de Ministros, en su reunión del día 18 de septiembre del noventa y ocho, había habilitado un crédito extraordinario para la ejecución de uno de los tramos de esta carretera, el tramo Aínsa-Campo. Había habilitado cinco mil diecisiete millones de pesetas, y eso, a los habitantes de todo el eje pirenaico, de toda la montaña, nos hizo sentir optimistas por muchas razones: primero, porque se iba a ejecutar un tramo importante en ese eje, pero también por una concepción mucho más simplista, y es que cuanto antes se haga un tramo antes se podrá pasar a ejecutar los siguientes, y eso parece que siempre te llena de un cierto optimismo.

Pero, señorías, también hubo una casualidad que quiero dejar aquí, y es que en ese mismo Consejo de Ministros se aprobaron cuarenta y cinco mil millones de pesetas para compensar a la Generalitat de Cataluña por las obras que había realizado en un eje transversal que une Lérida con Gerona. Fueron dos grandes resoluciones de ese Consejo de Ministros. Pero la realidad es que ha pasado año y medio y que la habilitación de ese préstamo no se ha materializado, no sabemos qué ha pasado, y, desde luego, de lo que no me cabe a mí ninguna duda es de que la propia Generalitat habrá pasado la factura y habrá cobrado los cuarenta y cinco mil millones de aquella obra ejecutada con sus propios presupuestos.

En todo caso, señorías, los incumplimientos con Aragón han sido constantes, unas veces por no haberse cumplido el proyecto, otras porque los estudios han quedado desfasados y otras porque las asignaciones presupuestarias se han esfumado.

Este eje yo creo que ha soportado otra cruz, y han sido las alegaciones medioambientales, peripecias que han soportado muchos de estos tramos del eje, cosa que no ha sucedido tampoco, señorías, en la comunidad autónoma vecina —y no quisiera parecer victimista, pero creo que ha sido un poco la realidad—. Y no se ha padecido en la comunidad autónoma vecina simplemente porque, para disminuir

los impactos ecológicos, no se han escatimado los presupuestos para la realización de viaductos y túneles cuando ha hecho falta.

En otros tramos son las servidumbres de la política hidráulica lo que hipoteca el futuro, como ocurre con el tramo Aínsa-Fiscal por el proyecto del embalse de Jánovas y, más recientemente, en el tramo, por ejemplo, Castejón de Sos-Campo, al que previsiblemente afectará la posible construcción de Santa Liestra, o al menos este es alguno de los sonnetes que hemos ido oyendo por ahí sobre posibles problemas en este tramo.

Por ejemplo, en este último tramo mencionado, que es el tramo Campo-Castejón de Sos, la afeción negativa no sólo se refiere a la comunicación intervalles, al turismo, al desarrollo, sino que son los propios habitantes de los cuarenta últimos kilómetros de las cuencas de los ríos Ésera e Isábena quienes la padecen, pues, además, tienen que recorrer este tramo para obtener servicios tan básicos como podrían ser la educación o la sanidad, pues hay que acudir para todo al hospital de Barbastro.

Por otro lado, señorías, el desarrollo de Aragón pasa por las comunicaciones, y esperamos que esta afirmación no sea motivo de desacuerdo, sino todo lo contrario. Precisamente por eso, difícilmente se conseguirá ese desarrollo si las condiciones de las comunicaciones desde las comunidades autónomas vecinas son tan malas que disuaden a los usuarios, como ocurre en la actualidad. Les pondré un ejemplo: cuando desde cualquier punto de Aragón se desplaza uno al Pirineo oriental y como posible punto de destino tiene Graus o Castejón de Sos o Benasque o la estación de esquí de Cerler, se encuentra con que, al aproximarse a Graus, tiene una magnífica carretera estatal, la nacional 123, que a través de Benabarre le lleva hacia la provincia de Lérida, conecta con la carretera 230 y, cuando llega allí, tiene las mismas ofertas que en el tramo del Pirineo que nos ocupa, porque tiene Pirineo, tiene arte románico en sus alrededores y tiene unas estupendas estaciones de esquí (la de Baqueira, la de Boí Taüll). Sin embargo, ¿qué nos ocurre a la inversa? Pues que, cuando un poblador, habitante o alguien que procede de Cataluña sale desde Lérida, viene a través de la 260 y sigue por una estupenda carretera para poder irse a Boí Taüll, Baqueira, como he dicho, o al arte, o puede venir perfectamente por el propio Pirineo catalán y por un eje pirenaico —yo diría que versión catalana, desde luego no versión aragonesa— en magníficas condiciones, porque está prácticamente realizado, continuar a sus estaciones de esquí. Claro, pasar a Aragón es completamente disuasorio porque se encuentra una nacional 260 con la que empalmaría en Pont de Suert y que, desde luego, difícilmente le invita a recorrer no sólo el valle de Benasque, sino el valle de Pineta, el valle de Chistau, cualquier otro valle de la provincia de Huesca, ni ver nuestro espléndido románico, que también ustedes saben que lo tenemos en todo el Pirineo, ni, desde luego, pasar a ninguna de nuestras estaciones de esquí cuando Cerler lo tiene a la misma distancia que Baqueira-Beret.

