

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

COMISION DE ORDENACION TERRITORIAL

Comisiones. Serie A: Comparecencias de Consejeros de la DGA
Número 53 — Año 1996 — Legislatura IV

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

Sesión núm. 23

Celebrada el viernes 15 de noviembre de 1996

ORDEN DEL DIA

- 1) *Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.*
- 2) *Comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, a petición del G.P. Izquierda Unida de Aragón, al objeto de que informe acerca de las declaraciones del Ministro de Fomento, en relación a la construcción de la autovía Sagunto-Somport.*
- 3) *Pregunta núm. 234/96, relativa a la autovía Pamplona-Jaca-Huesca.*
- 4) *Pregunta núm. 235/96, relativa a la estación de autobuses de Teruel.*

5) *Pregunta núm. 236/96 relativa a la revisión de la Ley de carreteras.*

6) *Debate y votación de la proposición no de ley núm. 47/96, sobre la electrificación de la línea ferroviaria Huesca-Tardienta.*

7) *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 el Secretario de la misma, Ilma. Sra. D.ª Trinidad Aulló Aldunate. Asiste a la Mesa el letrado (en funciones) Sr. Latorre Vila.

Comparece ante la Comisión el Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, Excmo. Sr. D. José Vicente Lacasa Azlor.

SUMARIO

Comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes al objeto de que informe acerca de las declaraciones del Ministro de Fomento, en relación a la construcción de la autovía Sagunto-Somport.

- El Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, Sr. Lacasa Azlor, interviene 1156
- El Diputado Sr. Bernal Bernal interviene en nombre del G.P. Mixto 1159
- El Diputado Sr. Rubio Ferrer interviene en nombre del G.P. Izquierda Unida de Aragón 1160
- El Diputado Sr. Calvo Lou interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés 1161
- El Diputado Sr. Velasco Rodríguez interviene en nombre del G.P. Socialista 1162
- El Diputado Sr. Urbietta Galé interviene en nombre del G.P. Popular 1164
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta 1165
- El Diputado Sr. Bernal Bernal replica 1167
- El Diputado Sr. Rubio Ferrer replica 1167
- El Diputado Sr. Calvo Lou replica 1167
- El Diputado Sr. Velasco Rodríguez replica 1167
- El Diputado Sr. Urbietta Galé replica 1168
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica 1168

Pregunta núm. 234/96, relativa a la autovía Pamplona-Jaca-Huesca.

- El Diputado Sr. Velasco Rodríguez formula la pregunta 1169
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta 1170
- El Diputado Sr. Velasco Rodríguez replica 1170
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica 1170

Pregunta núm. 235/96, relativa a la estación de autobuses de Teruel.

- El Diputado Sr. Velasco Rodríguez formula la pregunta 1170
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta 1170
- El Diputado Sr. Velasco Rodríguez replica 1171
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica 1171

Pregunta núm. 236/96 relativa a la revisión de la Ley de carreteras.

- El Diputado Sr. Velasco Rodríguez formula la pregunta 1171
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor contesta 1172
- El Diputado Sr. Velasco Rodríguez replica 1172
- El Consejero Sr. Lacasa Azlor duplica 1172

Debate y votación de la proposición no de ley núm. 47/96, sobre la electrificación de la línea ferroviaria Huesca-Tardienta.

- La Diputada Sra. Aulló Aldunate, del G.P. del Partido Aragonés, defiende la proposición no de ley 1172
- El Diputado Sr. Bernal Bernal interviene 1173
- El Diputado Sr. Rubio Ferrer interviene 1173
- El Diputado Sr. Laplana Buetas interviene en nombre del G.P. Socialista 1174
- El Diputado Sr. Lasús Blanco interviene en nombre del G.P. Popular 1174
- Votación 1174
- La Sra. Diputada Aulló Aldunate explica el voto de su Grupo 1174
- El Diputado Sr. Laplana Buetas explica el voto de su Grupo 1175

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

- El Sr. Presidente da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento 1175

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Buenos días señoras, señores Diputados.

Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Ordenación Territorial del viernes 15 de noviembre de 1996 [*a las diez horas y cincuenta minutos*].

Orden del día: primer punto, lectura y aprobación del acta de la sesión anterior, que dejamos para el final; segundo punto, comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, al objeto de que informe acerca de la declaraciones del Ministro de Fomento en relación a la construcción de la autovía Sagunto-Somport, especialmente en lo referido a plazos y financiación de la obra, ejecución del tramo Nueno-Somport como autovía y ejes transversales que el Gobierno asumiría. Esta comparecencia se hace a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón.

Señor Consejero, bienvenido a la Comisión de Ordenación Territorial una vez más, y tiene la palabra para su exposición.

Comparecencia del Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes al objeto de que informe acerca de las declaraciones del Ministro de Fomento, en relación a la construcción de la autovía Sagunto-Somport.

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

En primer lugar, decirles que vuelvo encantado a esta Comisión, como lo hago siempre, con la idea de que sean positivas las conclusiones que saquemos en esta comparecencia.

Antes de entrar en los aspectos concretos que plantea el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, me gustaría establecer algunos puntos de partida entorno al proyecto de autovía Somport-Sagunto. Creo que son plenamente compartidos en esta comisión y también en foros más amplios, como es el propio Pleno de estas Cortes. Prefiero iniciar la comparecencia con estos aspectos que estoy seguro que compartimos, aunque, en general, me da la impresión de que sobre la autovía Somport-Sagunto son más los puntos de encuentro entre los diferentes Grupos que aquéllos en los que podamos discrepar y que lógicamente tienen que existir por la mera dinámica política. Me gustaría insistir en el enunciado general de que el proyecto entre Somport y Sagunto corre prisa, porque no podemos dejar que la propia planificación, aun en estos tiempos de realismo presupuestario, atenúe su contundente carácter de reequilibrador y potenciador incluso más allá de lo territorial.

Hago también otra precisión de partida, en el sentido de que existen los suficientes mecanismos de prospección y control para conocer con plena exactitud la afección al medio ambiente de los proyectos de autovía entre Nueno y Somport. La intención política es que sea autovía pero los técnicos serán, y estoy seguro de ello, quienes tengan la última palabra.

Creo que sobre la mesa está un proyecto que nos va a servir para progresar y que necesita, por lo tanto, de una base de partida consensuada; creo que esta base existe, Somport-Sagunto es una apuesta clara de los gobiernos de Aragón y Madrid que va mucho más allá de la mera coyuntura política, estamos hablando de una obra en marcha, con capacidad indiscutible para introducir a Aragón en los circuitos europeos de transporte por carretera con unos efectos socioeconómicos en cuanto a incremento de rentas, crecimiento de empleo, aumento de la seguridad en el tráfico y de atracción y captación de empresas, y otras actividades fuera de toda duda, según los más elementales manuales y proyecciones de toda obra públi-

ca relacionada con el transporte de viajeros y mercancías por carretera.

Otro planteamiento que me gustaría hacer es que la supremacía en la infraestructura de carreteras no debe bajo ningún concepto eliminar otras opciones de transporte. Creo que es un error hacer propuestas excluyentes, en el sentido de apostar todo a una carta. Hay voces que se levantan en contra del transporte por carretera y creo que lo hacen de espaldas a lo que la sociedad española usa y demanda, en su mayoría. Hago este inciso porque sobre todo, después de la visita del Ministro Arias Salgado a Teruel, el pasado 25 de septiembre, leí en varios medios de comunicación algunas manifestaciones suscritas por diversos colectivos y centrales sindicales en la dirección de decantarse por el ferrocarril en lugar de invertir en el eje Somport-Sagunto. Estoy convencido de que no es eso lo que quiere la mayoría de la sociedad aragonesa y que tampoco representa el sentir mayoritario de quienes más implicados se encuentran en el sector del transporte, bien con intereses concretos, como empresarios —en la mayoría de los casos de pequeño tamaño—, como trabajadores o como simples viajeros o usuarios.

Creo que apostar por el tren de forma exclusiva es, en definitiva, una propuesta que hay que escuchar con todo respeto, pero con la misma contundencia y claridad hay que plantear el hecho de que el Gobierno de Aragón está en estos momentos en plena sintonía con el Gobierno de la nación en el planteamiento que se ha hecho en torno a la autovía Somport-Sagunto. Un gobierno está sobre todo para calibrar alternativas y decidir por una de ellas, y, en este caso, parece clara la apuesta por la opción a través de la carretera, pero, insisto, sin exclusiones.

En la sesión de Cortes del pasado 24 de octubre, el portavoz de Izquierda Unida manifestó textualmente, refiriéndose al actual Gobierno de Aragón, que «se conforma con lo que nos mandan desde fuera y aceptan las grandes comunicaciones sin ningún tipo de discusión». Creo que es una frase hecha, sin contenido, generalizante y que no nos hace avanzar en ninguna dirección, a mí y a muchos aragoneses no nos dice absolutamente nada, y aquí de lo que se trata es de avanzar. En estos momentos, más del 90% de las relaciones socioeconómicas transpirenaicas de largo alcance tienen lugar en los extremos de la cadena pirenaica a través de Belagua y Port Bou, una vez que se consolidó durante décadas el modelo radial de salidas y conexiones con Francia, entre los dos pasos fronterizos más importantes existen veintitrés carreteras transpirenaicas que, sin embargo, no aseguran en determinadas épocas del año la fluidez de las relaciones; por contra, entre las tres opciones de interconexión que reflejan los mapas a través de los ciento treinta y cinco kilómetros de frontera aragonesa con Francia, como ustedes saben, el Somport, el Portalet y Bielsa, únicamente queda registrado en torno al 3% del tráfico, y en la mayoría de los registros de tráfico de corto recorrido y también en unas épocas del año muy determinadas.

En los últimos años, el resto de las comunidades autónomas que disfrutaban de una relación fronteriza con Francia han hecho un evidente esfuerzo en mejorar estas relaciones avanzando en sus infraestructuras de conexión. No vale ceñirse exclusivamente al valle de Aspe, al otro lado del Somport, porque sería tener una visión incompleta de estos esfuerzos; evidentemente, hay comunidades a uno y otro lado de la frontera que nos llevan ventaja y ahora esta Comunidad Autónoma tiene la clara oportunidad de aminorar, de reducir esa ventaja. Creo que en esta cuestión, en mejorar las comunicaciones con Francia, también estamos todos de acuerdo.

Europa, la Europa que encara el siglo XXI, parece que va a pivotar sobre un eje urbano e industrial que arranca del sur de Inglaterra y termina en el norte de Italia, pasando por Francia y el sur de Alemania; pero apoyado en la Lombardia italiana se está alumbrando un eje mediterráneo por el sur de Francia y el Levante español, potenciado, si cabe, por el corredor Ródano-París-Lyón. Evidentemente, una de las opciones de comunicar el Levante español con las regiones francesas del sur es la autovía Somport-Sagunto, pero la autovía induce a otras posibilidades, la de poner en contacto el núcleo de actividad industrial más importante de Aragón, el corredor del Ebro, con Huesca y Teruel, en estos momentos, con unas vías de comunicación por carretera con una intensidad media diaria alta y con problemas en días punta. Con la autovía en funcionamiento el corredor del Ebro estará conectado con veinte millones de consumidores en menos de tres horas.

Un estudio de viabilidad encargado por el Gobierno de Aragón en 1989 pone de manifiesto que en el trayecto entre Somport y Sagunto se produciría en el año 2010 un incremento de tráfico del 47%; para los viajes de alcance suprarregional o internacional el aumento sería todavía más pronunciado, el 70% en el caso de vehículos ligeros, y el 55% para los pesados. Todos ustedes saben que existe un estudio elaborado a instancias de la CREA de corte socioeconómico que deja bien a las claras los importantes efectos de la construcción de la autovía para Aragón, y no creo, por tanto, que aportar aquí estos datos suponga novedad alguna.

Sí que he visto y oído algunas declaraciones en el sentido, y cito textualmente, de que «ninguno de los tramos proyectados alcanza los ocho mil vehículos diarios que establece el Ministerio de Fomento como referencia mínima para construir una autovía», es cierta esa cifra, pero de lo que también estoy seguro es de que los técnicos se refieren siempre a la demanda de uso, es decir, a la intensidad media contrastada y medida y a la que se puede generar si una determinada vía de comunicación se mejora de forma importante.

Hoy nadie ejecuta proyectos de envergadura con las demandas actuales, sino basadas en prospecciones de futuro para acertar con la dimensión. Los datos que yo manejo, que proceden del propio Ministerio y que fueron utilizados para la elaboración del segundo plan de carreteras, ponen de manifiesto que en el conjunto del corredor Somport-Sagunto se registró en un día medio de tráfico en 1990 un volumen de dieciséis mil doscientos ochenta y siete viajeros por día, de los cuales, el 87% viajaban en automóvil, el 7,5%, en autobús y el 5,9%, en ferrocarril, el resto, el 0,4%, en avión.

Evidentemente, el pasado 25 de septiembre, en Teruel, el Ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, junto a los presidentes de Aragón y Valencia, hizo público, como ya expliqué recientemente en un Pleno de Cortes celebrado hace muy pocos días, un importante compromiso, no sin antes dejar sentado que la autovía no se encontraba incluida en el programa de actuaciones prioritarias de carreteras, en el que figuraba sólo hasta Segorbe. El hecho de que esta obra no estuviera incluida en el programa de prioridades quiere decir, lisa y llanamente, que su programación estaba pendiente de la elaboración de un futuro plan de carreteras. Arias Salgado, como lo recogieron puntualmente los medios de comunicación, manifestó que la autovía era una prioridad para el Gobierno de la nación, que todo el trazado tendría las características técnicas de una autovía, que no sería objeto de peaje y que el esfuerzo inversor en los próximos tres años, entre los diferentes tramos, iba a ser de ciento tres mil millones de pesetas.

A continuación, Arias Salgado resumió por tramos cuál era la situación y cuáles eran las perspectivas de evolución en los

próximos años. Confirmó que el tramo entre Sagunto y Teruel se encontraba en proceso de duplicación de la calzada entre Sagunto y Soneja, y que estaba próxima la adjudicación de las obras entre Soneja y Segorbe. Arias Salgado manifestó que la redacción de los tres proyectos o tramos entre Segorbe y Teruel, Segorbe y Barracas, Barracas-Sarrión y Sarrión-variante de Teruel serían licitados en 1997, para lo cual se destinarían las cantidades precisas en el anexo de inversión de presupuestos generales del Estado. El Ministro evaluó incluso el coste de estos tres tramos en dieciséis mil quinientos millones, trece mil millones y ocho mil quinientos millones, respectivamente, en ningún momento oí decir al Ministro nada sobre la fecha de terminación de la autovía en su totalidad, ni tampoco fecha para los tramos concretos entre Teruel y Zaragoza, y Nueno y túnel de Somport.

Como referencia más concreta al tramo Nueno-Somport, el Ministro insistió en que la intención inicial era construir una autovía en lugar de una vía de conexión rápida como estaba prevista, tampoco le oí hablar de plazos. Lo que sí es evidente es que en un proyecto de autovía de cuatrocientos ochenta y dos kilómetros —los que separan la boca del túnel del Somport y Sagunto—, tiene a la fuerza que contar con distintos tramos muy diferenciados, donde la funcionalidad y la demanda de los tráficos tienen un talante muy distinto según sea el caso.

Parece evidente que el tramo Sagunto-Zaragoza serviría de canalizador de los tráficos de largo recorrido entre Levante y el norte del país, mientras que entre Zaragoza y Somport habría que separar el tramo hasta Huesca y la continuación hasta Somport. En estos momentos, casi la totalidad del tráfico entre Levante y Aragón y la mayor parte existente entre Levante y el norte de España se encamina por las carreteras nacionales 234 y 330, desde Sagunto hasta Zaragoza, para continuar por el corredor del Ebro a través de la A-68 y la nacional 232 hasta Navarra, el País Vasco y Cantabria. Existen además dos caminos alternativos, pero de importancia menor, formados por el corredor del Mediterráneo y el de Tarragona-Lérida-Zaragoza: la A-2 y la nacional 240, o la nacional 232 de Vinaroz a Zaragoza. Es evidente que la vía Somport-Sagunto supone para Levante una comunicación más rápida con Navarra, Rioja y País Vasco, y también con respecto a Francia y los países de la Europa central.

Estoy completamente seguro de que el único aspecto que puede frenar el hecho futuro de que entre Nueno y la boca del túnel haya una autovía es el aspecto medioambiental, yo seré el primero en estar de acuerdo, porque considero al medio ambiente como un factor propio, prioritario, independiente de otras consideraciones. Si los estudios de impacto dicen que no es conveniente ejecutar la obra por su agresividad, habrá que pensar en otra solución, pero yo sé que en España no se ha construido ninguna carretera, autopista o autovía sin un estudio previo de impacto ambiental, que es el siguiente paso a tener en cuenta una vez diseñado el o los posibles trazados.

Todo el mundo sabe que la construcción de la autovía exige un mayor movimiento de tierras, terraplenes y desmontes que en el caso de una carretera convencional, que debido a sus especiales características, son más anchas, no pueden tener pendientes que excedan del 5%, ni curvas con radios inferiores a los cuatrocientos cincuenta metros. No se trata de ningún capricho, ni de regalar oídos a nadie con el anuncio realizado por el Ministro Arias Salgado en Teruel, en buena parte, porque un kilómetro de autovía tiene un coste que va desde los cuatrocientos cincuenta a los setecientos millones de pesetas, y me temo que por el trayecto del recorrido entre Nueno y Somport el coste se acercaría más a la segunda cifra que a la primera.

Soy perfectamente consciente de que cuando se inician las obras de una infraestructura de este tipo hay que retirar primero la capa superficial de tierra, la cubierta vegetal fértil, que se deposita más tarde en los márgenes de carreteras o autovías para poder plantar sobre ellas y conseguir así una regeneración paisajística que es preceptiva y posterior a la finalización de la obra. Pero también sería bueno que no nos precipitésemos en las conclusiones, esperemos a comprobar qué dicen los técnicos sobre las alternativas y los impactos, pero con la premisa inicial de que la autovía hasta embocar el túnel es objetivamente necesaria. Las advertencias medioambientales pueden hacer desistir de la idea, y lo que no sería justo es hacer juicios de valor o pronunciamientos a quemarropa sin antes conocer unos trabajos de impacto que van en otra dirección, en el de la calificación técnica, independientemente de las voluntades políticas.

Hay opiniones que hablan de tapón en el túnel o al otro lado de la frontera, en la salida del valle de Aspe, porque la autovía no tendría continuidad en el territorio francés, de la misma forma se podría producir este tapón a la salida o entrada de Huesca capital, a la altura de Nueno, si la autovía se cortase allí. Insisto en que tendrán que ser los estudios de impacto ambiental los que marquen, y nunca mejor dicho, el camino a seguir.