Este es un pequeño ejemplo de las expectativas turísticas de Aragón frente a Cataluña. Pero yo, señorías, me pregunto si no habrá otros intereses, si no estará el interés real en un estrangulamiento de Aragón para que no podamos desarrollar realmente nuestras propias capacidades turísticas porque las comunicaciones, evidentemente, lo limitan. Y, desde luego, de lo que yo no tengo ninguna duda ni mi grupo tiene ninguna duda es de que la voluntad política de estas Cortes de Aragón, de todos los grupos y del Gobierno de Aragón es la de apoyar esta iniciativa, y, evidentemente, sí que pediría que se hicieran todos los esfuerzos

posibles con el fin de que el Gobierno de la nación asuma como suyas nuestras reivindicaciones.

Simplemente les pediría, señoras y señores diputados, que intentemos transmitir, en la parte en la que cada uno de nosotros tenga más fuerza, al Gobierno central que esa voluntad política de ejecución se trasluzca y, sobre todo, eso venga a traducirse en la inclusión en los presupuestos generales del Estado de las cantidades necesarias para la ejecución, en su caso, de algunos tramos, para el estudio de otros y la ejecución lo más rápido posible del resto.

Soy consciente de que, posiblemente por las fechas en que nos encontramos y la tardanza en la que hemos visto esta proposición no de ley, seguramente, si sus señorías están de acuerdo, tengamos que proceder a hacer un reajuste del texto, del que, en todo caso, podemos hablar después de saber la opinión de sus señorías.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el portavoz de Chunta Aragonesista señor Fuster.

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Gracias, señora presidenta.

Como antes decía, estas iniciativas —esta en concreto ahora— denotan una situación, en este caso distinta, aunque complementaria, y que, desde luego, hace entender la anterior y las subsiguientes que puedan venir.

En el caso de Aragón, cuando depende del presupuesto de la comunidad autónoma, desde luego, con diez mil millones que tenemos aprobados en el plan general de carreteras de Aragón de inversión anual, y ejecutando una media de apenas tres mil, evidentemente, quedan siete mil millones sin ejecutar cada año, y, por tanto, las necesidades no es que no vayan siendo cubiertas, sino que se van acumulando, los retrasos van acumulándose unos por encima de otros, y al final tenemos la red de carreteras en el estado en el que la tenemos. Esa es una realidad y la otra, la aragonesa, la que afecta a los presupuestos de Aragón, depende de nosotros y, en consecuencia, de lo que decidamos en esta cámara o de lo que decida el Gobierno de Aragón.

En este caso nos planteamos una iniciativa que depende del Gobierno central —desgraciadamente, como tantos otros temas, las decisiones importantes se siguen tomando en Madrid— y aquí nos encontramos con la propia impotencia que ustedes confiesan —ustedes ahora, ustedes antes— respecto a que no les hacen caso; vienen a decir, en otras palabras, que sus partidos no les hacen caso en Madrid, que tienen poca fuerza allí, que les hacen caso a otros, pero a ustedes no.

Estas Cortes ya están llenas de acuerdos reiterando la necesidad de este eje —se ha recordado la proposición no de ley del año noventa y siete—, yo creo que hay unanimidad en la cámara y en el sentir de todos los aragoneses y diputados aragoneses al menos en que este eje es imprescindible para el desarrollo de las comarcas del Alto Aragón y, en su conjunto, positivo para Aragón. Pero, sin embargo, parece que lo que tenemos claro es, también, la sensación de que ustedes son incapaces de convencer a sus jefes de Madrid, pero lo son ustedes, lo es el Partido Popular en estos momentos y lo han sido ustedes durante muchos años. Usted misma, señora Pellicer, ha reconocido en la defensa de su iniciativa que era responsabilidad tanto de unos como de otros. Efectivamente, ustedes estuvieron durante trece años o catorce gobernando en Madrid, y este eje ha