Es cierto que las obras de acceso al túnel al otro lado de la frontera no van con la rapidez que todos quisiéramos, creo que estoy en disposición, por los contactos que hemos mantenido con las autoridades francesas, de darles una visión resumida de cómo están al otro lado de la frontera las distintas infraestructuras que tienen que ver con la autovía Somport-Sagunto. De Burdeos a Pau está acabada la autopista hasta Toulouse, con un tiempo de recorrido entre ambas ciudades de una hora y media; sin embargo, entre Pau y Burdeos, al capital regional, todavía no está empezada, y el trayecto entre ambas ciudades por carretera se acerca a las tres horas. El Gobierno francés ha adoptado ya el acuerdo de construir una autopista de peaje entre Langon y Pau, con un horizonte de terminación de la obra en el 2006; respecto al tramo Pau-Olorón, el Gobierno francés ha decidido construir una autopista de peaje de veinticinco kilómetros antes del año 2003 y cuya banda de expropiación, que es de trescientos metros, está concretada. De Olorón al túnel de Somport, tras la declaración de utilidad pública en septiembre de 1995, y dentro del contrato Estado-regiones para 1994-1998, están contempladas las siguientes obras: de Urdos a Forges d'Abel están previstas tres vías para resolver el problema existente de pendientes; está asimismo previsto el ensanchamiento de la carretera actual y construir un puente en Acous, las obras deben estar a punto de iniciarse, si no lo han hecho ya, y concluirán en torno al otoño de 1997; en el tramo Etsaut-Borce se construirá una circunvalación en la primera localidad, con carretera nueva entre los puentes de Borce y Sever, las obras terminarán después del verano de 1997; en Bedous está prevista una desviación de seis con cinco kilómetros con la construcción de un túnel en Aux, las expropiaciones comenzarán a finales de este año, para iniciar el proyecto en 1997.

Es cierto que quedan diversos tramos en la carretera de acceso al túnel de Somport que no tienen programación precisa, y que pueden representar un retraso significativo en el acondicionamiento, modernización de la carretera de acceso al túnel. Según la información de la que dispone el Gobierno de Aragón no están todavía presupuestados cuatro tramos a pesar de que las autoridades francesas tienen previstas unas inversiones a lo largo de la carretera RN-134, a su paso por el valle de Aspe, de novecientos cincuenta millones de francos. Los tra-

mos no evaluados son cuatro, y afectan, aproximadamente, a unos doce kilómetros.

Quiero también aclarar, como ya manifesté en su momento, que las autoridades francesas han puesto a salvaguarda varios puntos a lo largo del valle de Aspe en los que se produciría colisión entre los proyectos de carretera y el trazado ferroviario, colisiones que han sido solventadas por los técnicos. Por otra parte, y los he visto personalmente en una visita que realicé a Pau, hay documentos escritos y firmados por las partes en los que se contempla que los ferrocarriles franceses tendrían la obligación y el compromiso de restituir plenamente el trazado de la vía que es afectada de alguna forma por las obras siempre que sea solicitado por las autoridades francesas.

Evidentemente, una vía de la capacidad de la de Somport-Sagunto fuerza a tener muy en cuenta otras vías de comunicación en sentido transversal. Creo que se ha avanzado de forma importante en los últimos meses en el proyecto de autovía entre Pamplona, Huesca y Lérida con la consignación de trescientos ochenta millones de pesetas para adaptar el estudio informativo entre la capital oscense y la leridana. En este sentido, parece que hay acuerdo absoluto entre las comunidades del País Vasco, Aragón y Cataluña para que esta vía sea la ruta que conecte definitivamente el Cantábrico con el Mediterráneo.

Respecto al proyecto de autovía Jaca-Pamplona, hay ya un estudio de sus efectos socioeconómicos, creo que un estudio positivo en ese sentido. Se trata de otra vía de comunicación de indudable interés y por la que también apuestan los gobiernos de Navarra y Aragón. Creo que las intersecciones de estas dos vías futuras en el sentido horizontal con la Somport-Sagunto supondrían cerrar las comunicaciones de primer orden por carretera en la provincia de Huesca, políticamente nuestra intención es trabajar por ellas.

En el cuerpo central del valle del Ebro creo que las comunicaciones por carretera están en un buen nivel, aunque queden por resolver problemas puntuales en algunas travesías, como el caso de Fraga. Más trabajo queda por desarrollar en las cuencas mineras, en el sentido de que habrá que intentar mejorar las conexiones de estas zonas con el trazado que discurrirá por el valle del Jiloca, sobre todo, después de las noticias pesimistas que en las últimas semanas se están produciendo en torno a la actividad minera. En este sentido, también se manifestó el Ministro en su visita a Teruel, aunque no tengo detalles, de la misma forma que el Gobierno de Aragón se pronunció en su momento por el trazado de la autovía Somport-Sagunto, por el valle de Jiloca también está por la labor de conectar, en las mejores condiciones posibles, las redes secundarias con el eje principal para que el trabajo no se quede a mitad de camino.

Nada más.

Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señores Diputados.

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

Tengo que decir a los ponentes de la Comisión, por si hay alguna duda, que la comparecencia en la Comisión de los miembros de la Diputación General de Aragón, según el Reglamento de la cámara, en su artículo 179.1_: «Los miembros de la Diputación General comparecerán ante la Comisión correspondiente, para celebrar una sesión informativa a petición propia o cuando lo solicite la Comisión ante la que haya de tener lugar la comparecencia, la Mesa de ésta, por su delegación, o dos Grupos Parlamentarios». En este caso, ha sido solicitado solamente por un Grupo Parlamentario, y, entonces,

es como si la Mesa hubiera pedido la comparecencia, por tanto, según el artículo 179.3: «Cuando la comparecencia se celebre a solicitud de un miembro de la Diputación General, de la Comisión o de su Mesa, se desarrollará conforme a lo establecido en el apartado tercero del artículo anterior». Artículo 178.3: «Cuando la comparecencia tenga lugar a solicitud de un miembro de la Diputación General o por acuerdo de la Mesa o de la Junta de Portavoces, comenzará con la exposición del compareciente...».

¿Los diferentes portavoces desean que suspenda la sesión, o pasamos...?

Tiene la palabra el señor Bernal, por el Grupo Parlamentario Mixto.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Gracias, señor Presidente.

Bienvenido, señor Consejero, a hablar de un viejo tema sobre el que estamos hablando casi todos los días, porque ayer volvimos a hablar también en el Pleno sobre esta cuestión.

Sin embargo, echo en falta en su intervención, en su exposición, referencias a los plazos y referencias a la financiación de la obra, creo que era objeto de la comparecencia también eso, entonces me gustaría saber, y ésa sería mi primera pregunta, qué tiene que decirnos el Gobierno de Aragón con respecto a los plazos para la ejecución de esta obra y con respecto a su financiación.

No le voy a reiterar la posición de Chunta Aragonesista, que conoce de sobra. Bueno, usted dice que hay una parte mayoritaria de la opinión pública aragonesa que apuesta por esta autovía y por el eje norte-sur, no me cabe ninguna duda, porque entre esa parte mayoritaria estamos también nosotros. Usted sigue diciendo, además, que es mayoritaria la parte que apuesta por el tramo Nueno-Somport; bueno, no sé si es mayoritaria, desde luego, está mayoritariamente representada en estas Cortes, de eso no me cabe ninguna duda, porque ustedes son partidarios de hacer el tramo Nueno-Somport, y el PAR es partidario del tramo Nueno-Somport y, desde ese punto de vista, ustedes tienen aquí una mayoría en las Cortes, y suponemos que representa mayoritariamente, al menos con la ley d'Hont, con la Ley electoral, con todo, pues al final representan ustedes una mayoría.

Lo que no sé es si en el fondo, en el fondo, ustedes están tan convencidos de la realización de ese tramo. Usted ya ha puesto algunas vendas hoy, diciendo que vamos a ver el estudio de impacto ambiental, que no adelantemos acontecimientos, pero nosotros, como representantes del pueblo aragonés, estamos obligados a ir previendo acontecimientos. Yo no puedo dar el resultado de un estudio de impacto ambiental, como no le puedo dar, y ya se lo he dicho, esos estudios de impacto ambiental que están pendientes en las obras del Pacto del Agua, pero yo sí que estoy obligado a decirle que, antes de que exista ese estudio de impacto ambiental, nuestra opinión es que —y se lo dije ayer— va a haber que dinamitar el valle del río Aragón si se quiere meter una infraestructura como la autovía y si se quiere que la autovía llegue justamente hasta la boca del túnel, que es lo que usted acaba de defender aquí y lo que sabemos ya. No vamos a contarnos nuestras posiciones mutuas porque ya las conocemos reiteradamente y han quedado fijadas en distintos Diarios de Sesiones.

Pero vamos a hablar del otro tramo. El Ministro de Fomento vino a Teruel a anunciar inversiones en la autovía y en la ejecución de la autovía, y luego hemos visto el proyecto de presupuestos generales del Estado, en los que aparece la parte del León y, desde luego, la ejecución de obra es para el tramo Teruel-Segorbe, para que los turolenses vayan a visitar a sus

hijos si están allí estudiando, o para que vayan a comprar al Corte Inglés de Valencia, o para que vayan y lleguen antes a las fenomenales playas valencianas; pero, claro, ésa es una reacción primaria, lógica, explicable, pero no sé si esas reacciones primarias justifican y tienen algo que ver con la articulación territorial de Aragón, con lo que reiteradamente estamos llamando eje norte-sur, y luego resulta que la parte del sur no es eje aragonés, es eje valenciano. Entonces, la primera pregunta que yo le querría hacer, aparte de la de los plazos y la financiación, es qué piensa hacer el Gobierno de Aragón ante esto, si le parece bien al Gobierno de Aragón. Le doy una idea, qué menos que el Gobierno de Aragón plantee lo que tenga que plantar ante Madrid y diga que, en el peor de los casos, sea simultánea la ejecución de la obra de Teruel hacia Valencia y la de Teruel hacia Zaragoza, qué menos que sea simultánea. Fíjese, los valencianos no van a decir eso, los valencianos van a decir que sea de Valencia a Teruel. Qué menos que el Gobierno aragonés, en el que, además, hay uno de los socios que es un partido que se llama Partido Aragonés, obligue, fuerce, presione para que sea como mínimo, como mínimo, simultáneo el tramo Teruel-Zaragoza.

Y, luego, le quería hacer también otra pregunta, porque usted ha vinculado también el ferrocarril, y, evidentemente, cuando hablamos del eje norte-sur no podemos hablar sólo de un eje carretero, y tampoco voy a reiterar aquí las posiciones de Chunta Aragonesista con respecto a la política ferroviaria, que se resumen en que creemos que el ferrocarril articula mejor el territorio. Hay tres factores, en este caso, que yo creo que hay que tener en cuenta: el primer factor es, usted lo ha dicho, el impacto medioambiental, o el tercero, me da igual, pero uno de ellos es el impacto medioambiental del tramo Nueno-Somport; el segundo es el que acabo de decir, el carácter vertebrador del ferrocarril, el Canfranc, y la articulación de un eje ferroviario norte-sur en Aragón, y el tercero es otro con el que estoy seguro de que también está de acuerdo, la necesidad del proyecto de estación intermodal de Zaragoza.

Pues bien, usted sabe que hay datos de la prolongación del eje de autovía desde Nueno hasta el túnel del Somport según los cuales se requiere una cantidad de dinero que permitiría matar esos tres pájaros de un tiro: la estación intermodal, la apuesta por el ferrocarril y por la articulación territorial y las afecciones medioambientales. Desde nuestro punto de vista, y quiero saber cuál es su opinión, y la opinión del Gobierno de Aragón, sería más aconsejable dedicar esa parte del dinero que el Ministerio de Fomento piensa dedicar a la ejecución de ese tramo de autovía, a la renovación, electrificación y conversión en vía de ancho europeo del tramo ferroviario Somport-Canfranc-Zaragoza.

La parte del presupuesto es similar, y entendemos que usted incluso ha reconocido que hay tramos de la vertiente francesa en los que ni siquiera está prevista ninguna inversión, y usted sabe que se ha hablado del año 2014 como el año en el que se puede comenzar a hablar de una conexión en el lado francés con la supuesta autovía del lado español y del lado aragonés; ¿no sería, no piensa usted que sería más lógico, más de sentido común, por lo tanto, apostar en este momento por congelar de momento lo que estaba previsto o se prevé por parte del Ministerio de Fomento para ese tramo, y dedicarlo a esto otro? Eso es lo que yo hoy le quiero plantear básicamente, que son asuntos sobre los que continuamente estamos hablando, con algún añadido y alguna actualización que yo creo que puede ayudar a que usted fije la posición del Gobierno y a que tengamos más datos para el debate.

Muchas gracias.

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

¿Quiere contestar individualmente, o...? Que intervengan todos los Grupos.

Señor Rubio, por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra.

El señor Diputado RUBIO FERRER: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Consejero.

Yo especialmente, señor Consejero, tenía interés en ver si usted podría aportarnos alguna información suplementaria a lo que hemos conocido por los medios de comunicación, quiero decir que cuando dependemos de los medios de comunicación, porque no hay ningún tipo de comunicación oficial, es lógico que pidamos estas comparecencias, y en las comparecencias, también sería lógico por su parte que si hay algún tipo de información nueva, la trasladaran. Desgraciadamente, señor Consejero, yo de las notas que he tomado de su primera intervención veo que hay más concreción en el tramo francés que usted conoce —una, dos, tres, cuatro, cinco, seis, siete, ocho actuaciones previstas, con fechas, cifras, datos, etcétera—, que en lo referente a nuestra inversión, al menos de lo que ahí he tomado yo.

Yo voy a hacer referencia especialmente a algunas de las cosas que usted ha dicho y que yo tuve oportunidad de ver en los medios de comunicación, y le voy a plantear unas cuantas preguntas, no sé si podrá usted contestármelas todas, pero yo voy a hacer algunas observaciones. Primero, en algún momento, el Ministro de Fomento dijo, en referencia a la pregunta que yo le hacía sobre los plazos, que en los próximos tres años se iban a dedicar ciento tres mil millones de pesetas, de los cuales sesenta y cinco mil millones irían para el tramo Teruel-Zaragoza. En los próximos tres años, teniendo en cuenta que para el año 1997 no ponen nada en los presupuestos generales del Estado, deduzco, por lo tanto, que va a ir a los años 1998 y 1999.

Una observación, señor Consejero, el Ministro habló de una cifra que a mí no me concuerda, el Ministro habló de una cifra de sesenta y cinco mil millones de pesetas, y es lo que usted ha dicho. Yo le puedo trasladar, aunque seguramente usted conocerá la información pública, un estudio informativo sobre la autovía Levante-Aragón, nacional 234 y el tramo Teruel-Zaragoza, que fue remitido oficialmente a todos los ayuntamientos que tuvieron oportunidad de presentar alegaciones. En la página correspondiente al apartado 2.1, en el que se habla de comparación de corredores, entre el corredor del Jiloca y el corredor de las cuencas mineras, en el apartado e), desde el punto de vista económico, la alternativa Jiloca-Huerta costaría setenta y un mil quinientos cincuenta millones de pesetas, dice aquí, dicen ustedes o dice el Ministerio, no ustedes, el Ministerio, setenta y un mil quinientos cincuenta millones de pesetas. Si el Ministro en estos momentos habla de sesenta y cinco mil millones, se nos han caído seis mil quinientos cincuenta millones de pesetas, que es mi obligación solicitarle a usted que los recupere, que haga un intento para recuperarlos, porque me parece que es una minoración importante. Yo quería preguntarle si usted sabía algo de este tema.

Después cuando el Ministro ha hablado de partidas que permitirían la adjudicación de proyectos de construcción, yo no he podido verlas, no dudo que en alguno de los apartados globales o generales de los presupuestos generales del Estado puedan aparecer, aunque no aparece específicamente una partida que diga proyecto de construcción de la obra de una autovía determinada, pero también es cierto, señor Consejero, que

el Ministro dijo que el Gobierno hará un gran esfuerzo para que a finales de 1997 puedan empezar las obras en alguno de los tramos entre Teruel y Zaragoza. Yo le pregunto, ¿eso es cierto, o es una equivocación, o es un error del Ministro o del periodista que tomó la información? Porque, en el caso de que esta intención del Ministro fuera cierta, que ya se iniciaran físicamente las obras en algún tramo entre Zaragoza y Teruel, evidentemente, debería haber alguna partida en alguna parte del presupuesto que yo tampoco he podido ver.

En todo caso, aunque usted ha hecho referencia a que no se sabe o no se sabría cuándo sería la finalización de la obra, a mí más me preocupa la iniciación o el inicio de la obra, porque, según el estado administrativo en el que se encuentra la obra se deduce —y corrija me usted si es falso— que se está pendiente: de la realización de la declaración de impacto ambiental, primero; a continuación, del estudio informativo; tercer lugar, del proyecto del trazado, y, cuarto, del concurso de adjudicación de la obra. ¿Sabe usted, señor Consejero, cuánto tiempo nos llevaría este proceso que es el previo al inicio de las obras, por hacernos una idea?

En este ámbito de los plazos y la financiación quiero finalizar solamente haciendo una reflexión, que me parece que será compartida por muchas de las personas que además son de la zona, y es que ese estudio y ese proyecto deberá tener en cuenta necesariamente la problemática que ocurre en el trazado, en dieciséis o diecisiete puntos, de arrastres, de lluvias torrenciales, y que yo creo que no estaba contemplada y que solamente del arreglo de la simple carretera nacional que tenemos en este momento se ha hablado de mil quinientos millones de pesetas. Supongo que esto trasladado a una autovía podría costar el doble, como mínimo. Quiero decir que no solamente no se nos caigan los seis mil quinientos cincuenta millones de pesetas, sino que se tenga una previsión, por lo menos, de tres mil millones de pesetas para resolver ese tema, porque sería catastrófico, señor Consejero, y usted me lo reconocerá, hacer una autovía y que nos la invada como nos está ocurriendo, la carretera nacional la tenemos que cortar en diecisiete puntos diferentes, sería absolutamente desastroso.

El segundo aspecto en el que yo quiero incidir, y que no me ha aclarado mucho, señor Consejero, es el tema de los ejes transversales. Dijo el Ministro: el Gobierno asumirá la construcción o mejora de carreteras transversales que acerquen la futura autovía hasta el centro de la provincia de Teruel. Usted ha hecho referencia a la autovía futura, posible, Pamplona-Huesca-Lérida, incluso Jaca-Pamplona, etcétera, a la que yo tampoco había hecho referencia, porque el Ministro habló de esos ejes transversales que acercarían la futura autovía hasta el centro de la provincia de Teruel. Yo quiero preguntarle si usted tiene algún tipo de información que hable de qué obras y qué actuaciones estaría dispuesto a realizar el Ministerio de Fomento para acercar la autovía al eje de la provincia de Teruel, uno; y, dos, si el Gobierno de Aragón, en las carreteras autonómicas, tiene previsto alguna actuación para acercar la autovía al centro de la provincia de Teruel.

En referencia a las cuencas mineras, de cuya difícil situación en estos momentos hoy nos hacemos nuevamente eco, cuando usted ha hecho referencia a la mejora de conexiones, a mí me gustaría que aclarara un poco más, aunque yo le voy a recordar que había un trazado sin costo para nadie, que era el eje central de la provincia de Teruel por la autovía, que ya hubiera conectado las cuencas mineras, y esto que tenemos encima quizá hubiera podido resolverlo, pero eso ya es agua pasada. En todo caso, señor Consejero, yo quiero trasladar claramente una opinión al respecto, si en el ámbito de lo que estamos hablando de las cuencas mineras, de los ejes transversales

les, no hay compromisos, es decir, si el Gobierno central o el Gobierno de Aragón no compromete actuaciones con plazos y con financiación, yo opinaré a partir de este momento que solamente es un lavado de cara, que solamente es un lavado de imagen para intentar quedar bien ante una situación que se resolvió de una forma determinada y ciertas comarcas, seguramente, pueden protestar por esa decisión.