avanzado lo que ha avanzado, que todos sabemos que es de una forma absolutamente limitada y muy poco. Y, desde luego, cuando comparamos con el caso catalán, nos sonroja a todos el ver cómo en lo que se denomina y lo que se considera un mismo eje (y, por tanto, se supone que desde un punto de vista global y general, de interés general del Estado, afecta de la misma forma una parte del eje que otra), sin embargo, a un lado existe el eje y al otro lado solamente existe un eje en los mapas y en las proyecciones de carreteras, porque, en la realidad, si a algo no se parece esa carretera, desde luego, es a un eje ni a nada que lejanamente se le pueda asimilar.

En consecuencia, el trabajo yo creo que lo tienen ustedes, pero lo tienen ustedes en la sede de su partido, lo tienen ustedes — y me refiero a ustedes, señores del PSOE y señores del PP—, tienen que convencer a sus partidos porque, si no lo hacen, lo que están haciendo ustedes indirectamente es una llamada ciudadana al voto a partidos como Chunta Aragonesista y como otros a los que, evidentemente, según el reconocimiento que ustedes están haciendo de lo que hace *Convergència i Unió*, nos están haciendo ustedes una propaganda muy fácil. Si sus partidos no les hacen caso, si estas iniciativas no encuentran eco en Madrid en las direcciones de sus partidos, ustedes están diciendo con otras palabras y con la boca muy pequeña: «señores, no nos voten ustedes porque en Madrid ya ven que no nos hacen caso, vótenles a estos porque a los de *Convergència i Unió* les hacen mucho caso y son capaces de obtener inversiones de veintitrés mil millones de pesetas en este eje o de compensaciones para otras carreteras». Cosa que no nos vendría nada mal en el caso de Aragón, habida cuenta de la poca inversión que tenemos. Esos cuarenta y cinco mil millones con los que se han compensado otras obras hechas por Cataluña imaginense sus señorías lo bien que nos vendrían en Aragón para cumplir una parte de ese plan general de carreteras de Aragón incumplido y que será incumplido, desde luego, porque los cien mil millones, al ritmo de tres mil, salen treinta mil, claro: quedarán setenta mil. Fíjense, entre esos cuarenta y cinco mil, el plan Miner y los fondos especiales de Teruel, casi acabaríamos el plan general de carreteras de Aragón. A ver si ustedes son capaces de convencer a sus partidos de Madrid, y, si no, pues, desgraciadamente, tendrán que reconocer que es mejor que los ciudadanos confíen en otros proyectos políticos para que puedan arrancar de otra manera estos compromisos.

En fin, me consta que ese no es su deseo, así que procuren ustedes evitar hacernos propaganda gratuita de esa manera.

Y, por otra parte, quisiera decir que no basemos, como decía la señora Pellicer, no justifiquemos en las afecciones medioambientales y en los estudios de impacto ambiental los retrasos en la ejecución de las obras. El mismo impacto o mayor tenían estas obras en Cataluña, y, sin embargo, allí no han sido ningún obstáculo para su ejecución. Lo que hay es una falta absoluta de voluntad política; la prueba es que, cuando existe voluntad política, las alegaciones medioambientales los ministerios respectivos se las pasan por donde ustedes bien saben. Ejemplos: el AVE ha tenido mucho impacto medioambiental también. ¿Han visto ustedes que alguno de los impactos del AVE haya paralizado las obras? No, porque existe voluntad política de que siga adelante. Pero no nos vayamos tan lejos: en el caso de Aragón vemos cómo el recrecimiento de Yesa va adelante a pesar del enorme impacto medioambiental o vemos cómo se aprueba una chapucera declaración de impacto medioambiental en Biscarrués o vemos cómo es capaz el Ministerio —en este

caso— de Medio Ambiente de continuar la tramitación de una obra como la de Santa Liestra a pesar de las evidencias y las afecciones acreditadas técnicamente por técnicos neutrales que conlleva. Y, sin embargo, está claro: el medio ambiente no es obstáculo para hacer aquello que se quiere hacer y es una buena excusa para justificar la inanición, la falta de actuación y de inversión cuando no se quiere invertir. De modo que yo creo que hay que desecharla como excusa: las excusas son las otras que hemos considerado anteriormente.