Y por último, el tramo Nueno-Somport. Yo creo que el Ministro, señor Consejero, y aludiendo a sus palabras, el Ministro hubiera sido más prudente diciendo: esperaremos a ver los estudios de impacto ambiental, porque, claro, el Ministro ya ha dicho que él quiere la autovía hasta la boca del túnel. Usted dice: pero que se hagan los estudios sobre el impacto ambiental, y los técnicos ya decidirán. No, los técnicos no decidirán nada, hay una voluntad política del Ministerio, yo creo absolutamente errónea, absolutamente equivocada, de trasladar la autovía hasta la boca del túnel, y se han dado un par de razones en las que yo voy a reincidir. Primero, se dice que podría resultar un tapón. Mire usted, señor Consejero, una autovía con cuatro carriles, que en Canfranc la convertimos en un túnel de dos carriles y seis kilómetros de longitud, y que finaliza en una mala carretera es producto de una mala planificación, creo yo. Usted ha dado unos datos sobre las circunstancias de la parte francesa que, al menos, no coincide con la opinión que yo obtuve de la visita que hizo esta Comisión a Francia en el mes de julio, creo que fue en el mes de julio, a Pau, donde, después de las conversaciones y las informaciones que tuvimos algunos de los diputados allí presentes, se nos planteó que había una seria dificultad económica, no resoluble antes de quince o dieciséis años; es decir, desde ese planteamiento, como estructura de planificación me parece un error.

Segundo error, hay un coste medioambiental evidente que en estos momentos un estudio informativo nos lo podrá demostrar, pero la lógica humana de la razón nos evidencia que hay un coste evidente, por las grandes pendientes y por las dificultades que hay en un valle tan estrecho como el que llega hasta Canfranc. Además de eso, señor Consejero, últimamente nos ha reforzado esta idea ese anuncio del Instituto Tecnológico Geominero explicitando los serios riesgos que se pueden correr en la propia boca del túnel por efecto de aludes. Esto nos indica una situación muy clara, es una zona muy empinada, con muchas dificultades, y la introducción de una autovía, al ampliar necesariamente su base, tenía que ir a unos taludes mucho más pronunciados, y ya se advierte de un riesgo importante.

Tampoco puedo profundizar en este tema, porque ya sabe usted que nuestro Grupo Parlamentario le ha solicitado, yo creo que hace un mes, aproximadamente, este estudio, y todavía no hemos podido acceder a él, pero son elementos que nos advierten de los riesgos, y ya sabemos lo que pasa cuando los técnicos nos advierten de los riesgos (paréntesis, Biescas) y no les hacemos caso. Entonces, yo creo que son elementos suficientes para desechar de plano en estos momentos ya, sin necesidad de ningún estudio, esa situación. Por lo tanto, yo dejo ahí mi intervención para ver si luego, en la ronda de contestaciones, podemos tener aclaración a alguno de los puntos.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, señor Calvo.

El señor Diputado CALVO LOU: Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, queremos darle la bienvenida al señor Consejero en nombre del Grupo Parlamentario Aragonés, y decirle que estamos totalmente de acuerdo en todo lo que ha dicho en su intervención, compartimos al cien por cien sus palabras y los proyectos que tiene en relación con la autovía Somport-Sagunto.

No obstante, han salido algunos temas que yo creo que hubiese sido importante que los hubiera aclarado, porque el plazo fundamentalmente nos parece muy importante, y las noticias que han salido en la prensa, y en las que usted no ha entrado, pues, evidentemente, no concuerdan con la realidad de los hechos. Los hechos son que en estos momentos, la autovía entre Valencia y Teruel podría, a nuestro juicio, incluso salir ya a subasta. Yo creo que no haría falta proyecto, no haría falta proyecto porque podría salir a concurso la obra y el proyecto; todas las empresas que vayan a concurrir en una obra de esta naturaleza, aparte de tener el proyecto, que hace la Administración, hacen su propio proyecto, hacen sus propias alternativas, y en función de eso hacen los precios, por lo tanto, podría muy bien haber salido a concurso y haberse empezado ya esa obra. No es el mismo caso entre Teruel y Zaragoza, donde, efectivamente, las cosas van muy retardadas.

Han hecho mención a que nosotros, como Partido Aragonés, tendríamos que empujar al ejecutivo para que se hiciera primero el tramo Teruel-Zaragoza, y a mí, como aragonés, pues, evidentemente, me gustaría que así fuera para que Aragón estuviera perfectamente comunicado. Pero, en este sentido, yo quiero exculpar al Gobierno, porque creo que no tiene absolutamente ninguna culpa, en todo caso será culpa del Gobierno anterior, que este tramo lo dejó para más tarde. Por ejemplo, tengo aquí una nota, *el Boletín Oficial*, de 30 de septiembre de 1995, donde efectivamente se aprobaba el estudio informativo del tramo Teruel-Valencia, pero, en cambio, del tramo Teruel-Zaragoza no hay absolutamente nada. El proyecto terminó hace poco, tiene que pasar por el Ministerio de Medio Ambiente, tiene que hacerse la declaración de impacto ambiental, después hay que hacer la aprobación definitiva, hay que trocear el proyecto y hacer el proyecto de construcción, lo cual lleva, como mínimo, dieciocho meses, suponiendo que se quieran hacer las cosas lo más rápidamente posible. Por eso, no se trata de que el Gobierno o el Partido Aragonés quieran o no quieran que se haga primero un tramo, es que las circunstancias son las que son, y no las podemos evitar.

Nosotros también somos parte del pueblo aragonés, y estamos aquí en representación del pueblo aragonés, y mayoritariamente somos partidarios, lo hemos dicho siempre, de que la autopista llegue hasta el túnel de Somport. ¿Por qué? Porque creemos que en estos momentos en el Estado hay dos vías de comunicación importantes a Francia por ambos lados del Pirineo, y creemos que es fundamental para el futuro de Aragón, y con vistas a la Unión Europea, que haya una tercera vía por el centro de los Pirineos, y que esa vía pase por Aragón y no se vaya al final a Cataluña y nos quedemos otra vez aislados.

Evidentemente, los franceses parece ser que no están por la labor, yo también estuve en Pau y había ciertos malentendidos en relación con la carretera por el valle de Aspe, pero nunca se habló de dieciséis años, esa noticia salió en la prensa, allí nunca se habló de que hasta dentro de dieciséis años no iban a hacer la carretera. No obstante, el Gobierno español puede hacer las presiones consiguientes, no solamente porque se empuje desde Aragón, sino también porque empujen desde Aquitania para que esta carretera pueda llegar a un fin próximo, porque, en estos momentos, una vez desaparecidas las fronteras, es increíble que no pueda haber una comunicación

para que los Pirineos no sean una barrera de separación, sino que sean todo lo contrario, una barrera de unión.

Por lo tanto, nosotros vamos a intentar solucionar esa problemática, y vamos a tratar de que la carretera se haga. Estamos de acuerdo con lo que ha dicho de que previamente hay que escuchar a los técnicos y que el impacto ambiental es fundamental en los Pirineos, pero hoy en día existen también técnicas suficientes para que ese impacto ambiental se reduzca al mínimo posible y, por lo tanto, entendemos que hoy el impacto ambiental es una cuestión muy importante, pero que se puede soslayar.

Nosotros defendemos el Canfranc y, es más, lo defendemos con los acuerdos de gobernabilidad entre el Partido Popular y el Partido Aragonés, pero quiero decir que si en estos momentos el Canfranc no estuviera construido, y hubiera un proyecto para su construcción, precisamente los que hoy defienden el Canfranc serían los primeros que se opondrían a que se construyera esa vía. Nosotros creemos que el Canfranc es absolutamente necesario, que es una estructura ya hecha y que, por lo tanto, hay que sacarle todo el provecho que tiene.

Me parece que fue en 1991 cuando se hizo un estudio del Canfranc y aunque normalmente, hay que reconocer que los estudios siempre dicen lo que de alguna forma quiere que digan el que los encarga, en aquella ocasión, y el otro día precisamente lo estuve examinando porque va a ser muy importante que haya un debate sobre el ferrocarril en esta Comunidad Autónoma y se tomen las decisiones oportunas, según el estudio, se daban las condiciones idóneas para que el ferrocarril del Canfranc tuviera un futuro positivo y se reabriera lo antes posible.

Izquierda Unida ha tenido siempre muy en cuenta el planeamiento de que cuando se haga la autovía entre Teruel y Zaragoza hay que sacarla del valle para que los arrastres no contribuyan a que el día de mañana la autovía no pueda hacer el papel que le corresponde, pero, vamos, a mí me parece que esto es querer entrar en el terreno de los técnicos, y que si la autovía está presupuestada en sesenta y cinco mil millones de pesetas es porque no se trata de un desdoblamiento de calzada, que es lo que podría producir los problemas de los que se habla desde Izquierda Unida. Ya está previsto precisamente, y cualquiera puede ver los planos, que la autovía va muy por encima del actual trazado, con esto, evidentemente, no quiero contestar a Izquierda Unida, porque eso le corresponde a usted, pero, vamos, son temas que salen muchas veces en las comisiones, y que creo que sitúan a los técnicos que han de realizar los proyectos en un plano muy secundario.

Por otra parte, también en relación con las vías que tienen que comunicar la autovía con el resto de Aragón, yo creo que en estos momentos el Ministerio ha hecho un esfuerzo tremendo comunicando la cuenca minera central con la carretera nacional 211, a través de Caminreal; es una carretera muy digna, aunque, evidentemente, estamos totalmente de acuerdo en que si el día de mañana no fuera suficiente para el tráfico que tiene que soportar, se estudiara un desdoblamiento de calzada, y que, aunque ésa es muy importante, nosotros creemos que hay una que es mucho más importante, y me refiero a la carretera de La Hoz de la Vieja, que ya en estas Cortes se ha aprobado una proposición no de ley para que la Diputación General de Aragón haga los esfuerzos necesarios para ponerla en condiciones, que es la que verdaderamente tiene que aunar la cuenca minera central con Zaragoza. Por ese lado, sí que queríamos hacer hincapié, porque eso ya no depende tanto del Gobierno central como del Gobierno aragonés, y, en ese sentido —y dado que ayer precisamente hubo un debate importante sobre la minería y su problemática de futuro—, creemos que el

futuro tiene que estar de alguna forma unido a unas infraestructuras adecuadas que permitan el despeje de la provincia de Teruel, y fundamentalmente esa carretera que depende de la Diputación General de Aragón, creemos que para ese tema es absolutamente fundamental.

Por nuestra parte, nada más, y dejar absolutamente claro que compartimos todo lo que nos ha dicho, si bien nos gustaría que como petición final, y apoyando la que ha hecho Chunta Aragonesista, nos dijera los plazos para el tramo Teruel-Zaragoza, porque es un punto que vemos que, aun teniendo en cuenta la buena voluntad del Gobierno, se va a dilatar en el tiempo si no se hacen las presiones suficientes en Madrid para que tanto el Ministerio de Medio Ambiente como el Ministerio de Fomento aplacen los plazos lo más rápidamente posible.

Nada más y muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Velasco, tiene la palabra.

El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ: Gracias, señor Presidente.

También el Grupo Socialista quiere dar la bienvenida al Consejero.

Leyendo el objeto de la comparecencia, lo han manifestado ya los anteriores portavoces, se hablaba un poco de qué pensaba el Consejero con relación a las declaraciones manifestadas por el Ministro cuando vino a Teruel el 26 de septiembre. Yo creo que vino a Teruel porque en Zaragoza estaba Michael Jackson, y como no le podía hacer la competencia pues pensó que Teruel podía ser un buen sitio, y nos encontramos con aquella lluvia de millones para la autovía.

Para empezar, nosotros tenemos que manifestar que estamos absolutamente de acuerdo con este eje, en eso no puede quedar ni la más mínima duda, ya se encarga el portavoz del PAR de ponernos todos los males posibles, hasta la muerte de Viriato, pero no pasa nada. Nosotros estamos muy interesados en que se desarrolle el eje norte-sur, prueba de ello es que un elemento fundamental, como es el túnel del Somport, se firmó con las autoridades francesas, que son cuestiones siempre complejas porque entran en otros gobiernos y, por lo tanto, define claramente la voluntad del gobierno, y eso había que definirlo porque, si no, la propia justificación del eje norte-sur podía estar mucho más condicionada. Hay pruebas fehacientes, lo que se está ejecutando en este momento en la autovía supongo que no será por la labor extraordinaria del Partido Aragonés, creo que a lo mejor tiene algo que ver el Gobierno socialista, y, por supuesto, si en este momento se puede estar ejecutando un desdoblamiento entre Sagunto y Soneja supongo que también será debido a que el Gobierno socialista tenía intención de hacerlo.

Bueno, yo creo que el agua pasada no mueve molino, estamos donde estamos, creemos que hemos hecho una muy buena labor, y hay que empezar a concretar un poco las cuestiones. A nosotros sí que nos pareció que era una campaña de imagen, normal, por otra parte, el Gobierno debe vivir, además de su esfuerzo, de su imagen, y en ese tema yo creo que el Partido Popular lo hace bastante bien, y por lo tanto, lo entiendo como muy normal, sí que es cierto que me hubiera gustado en otro sitio, no en Teruel, porque siempre a uno le queda un cierto resquemor.

Cuando se dice que va a estar la autovía ejecutada..., yo oí ayer a Jordi Pujol en una entrevista que le hacían en la SER, y decía que nosotros no estamos pidiendo más dinero; nosotros

lo que queremos es verlo en los presupuestos, no es que estemos pidiendo más, es que nos dicen que está en unos sitios muy raros, y nosotros queremos verlo sólo en los presupuestos. Nosotros decimos también lo mismo, es decir, que estamos de acuerdo, pero que la lluvia de millones se vea en los presupuestos, y uno mira los presupuestos y no ve ni un duro para el año 1997, lo cual quiere decir que ya, de entrada, la proposición, la resolución que se aprobó en estas Cortes en el debate del estado de la región, que decía que estuvieran iniciados todos los tramos de la autovía en el año 1997, no se puede cumplir. Que sepamos que ya la podemos tachar y podemos ponerle otra fecha distinta.

Yo creo que a la gente hay que decirle las cosas suficientemente claras porque, además, la gente entiende las cosas. Es bueno que este Gobierno del Partido Popular diga que es una prioridad para este Gobierno la realización del eje norte-sur, es bueno, y nosotros lo valoramos como elemento positivo, pero dicho eso, a la gente no se le pueden decir cosas que a ciencia cierta se sabe que no se pueden cumplir. Hablando de la autovía entre Teruel y Zaragoza, el Ministro declaró que se intentará que los proyectos se elaboren en el menor plazo posible y que el Gobierno hará el mayor esfuerzo posible para que puedan iniciarse las obras de algún tramo a finales de 1997. Bueno, esto yo creo que no se puede decir, lo primero se debe decir, pero lo segundo no se puede decir. ¿Por qué no se puede decir?, porque es absolutamente imposible de cumplir, es absolutamente imposible, nadie que haya estado gestionando, nadie que conozca medianamente los procesos administrativos necesarios puede decir que en un año una obra puede iniciarse si los trámites que tenemos por delante son ni más ni menos que la aprobación del impacto medioambiental, que no está aprobado, es decir, formalmente hay que aprobarlo. En este momento, además, el propio Gobierno tiene más dificultades porque, al desdoblarse los ministerios, tiene que pasar por el Ministerio de Obras Públicas y tiene que pasar por el Ministerio de Medio Ambiente; que no es malo que existan dos ministerios, que eso no lo criticamos, lo que decimos es que para su tramitación administrativa tiene que pasar por dos ministerios, entonces, ¿cuándo se va a hacer esa aprobación? El 26 de septiembre el Ministro dijo que iba a ser de inmediato, dos meses después, no está aprobado.

Mucho nos tememos que, con mucha voluntad política por parte del Partido Popular, esto no se apruebe hasta enero, febrero de 1997, con mucha voluntad política, porque sabemos cómo van los papeles, sabemos cuándo han salido los papeles de Teruel, que, por cierto, hay que decir que el técnico de Teruel se ha comido sus vacaciones para informarlo, y quiero que conste en el *Diario de Sesiones* el esfuerzo que el señor Iranzo ha hecho en ese tema, y me parece un elemento muy positivo; ahora quiero ver el esfuerzo que hacen los dos ministerios, porque lo que va a contar es el día que salga publicado que está aprobado, ese día no ha llegado todavía, de momento, desde que vino el Ministro hasta hoy han pasado dos meses, y sigue sin aprobarse. Según el calendario optimista que yo elaboré, ya estaría aprobado el impacto medioambiental, porque vino el Ministro y dijo que de inmediato ya tendría que estar aprobado, bueno, pues no estaba aprobado.

Nos encontramos con que hay que licitar, una vez esté aprobado eso, hay que licitar el proyecto, licitarlo, es decir, sacarlo a concurso para que las empresas interesadas digan qué ofertas hacen para hacer la obra. Esas licitaciones no se resuelven nunca porque los técnicos informan —dicen: esta empresa es de más confianza, ésta es de menos—..., y no se resuelven en menos de seis meses, nunca, ninguna se resuelve en menos de seis meses, luego, no se puede adjudicar a ninguna

empresa que empiece a estudiar el proyecto en menos de seis meses, con lo cual, estamos hablando ya de finales del verano, siendo muy optimista; y ya encargado el proyecto, supongo que no queremos que un proyecto de esta envergadura se haga en dos meses, porque eso sería decirle a la empresa que lo haga mal, y, por lo tanto, nos iba a traer problemas complementarios. Hay, pues, que dar el plazo razonable para hacer un proyecto de esta envergadura, y un proyecto de esta envergadura no se puede realizar en menos de ocho meses, no hay ningún estudio que se pueda comprometer a hacerlo en menos de ocho meses. Una vez lo han hecho, tienen que estudiarlo los técnicos del Ministerio para garantizar que ese proyecto que han encargado a una empresa está correcto, y tienen que estudiárselo de arriba a abajo, y sabemos lo que cuesta eso, cuesta varios meses; después, Madrid tiene que aprobarlo y tenerlo en condiciones, ya redactado. Estamos hablando de mediados de 1998, pero es que el proyecto hay que subastarlo, y a las empresas hay que darles un plazo para que lo estudien, y hay que adjudicarlo, y hay que ponerle fondos.

Con lo cual, con el esquema, con esa voluntad política, que valoro positivamente, hay que decirles a los ciudadanos de Teruel y de Aragón que no podrán iniciarse las obras hasta muy finales de 1998 o primeros de 1999, con toda la voluntad política del mundo. No se puede ir a Teruel y decirles que se va a hacer un esfuerzo para que empiece en 1997, cuando se sabe que es mentira, eso es estar engañando a los ciudadanos, y no conviene engañarles porque es imposible hacer otra cosa. Si ustedes tienen algún mecanismo que me pueden rebatir esto, por favor, yo se lo agradeceré, quedará en el *Diario de Sesiones* y me encargaré mensualmente, o cada tres meses, no quiero ser muy pesado, de irles recordando simplemente las fechas, pero concreten.