Y, por último, decirle al grupo proponente que, efectivamente, el texto queda desfasado, puesto que los presupuestos generales para el año 2000 ya han sido aprobados en el Congreso de los Diputados, han sido aprobados, por tanto, de una forma definitiva, y, en consecuencia, que vengamos nosotros ahora solicitando que se incluya en los presupuestos del año 2000 parece que está fuera de sentido, de modo que le propondría que dejáramos el texto tal cual está, pero que en el punto segundo, donde se habla de «solicitar la inclusión en los presupuestos generales del Estado para el año 2000», se suprima lo de «para el año 2000» y de esta forma continúa siendo todo totalmente válido. Porque, desgraciadamente, con este tema, como con tantos otros, tendremos que venir aquí, a esta cámara, muchas veces a seguir hablando de él, porque no lleva camino precisamente de solventarse pronto y bien.

Por lo demás, tendrá nuestro apoyo, lógicamente, a la iniciativa.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el portavoz del Partido Aragonés señor Martínez Sánchez.

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

El Partido Aragonés está absolutamente de acuerdo con la moción, con alguna pequeña modificación en lo que se refiere a presupuestos generales y demás, por entender que llegamos tal vez un poco tarde; pero la verdad es que no hemos llegado tarde, Aragón no ha llegado tarde a la hora de reivindicar unas consignaciones presupuestarias para esta carretera. Y digo que no ha llegado tarde porque el Partido Aragonés, en el Congreso y en el Senado, presentó enmiendas a todos aquellos tramos pendientes de licitación, exceptuando el de Campo-Aínsa, que parece que existe ya una consignación, una partida en los presupuestos generales del Estado.

La verdad es que nos encontramos, tanto en el Congreso como en el Senado, con lo más desagradable que nos podría haber ocurrido, y fue que nos rechazaron absolutamente todas las enmiendas. Y nos rechazaron todas las enmiendas el Partido Popular y Convergència i Unió, y figura en los dos diarios de sesiones que, además, tengo aquí, o sea, se puede demostrar en cualquier momento. Nos rechazaron las enmiendas, como digo, en Congreso y en Senado; por lo tanto, demostraron claramente que no hay interés por parte del Gobierno español, por parte del Partido Popular y por parte de Convergència i Unió en que esta carretera y estos tramos de carretera se liciten en el año 2000.

Ahora bien, una vez que vemos el diario de sesiones en el que figura la comparecencia del director general de Carreteras, incluso llegamos a otra conclusión más drástica, y es decir que es que ni era necesario presentar enmiendas, porque en el año 2000 no se va a poder licitar ningún

tramo, excepto el que he dicho antes, Campo-Aínsa, precisamente por el trámite en el que se encuentra la redacción de los proyectos, como después verá.

Efectivamente, Convergència i Unió vota con el Partido Popular, como lo hacía en otras ocasiones con el Partido Socialista, para echar atrás las enmiendas que plantea el Partido Aragonés.

El portavoz de CHA señor Fuster dice que es hacerle propaganda a Chunta Aragonesista lo que está ocurriendo, ¿verdad?, y yo creo que no, yo creo que la propaganda se la están haciendo al Partido Aragonés, porque es el que realmente se está mojando continuamente tanto en la Comunidad Autónoma de Aragón como en el Congreso de los Diputados y en el Senado, es decir, a nivel de parlamento español.

Respecto al primer punto de la moción, además de estar totalmente de acuerdo con el punto, queríamos hacer algunas consideraciones tal vez novedosas, dar algunas informaciones tal vez novedosas a las que ya he hecho en parte referencia, que son las preguntas y las contestaciones al y del director general de Carreteras en el Senado.

Nosotros le hicimos una pregunta respecto al eje pirenaico de la que tengo que decir que se olvidó, es decir, en la pregunta había cuestiones de todo Aragón y una de ellas se refería eje pirenaico, y consta claramente que se olvidó de ella, que tuve yo personalmente que recordárselo. La pregunta que le hicimos fue: «Nos gustaría saber la situación en la que se encuentran todos los proyectos de los tramos del eje pirenaico de Aragón». La contestación fue la siguiente —y leo textualmente—: «En cuanto al eje pirenaico, el tramo más importante o de más urgente realización es el de Campo-Aínsa. Como conoce su señoría, estamos en proceso último de adjudicación y, por lo tanto, las obras comenzarán en breve —es el que lleva consignación presupuestaria ya de entrada en los presupuestos generales del Estado—. Estamos redactando los proyectos de Campo-Castejón y Castejón de Sos, intersección nacional 230. Se trata de una inversión del orden de dieciséis mil millones para un tramo de carretera que, como usted conoce, es muy corto. Tendremos los proyectos ultimados en el 2001; son proyectos difíciles —estamos hablando de tener los proyectos ultimados en el 2001—, son proyectos muy difíciles que tienen que tener una definición muy precisa y mucho respeto al medio ambiente porque es una zona muy delicada. En cuanto al tramo Boltaña-Fiscal, señoría, sabe que el anexo de inversiones de los presupuestos generales del Estado prevé la licitación del estudio en el año próximo —no sé si se refería al 2000 o al 2001, porque yo he estudiado los presupuestos generales del Estado y no veo partida presupuestaria suficiente para adjudicar esa obra—. Y respecto al tramo Sabiñánigo-Fiscal, está redactándose el proyecto; es un proyecto de siete mil quinientos millones que estará redactado y ultimado a lo largo del año 2000».

Bien. Las conclusiones a las que llegamos, efectivamente, son: Campo-Aínsa se va a licitar, parece ser; el tramo Campo-Castejón y Castejón de Sos con la intersección nacional 230, como muy pronto, se podrá licitar en el año 2002, siempre y cuando en los presupuestos generales del Estado de 2002 haya consignación presupuestaria; en cuanto al tramo Boltaña-Fiscal, aunque la contestación del director general de Carreteras es que en el anexo de inversiones de los presupuestos generales del Estado se prevé la licitación del estudio en el año próximo, claro, significa que se va a licitar la redacción del proyecto, en absoluto la obra (es decir, todavía está más retrasado que el anterior, 2003-2004: llegamos a esa conclusión); y para el tramo Sabiñánigo-Fiscal

parece que se está redactando todavía el proyecto y que podrá terminarse la redacción a lo largo del año 2000, es decir, que después habrá que aprobar el proyecto técnicamente..., en fin, todos los trámites correspondientes, con lo cual, como mínimo, finales del 2001 para la licitación.

Esa es la situación real, con las palabras del director general de Carreteras, en la que se encuentra el eje pirenaico, esa es la situación real.

La verdad es que —y esto como consideración general—, viendo las inversiones en carreteras de la red de interés general del Estado, es decir, autovías y carreteras nacionales que se van a realizar para el año 2000 por parte del Gobierno español, por parte del Ministerio de Fomento, la sensación que nosotros tenemos —y lo dijimos ya en su día cuando se nos rechazaron las enmiendas— es que somos y hemos sido el furgón de cola de un tren de muchos vagones, es decir, somos de los últimos de España en lo que a acondicionamiento y a construcción de carreteras de la red de interés general del Estado se refiere.

Y respecto al segundo punto, únicamente decirles que nosotros estaríamos de acuerdo, pero que llegamos tarde a la inclusión en presupuestos generales del Estado, llegamos tarde porque ya se han aprobado los presupuestos generales del Estado y, además, clarísimamente se ha visto que el interés político por consignar partidas para el eje pirenaico, en principio, no existe; puede ser que no exista para consignar partidas precisamente porque no ha existido para la redacción de proyectos y para adelantar estas obras.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular señor Bielza.

*El señor diputado BIELZA DE ORY:* Gracias, señora presidenta.

Leyendo la exposición de motivos que hace el grupo proponente, hay que establecer algunos matices, como lo haremos después —ya lo han hecho otros grupos y lo han matizado ustedes mismos— en lo que se refiere a la propia proposición no de ley. Pero antes, como decía, vamos a hablar de la exposición de motivos.

Efectivamente, el eje pirenaico constituye una infraestructura básica para Aragón (así está recogido este eje en las directrices generales de ordenación del territorio aprobadas por esta cámara): es básica, por un lado, para el desarrollo y equilibrio de esta comarcas del Pirineo, pero, sobre todo, para la intercomunicabilidad de estas comarcas, que es lo más importante, más que la intercomunicación Mediterráneo-Atlántico. Mire, señoría, la realidad es que esa intercomunicabilidad Mediterráneo-Cantábrico se consigue y se va a seguir consiguiendo a través del eje del Ebro; este es un eje, en ese sentido, secundario. Lo que nos interesa en Aragón, evidentemente, es que las comarcas, sobre todo del Pirineo occidental aragonés y del Pirineo oriental aragonés, estén comunicadas entre sí, y el problema fundamental está aportado por la propia naturaleza, en cuanto que, como saben ustedes, la parte occidental está drenada por la cuenca del Aragón y del Gállego y la parte oriental es la palmeta del Cinca y Segre al final, lo que, evidentemente, propicia unas comunicaciones distintas, ha sido más fácil actuar en la parte oeste que en la parte este. Por eso, lo de las seis horas eran en burro, porque la parte occidental se hace mucho más rápido y no da las seis horas, no se llega a las seis horas; yo creo que ha exagerado un poco en la exposición, pero, bueno, yo creo que está bien