Por supuesto que no hemos visto ni una sola peseta, hemos visto pesetas para proyectos, porque está claro, si es que no se pueden hacer, yo entiendo el comentario que hacía el portavoz de la Chunta, que hágase lo que se pueda; es decir, técnicamente sabemos que el tramo Valencia-Sagunto-Teruel está en mejores condiciones porque se encuentra aprobado el estudio de impacto ambiental, en el tramo Segorbe-Soneja ya estaban adjudicadas las obras, no es cuestión de paralizarlas, ejecútense, en el tramo Segorbe-Soneja estaban licitadas, háganse, y si los otros proyectos se pueden acelerar, pues acélerense, es decir, estamos de acuerdo en mirar qué es lo que se puede adelantar, y sígase hacia adelante.

Claro, nuestra sorpresa es que decimos no es que este Gobierno no tenga voluntad de articular Aragón por la vía de la parte que es exclusivamente aragonesa, es que por la otra tampoco, porque por la otra sí que, desde que vino el Ministro, se hubiera hecho algo, se podría haber sacado a concurso por ejemplo el proyecto del tramo Segorbe-Barracas. Primera pregunta: ¿por qué no se ha sacado a concurso? Hasta que eso se resuelva van a pasar también unos cinco meses, y se puede pagar con cargo al presupuesto ya de 1997, sin ningún tipo de problema, y siempre son proyectos, que estamos hablando de cantidades relativamente pequeñas, lo cual quiere decir que aquí hay que estar pendientes exclusivamente de las fechas de arranque, y sobre las fechas de arranque, señor Consejero, yo lo que le digo es que simplemente he escuchado buenas palabras, aunque me satisfacen, porque cuando uno escucha sobre la minería malas palabras, uno se preocupa, pero cuando escucha buenas palabras, por lo menos, uno se relaja un poquitín más.

La posición del Grupo Socialista en el tramo Nuevo-Somport también la tenemos suficientemente clara. Nosotros pensamos que no se debe hacer autovía, podríamos hablar de

algún tramo intermedio más por interconexión, viendo un poco también el eje transversal de cómo podía quedar, pero no somos partidarios, en absoluto, de pasar de ciertas cotas, y sobre todo de Sabiñánigo. Varios miembros de esta Comisión estuvimos en Francia, y yo creo que tuvimos una visión clara, manifestada por los representantes franceses, de cuál es la posición francesa en el tramo desde Olorón hasta la boca del túnel. Yo creo que no cabe ninguna duda y que nos dejaron suficientemente convencidos de cuál era su posición, independientemente del retraso, pero la posición era clara, incluso, estuvimos visitando uno de los tramos que ya daban por finalizado y era como un tramo de una carretera normal nuestra de montaña arreglada, es decir, ni siquiera con tercer carril, y había su correspondiente pendiente.

Entonces yo creo que eso es una realidad, que, además, por los problemas que han tenido por la presión social y presión incluso europea con el tema medioambiental tuvieron serias dificultades para hacer ese esquema de trazado. Entonces, llevar una autovía hasta la boca del túnel, cuando sabemos que en el momento que pasamos de ciertos puntos hay unos impactos ambientales grandes, que no se va a ganar nada, prácticamente nada, para que después entremos en un túnel de dos carriles y que sepamos que hasta Olorón vamos a tener una carretera normal, pues, bueno, no nos metamos en ese esquema. Yo creo, y el Grupo Socialista piensa que este eje nortesur, desde Zaragoza hacia Somport, no va a ser un eje de tráfico pesado, y con la alternativa transversal de autovía, mucho menos, porque hay que subir a una cota muy alta para luego descender, y el tráfico pesado procura, por todos los esquemas de consumo y de facilidad de transporte, ir por cotas más sencillas, que nos darían perfectamente dirección Pamplona. Si estamos hablando aquí de que todos estamos interesados en que se realice también el eje transversal, para qué queremos forzar hacia arriba ese tráfico, cuando llegue al túnel, lo único que nos va a generar es muchos problemas y, sin embargo, como corredor de tráfico ligero es suficiente y se gana muchísimo tiempo, y en unas condiciones muy buenas. Por eso creemos que no tiene sentido, simplemente creemos que no compensa una cosa con otra, cuando estamos, además, planteando otras alternativas. Yo creo que, efectivamente, ese dinero, lo ha planteado otro portavoz, sería muy bien venido para hacer otras cosas.

Por supuesto, don Chesús Bernal, no se puede congelar lo que no está en el congelador; como no hay dineros, aquí no se congela nada, se podrá trasvasar en su día o trasvasar las intenciones, pero, realmente, en este momento, para el año 1997, no tenemos un duro para la autovía, luego aquí no se puede congelar nada, lo único que podemos pedir, y nuestro Grupo lo hace con el mejor de los ánimos constructivos, es que nos fijemos ese calendario, un calendario posible. Nosotros creemos que el impacto medioambiental debe estar aprobado en tal fecha, que los proyectos se deben subastar en tal otra fecha, y, siendo lógicos y razonables, exijamos que esos calendarios se vayan cumpliendo, si hacemos esa labor, yo creo que haremos una labor positiva; salirnos de esa labor en este momento creo que es simplemente decir buenas palabras, sabiendo y siendo conscientes que estamos engañando al ciudadano, y yo, realmente, no estoy por esa labor. Me gustaría colaborar desde mi Grupo y pedirle al Consejero que a ver si somos capaces de hacer ese calendario razonable, ponerlo, y si se pasa un día, exigirle a alguien las causas, en un caso, nos encontraremos que es porque el ordenanza no lo pasa de un Ministerio a otro, en otro porque un técnico resulta que se ha puesto enfermo, y no hay otro técnico que informe el proyecto, y ahí es donde

podemos ganar plazos y podemos ganar un poco de perspectiva en la autovía.

Por lo tanto, a mí me gustaría que, señor Consejero, nos diera un calendario previsible, pónganos fechas razonables y nosotros simplemente estaremos empujando en la misma dirección que usted para que estas buenas intenciones alguna vez las podamos ver realizadas.

Nada más y muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Urbieta, tiene la palabra.

El señor Diputado URBIETA GALE: Gracias, señor Presidente.

Bienvenido, señor Consejero, una vez más a esta Comisión de Ordenación Territorial.

Desde el Grupo del Partido Popular no nos sorprende, pero nos gustaría que algunas actitudes tuvieran alguna modificación, algún cambio en beneficio de los intereses de Aragón, hay demasiado abuso de adoptar, señor Consejero, posiciones asentadas totalmente siempre en la duda, en la queja sistemática, en el pesimismo, en el agravio. Cuando después de varios años, de unos cuantos años que llevamos esperando y anhelando que se haga esta autovía, cuando, además, en su tiempo hubo sus más y sus menos, en los que, como muy bien se ha dicho, no hay que entrar, porque es pasado, pero que hubo presupuesto en el Ministerio de Economía que no se llevó adelante, que se anuló algún convenio, en fin, y ahora que en estos momentos se ve evidentemente que esto se pone en marcha, que esta aspiración de Aragón se va haciendo realidad, entonces, automáticamente, nos ponemos a ver qué riesgos, qué problemas, qué situaciones, se ven muchos riesgos, muchos problemas. Hombre, siempre el que hace algo asume riesgos y afronta problemas, el que no hace, ni tiene riesgos, ni tiene problemas, porque, claro, tampoco es útil ni sirve para nada.

Esto nos ha sucedido también en otras posibles inversiones en Aragón, que posteriormente se han ido a otras comunidades cercanas sin problemas; se contraponen unos intereses con otros, que si la autovía hasta el túnel de Somport, o el Canfranc, y por qué no las dos cosas, por qué no podemos aspirar a los dos, por qué tenemos que contraponer una cosa con otra. Nosotros mismos parece que frenamos las realizaciones que puede haber en Aragón, en cuanto aparece un planteamiento, vamos a ver que el Ministro ha dicho que van a hacer un esfuerzo... Bueno, pues es un propósito, es una intención.

Hombre, en este caso, hay que agradecer indudablemente al portavoz del Partido Socialista la información tan sumamente detallada que nos ha aportado a todos los Diputados en esta cámara sobre los procesos administrativos que debe llevar cualquier obra y, sobre todo, si es una obra de una envergadura como ésta que, aunque lo pidan, difícilmente en unos días puede haber noticias o informaciones significativas que impliquen variaciones que merezcan la pena en el desarrollo de las mismas.

Le están pidiendo que diga plazos. Hombre, también es una forma, todo el mundo somos conscientes de que uno se marca los plazos, y la situación y las circunstancias los van modificando. Muchas veces es una maniobra de oposición, decir: oiga que usted dijo que para tal fecha, y en esta fecha no está, es una forma de desorientar también, no de engañar a la población, pero sí de desorientar a la sociedad con ciertas artimañas que se pueden utilizar.

Por nuestra parte, desde el Grupo del Partido Popular, señor Consejero, si el Partido Aragonés ha expresado claramente que está totalmente de acuerdo con su intervención, por supuesto, el Partido Popular estamos no solamente de acuerdo con su intervención, sino con el trabajo que está realizando desde su Departamento, en este aspecto, y en todos los demás, y sepa, señor Consejero, que tiene el pleno y total apoyo del Partido Popular, además con mucha satisfacción.

Nada más. Gracias, señor Presidente.

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

Señor Consejero, tiene la palabra para contestar a los distintos Grupos Parlamentarios.

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

Yo creo que todas las intervenciones que he oído las enmarcaría dentro de un marco totalmente positivo, y para mí es una satisfacción el poder comentar lo que estamos comentando aquí, porque yo creo que con este diálogo podemos llegar a acuerdos, aunque en algunos puntos haya discrepancias.