para que nos demos cuenta de que hay un problema muy grave todavía por resolver. Y yo creo que de ese problema somos conscientes todos los grupos y que somos conscientes también de que se ha ido despacio en la última década. Afortunadamente —y lo ha reconocido aquí también—, no echa la culpa en el lado contrario; yo creo que aquí ha sido mucho más digna su posición que la que acaba de plantear el Partido Aragonés, al que le diré a continuación algunas cosas.

Creo que hay culpa de todos en que esto no vaya adelante y —le digo al portavoz de Chunta— sí que es cierto que las alegaciones medioambientales han entorpecido, pero han entorpecido porque yo creo que aquí no se ha aplicado, más que alguna vez anecdóticamente y al principio, lo que es el estudio de impacto territorial previsto en la Ley de ordenación del territorio del noventa y dos. Si se hubiera actuado mejor en esta línea, creo que se hubieran impulsado las alegaciones medioambientales de una forma más positiva, y es que se considere no sólo el medio ambiente, sino al mismo tiempo los impactos generales en el territorio que conlleva una actuación en uno de estos ejes, que, como les decía antes, creo que deben ser contemplados todos ellos no en una política aislada de infraestructuras, sino en una política mucho más coordinada de ordenación del territorio.

Bien. Como consecuencia de todo ello, les tengo que decir que, en líneas generales, estamos de acuerdo con esta exposición de motivos y también con el espíritu de esta proposición no de ley. Con lo que no puedo estar de acuerdo es con lo que acaba de expresar el portavoz del Partido Aragonés, que parecen los buenos de la película cuando esto no es así. Me parece que voy a mirar hacia Chunta para decir: «Oiga, mire, si es que se les pueden devolver todas en el mismo lado». Mañana vamos a tener una sesión en la que vamos a ver cómo la gran cantidad de enmiendas que se han hecho desde este grupo en materia de carreteras se las han cargado ustedes, y nos han dejado unas veces solos a nosotros por la abstención de Chunta y otras veces nos han dicho que no a PP y a Chunta, sencillamente porque estamos en la oposición, no por otro motivo. Hay un motivo más serio: a nosotros nos interesa el eje pirenaico, y lo hemos demostrado en la práctica, porque mire usted: la única enmienda que ha prosperado sobre este eje es la de la mejora del puente de entrada de Castejón de Sos, y proviene de nuestro grupo en Madrid y proviene de Aragón, y creo que la ha vehiculado don Santiago Lanzuela, si no estoy mal informado.

Se ha avanzado en lo que se refiere a Aínsa-Campo, y lo ha reconocido usted. Dice que no les han hecho ningún caso: sí nos han hecho caso a todos o sí han hecho caso a todos los que nos han representado en Madrid en este tema, y se ha reconocido que desde el año noventa y ocho hay una partida. ¿Que nos hubiera gustado que se ejecutara antes? Por supuesto. Y también sabemos que está en redacción el proyecto Yebra de Basa-Fiscal. Es decir, se va avanzando, pero se va avanzando lentamente, se va avanzando con las dificultades, no lo olvidemos, que conlleva actuar en el Pirineo. Y, evidentemente, desde aquí tenemos que apostar al mismo tiempo por un desarrollo y por una defensa medioambiental, y eso se llama desarrollo sostenible y eso tiene sus pegadas, que es que para transmitir a las generaciones venideras un paisaje, una cultura, se tarda mucho más por el problema de las alegaciones medioambientales, que, evidentemente, debemos ayudar a solventar pidiendo al Gobierno de Aragón que se utilice más ese instrumento que tenemos en la Ley de ordenación del territorio del año noventa y dos.

Yo creo que ahora lo que procedería, presidenta, como ha pedido el Grupo Socialista —y yo, desde el principal grupo de la oposición, me adheriría—, es que hubiera un receso y nos pusiéramos de acuerdo en qué es lo que vamos a votar porque —evidentemente, yo no he entrado más en este tema— ha decaído la segunda parte tal y como está expresada.

Muchas gracias.

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* De acuerdo. ¿Necesitan tiempo? Suspendemos tres minutos.

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* Continuamos con la sesión. Señora Pellicer.

*La señora diputada PELLICER RASO:* Gracias, presidenta.

La proposición no de ley quedaría en el punto uno exactamente igual y en el punto dos se suprimiría, simplemente, «para el año 2000»; por tanto, quedaría: «Solicitar la inclusión en los presupuestos generales del Estado de las cantidades necesarias para poder llevar adelante las obras y la realización de las inversiones para la ejecución de los tramos pendientes de la nacional 260 a su paso por la provincia de Huesca».

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* Muy bien. Muchas gracias.

Pasamos a votación.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? **Queda aprobada por unanimidad.**

Explicación de voto.

Adelante. Tiene la palabra el portavoz del Partido Aragonés.

*El señor diputado MARTÍNEZ SÁNCHEZ:* Gracias, señora presidenta.

Nosotros hemos votado que sí. Queda meridianamente claro, con lo que hicimos y con lo que hemos hecho, que nos interesa absolutamente el eje pirenaico. Igual que el eje pirenaico, nos interesan las infraestructuras de Aragón en general, y en particular las de competencia o titularidad del Estado. Así lo hemos hecho; hemos presentado enmiendas no solamente al eje pirenaico, sino a un montón de infraestructuras más, a muchísimas más, y han decaído todas. No sabía yo que ahora decaen las enmiendas por ser oposición: bueno es saberlo. En Madrid han decaído las enmiendas del PAR, parece ser, porque somos oposición: bueno es saberlo.

Efectivamente, las únicas dos enmiendas que han prosperado han sido dos enmiendas presentadas por el Grupo Popular. Ni de Izquierda Unida ni del Partido Socialista Obrero Español ni del Partido Aragonés se ha admitido una sola enmienda. Han prosperado dos, las que ha presentado el Partido Popular. Significa que Aragón ni tiene que tener autovía Somport-Sagunto porque la presenta el Partido Aragonés, ni tiene que tener ferrocarril porque lo presentan el Partido Aragonés y el Partido Socialista, ni se puede aprobar una cantidad para la carretera nacional 330 de la provincia de Teruel porque lo proponen el Partido Socialista, Izquierda Unida y Partido Aragonés. Es, simplemente, porque son oposición. Hombre, esto yo no creo que coincida con la frase del portavoz del Grupo Popular diciendo que tenemos que apoyar aquello que es bueno para Aragón.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el portavoz del PSOE.

*La señora diputada PELLICER RASO:* Gracias, señora presidenta.

Yo, en principio, para puntualizar un par de aspectos y, de todas maneras, para agradecer, sobre todo, el voto unánime de estas Cortes a esta proposición no de ley de un eje que, como bien ha dicho el representante del Grupo Popular, sobre todo, era una comunicación intervalles. Pero, señorita, los habitantes de los valles del Pirineo, efectivamente, no tardamos seis horas en ir de un lado a otro, pero yo creo que porque casi somos unos suicidas. El vivir en los Pirineos hace que, como tenemos que estar permanentemente en estas carreteras, con la velocidad que le damos a nuestros vehículos seguramente lo podemos hacer en mucho menos. Pero, si nosotros pretendemos tener desarrollo en nuestras comarcas, nos tenemos que creer también ese primer espíritu del eje pirenaico, que era la comunicación entre el Mediterráneo y el Atlántico, porque lo que queremos es traer riqueza a Aragón, traer riqueza al Pirineo, y, por tanto, no solamente el comunicarnos entre nosotros.

Ha hecho mención el portavoz del Grupo Popular a una inversión, a una enmienda presentada por el Partido Popular en el Senado, para el puente de Castejón de Sos (sesenta millones de pesetas), y es verdad, he leído en prensa que eso era así, pero tengo que decirle al representante del Grupo Popular que me ha preocupado tal como estaba redactada o como se ha transcrito en los medios de comunicación esa enmienda, y, por tanto, aprovecharía para que, de alguna manera, se utilice con conocimiento —cuando digo conocimiento no me refiero al saber, sino a la utilidad de esos sesenta millones—. Según yo he leído en los medios de comunicación, sesenta millones para la mejora del puente de acceso a Castejón de Sos. Señorías, ese es un puente construido aproximadamente en el año 1920, uno de cuyos pilares —y yo no soy técnico y, por lo tanto, puedo no decirlo de la manera más correcta— está hundido. Es un puente de una sola dirección que supongo que en su día se hizo para otro tipo de vehículos, en el que no pueden cruzarse dos vehículos y que, desde luego, soporta unas cargas mucho más pesadas de las que soportaría en los años veinte.

Cuando yo veo que se pueden invertir sesenta millones en esa mejora o en el desdoblamiento porque casi es lo único, dudo mucho de que haya ningún técnico que se arriesgue a que con sesenta millones se pueda hacer que dos vehículos se crucen. Yo sí que pediría un esfuerzo unánime y, si hace falta, partidista, como se ha insinuado por alguna intervención, para que estos sesenta millones, evidentemente, se destinen al puente de Castejón, pero se destinen para el inicio del puente, que ya está redactado en un proyecto del eje pirenaico en el tramo Campo-Castejón de Sos, y se utilicen por el nuevo trazado del puente, que tendrá que ser luego la realidad de ese tramo del eje.

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* Le recuerdo, señora Pellicer, que estamos en el turno de explicación de voto.

*La señora diputada PELLICER RASO:* Sí, perdón, pero ha sido —yo lo reconozco, por eso he hecho mención— el portavoz del Partido Popular el que ha hecho la referencia a ese dinero, y como estábamos hablando de unas buenas relaciones, de espíritus navideños —yo diría que de espíritu de Reyes—, pues vamos a ver si los Reyes nos pueden traer algo positivo. Y la verdad es que no puedo sustraerme de decirle al portavoz de Chunta Aragonésista que yo,

evidentemente, he reconocido, como ustedes también han reconocido, nuestros propios «descuidos» —entre comillas—, pero lamento que CHA haya utilizado con un espíritu tan partidista algo que lo único que pretendía era impulsar el consenso en las comunicaciones pirenaicas.

Muchas gracias, señora presidenta.  
Gracias a todos.

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

Casi podríamos haber hecho otra proposición no de ley sobre el puente.

Tiene la palabra para explicación de voto el representante del Grupo Popular señor Bielza.

*El señor diputado BIELZA DE ORY:* Gracias, señora presidenta.

Yo transmitiré estas sugerencias que hacen desde el Grupo Socialista y, sobre todo, desde el conocimiento directo de los problemas pirenaicos y del trazado de este eje.

Lo que me llama la atención es la demagogia que ha hecho el representante del PAR cogiendo el rábano por las hojas y hablando de algo de lo que yo sólo he dado un botón de muestra. Pero lo tiene muy fácil el portavoz del PAR: mañana salga a la tribuna, mañana, que se aprueban los presupuestos generales de la comunidad autónoma, dé marcha atrás, acepte una buena parte de las enmiendas apoyadas por el Partido Popular y por Chunta Aragonesista y demuestre que quiere sacar adelante un plan general de carreteras que puso en marcha el Partido Socialista y demuestre el amor a distintas comarcas aragonesas, porque, por lo que yo veo, no han demostrado absolutamente ningún amor. Le devuelvo la pelota porque, en definitiva, lo que ha hecho es pura demagogia.

Le he dicho que mirara usted qué es lo que había pasado con nuestras enmiendas para que entienda lo que ha pasado con las enmiendas que han hecho ustedes una vez que han roto esa pareja de hecho de tantos años entre el Partido Popular y el Partido Aragonés; véanlo ustedes y saquen consecuencias. Yo no creo que deban ser las cosas así; yo, personalmente, creo que las cosas hay que hacerlas por el bien de Aragón aquí y por el bien de España en las Cortes españolas. Entonces, no me haga demagogia porque no sirve para nada, porque de lo que estábamos hablando era de este eje, y el único partido que ha aportado enmiendas positivas para la mejora de este eje ha sido precisamente el Partido Popular.

Muchas gracias.

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

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

Pasamos al punto de lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior. ¿Procede?

¿Ruegos y preguntas?

Sin nada más, desearles a todos feliz año porque creo que esta es la última Comisión de Ordenación Territorial en este año. La verdad es que esperemos que sea así.

Muchas gracias. Sobre todo, se ha notado también el espíritu navideño: el consenso ha estado presente.

Gracias.

*[Se levanta la sesión a las doce horas y treinta y cinco minutos.]*



## DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGÓN

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

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

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

Precio de la colección 1983-1999, en microficha: 162.334 ptas. (IVA incluido).

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

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