Tal y como he escuchado a todos los intervinientes, yo pienso que en lo general estamos de acuerdo, ya digo, excepto en algunos puntos en los que yo diría que donde se establecen las diferencias o las discrepancias puede ser en la consideración, en general, en cuanto a obra, del tramo Nueno-Somport y que, lógicamente, tendremos que seguir profundizando y hablando sobre el tema.

También decirles —y yo creo que ha quedado suficientemente claro, y creo que lo dije en la última comparecencia, o la última interpelación en el Pleno— que todo lo relacionado con las comunicaciones sobrepasa lo que es una legislatura y, por lo tanto, cualquier acuerdo que pueda haber en líneas generales en relación a las comunicaciones yo creo que es bueno para que todos sepamos dónde estamos.

Independientemente de la consideración que puedan tener sus señorías, yo lo que sí vuelvo a reiterar es que la noticia que dio el Ministro en Teruel fue una noticia muy buena para Aragón, independientemente de que la diera en Teruel, o estuviera aquí en Zaragoza, o donde hubiera sido. Yo pienso que esa noticia, aunque hubiera sido dada en Madrid, para mí hubiera sido muy buena, sin entrar en quién estaba en aquellos momentos o quién iba a ensombrecer al Ministro con su estancia en Zaragoza, por lo tanto, para mí es una buena noticia, y quiero dejar constancia de ella, y creo que todo el mundo aquí de una forma u otra lo ha manifestado.

En general, voy a intentar contestar a todos, voy a dividir la contestación según las notas que he tomado, aunque después entre en algunas consideraciones o manifestaciones particulares.

Todos los intervinientes han hecho hincapié en los plazos, y quiero dejar muy claro qué es lo que pienso yo sobre los plazos. Primero, el Ministro en sus manifestaciones habló de unas cosas muy concretas, habló de que en tres años se iban a invertir ciento tres mil millones de pesetas, ésa fue la cifra que dio él en esa comparecencia, en esa visita a Teruel. También especificó cómo estaba cada uno de los tramos, cómo se encontraban los proyectos entre Teruel y Sagunto, el de Soneja a Segorbe iba ya a ser adjudicado, yo creo que en estos momentos deben haber adjudicado ya ese proyecto, y se estaba procediendo al desdoblamiento de Soneja-Sagunto, por lo tanto, el Ministro se comprometió a sacar a concurso, a licitación los tramos entre Segorbe y Teruel, que está dividido en tres sub-

tramos: Segorbe-Barracas, Barracas-Sarrión y Sarrión-variante de Teruel, no dijo que se iban a sacar a concurso en este año, puesto que algún proyecto no estaba aprobado, aunque sí está superado el de impacto ambiental. Por lo tanto, ése fue el compromiso en esa parte, en ese tramo entre Teruel y Segorbe.

Posteriormente, habló de cómo se encontraban los tramos entre Teruel y Zaragoza y, como bien ha dicho el señor Velasco, el informe al estudio informativo, una vez estudiadas las alegaciones, fue finalizado por el técnico responsable en la primera semana de septiembre, incluso —creo que lo dije aquí ya, me parece, no sé si lo dije aquí— hubo funcionarios que se quedaron sin vacaciones para poder llevar a cabo ese estudio. Yo tengo que agradecerle por supuesto al funcionario, y también quiero agradecerles a sus inmediatos superiores, que también han ayudado mucho para que este estudio estuviera finalizado, puesto que nos tendríamos que remontar a cuándo acabaron las alegaciones y cuándo se ha producido el estudio.

Quiero dejar constancia aquí de que ya manifesté al anterior secretario de Estado, señor Zaragoza, al cual visité al poco tiempo de hacerme cargo de la consejería, que tendría todo el apoyo del Gobierno de Aragón en la resolución del trazado. Y en su momento yo le manifesté que, a la vista de los estudios interiores que teníamos nosotros, el trazado que ellos preveían creíamos que era el más idóneo, y que nosotros lo íbamos a apoyar. Lógicamente, cuando hubo cambio de Gobierno a nivel nacional, en este año, yo también le manifesté al secretario de Estado en el mes de julio que teníamos necesidad y queríamos que se resolvieran lo antes posible esas alegaciones, y se decidiera el trazado definitivo, que, como digo, por parte de la demarcación de carreteras y de la dirección provincial está ya efectuado en el mes de septiembre, y, por lo tanto, ahora pasa al Ministerio de Medio Ambiente, supongo que estará ya en el Ministerio para que se efectúe la declaración de impacto ambiental y poder llevar a cabo, ya definitivamente, los proyectos ejecutivos.

También quiero decirles que ésa es la realidad de los proyectos, y que en este momento el Ministerio evalúa el costo del tramo entre Teruel y Zaragoza una vez decididas las alternativas, porque no sé, y quiero también informarles de que —yo creo que el que vio el estudio informativo también lo pudo ver— no solamente se hablaba de las dos posibilidades de los dos trazados, sino que, independientemente de esto, dentro del trazado por el Jiloca había diversas alternativas, entre ellas, el paso por Daroca. Entonces, tal y como han decidido —informan los técnicos—, el nuevo costo o el coste estimado de la obra con la alternativa elegida y las distintas alternativas de los distintos puntos conflictivos, se eleva a sesenta y cinco mil millones; yo creo que al Ministro le hubiera dado igual hablar de sesenta y cinco mil que de setenta mil, en este caso, si sesenta y cinco mil yo creo que nos satisfizo a la mayoría de los que estuvimos allí, a la totalidad, si hubiera dicho setenta mil hubiera sido doble motivo de satisfacción. Pero, en todo caso, esa cifra es la que es, y yo tampoco la doy por cerrada, porque son cifras, como usted sabe señor Rubio, estimadas en un avance de anteproyecto, y que, lógicamente, en los proyectos constructivos esa cifra yo estoy seguro de que va a variar y, además, quizá en algunos puntos sustancialmente, y que en ese presupuesto final tendrán que ir recogidas todas las incidencias y todas las soluciones técnicas idóneas para que no ocurran esos problemas de inundaciones a los que hacía referencia.

También quiero decirles que entre Teruel y Zaragoza están previstos varios tramos. En un principio, se evaluaron tres tramos: uno, entre Teruel y Calamocha; otro, entre Calamocha y el paso de Daroca, y el otro, Daroca y Zaragoza, pero, inde-

pendientemente de eso, también está previsto, y hay un informe, que dentro de esos tramos haya otros tramos y otros subtramos, por lo tanto, la idea del Ministro, y lo que nos manifestó, es que la redacción de los proyectos de todos los tramos se sacaría en 1997; yo en ningún momento vi una confirmación de que se sacara a subasta ningún tramo en 1997, sino que se intentarían sacar, pero no quiere decir que se sacaran, muchos kilómetros de carretera. Quizá en un momento determinado puede haber una actuación puntual, y se podría cumplir con lo que prometió el Ministro, pero tampoco es eso, lo que queremos es que lo antes posible estén los proyectos redactados para que puedan sacarse a subasta, porque sin los proyectos difícilmente podrán sacarlos a subasta.

Según las intervenciones de los distintos Grupos Parlamentarios, el problema está en la consideración o no de autovía entre Nueno y Somport. Nosotros defendemos, y el Gobierno de la nación defiende que en ese tramo se construya una autovía, y ésta es la idea, una idea no solamente pensada para la parte aragonesa, sino pensada para la comunicación con la parte francesa. Por lo tanto, nosotros vamos a seguir trabajando en esa línea, otra cosa es que haya problemas de impacto ambiental, y, como bien decía el señor Calvo, siempre hay posibles correcciones de impactos ambientales o puntos conflictivos que habría que tratar, pero, en todo caso, lo que no vamos a hacer es desechar esa opción sin antes estudiar la problemática que va a haber.

Por lo tanto, yo no quiero entrar ya, porque sería además incongruente, en conflicto con el Gobierno central, sobre todo porque parte de las fuerzas políticas de Aragón estamos en sintonía con el Gobierno central en cuanto a la solución de los problemas, y, en este caso, ponemos sobre la mesa y seguimos apostando por la propuesta del Ministerio, independientemente de que tengamos que hacer alguna que otra corrección desde el punto de vista del impacto ambiental. También estamos muy convencidos de que si por parte de la Administración central y del Gobierno de Aragón no defendemos esta vía de comunicación, podemos forzar mucho menos a la parte francesa para que dé una solución definitiva a la carretera que discurre por el valle de Aspe.

Decirles respecto a los ejes transversales que para nosotros son muy importantes, el Ministro hizo hincapié en aquel momento en dos tramos muy concretos: el de la conexión de Caminreal y el de la de Teruel hacia Montalbán, que fueron las dos conexiones a las que hizo referencia. Algunas de ellas están en estos momentos en construcción, y para nosotros fue importante que el Ministro se comprometiera en la mejora de esas dos vías de comunicación, porque nos van a garantizar la salida de esa zona central de Teruel hacia la autovía. Independientemente de eso, yo también creo que debemos potenciar la conexión con Zaragoza de esa parte central minera a través de La Hoz de la Vieja y de Belchite, y que por ahí tenemos que trabajar y hacer un esfuerzo el propio Gobierno de Aragón una vez que se hayan solucionado unos problemas que en este momento siguen existiendo y vienen reflejados en el plan de carreteras, pues hay algún tramo en este momento del que no somos titulares el Gobierno de Aragón, sino que es titular alguna otra administración.

Como regla general, ésta es la contestación a todos, y voy a entrar en algunas consideraciones más puntuales que ha hecho alguno de los Grupos.

Yo, señor Bernal, no estoy de acuerdo en cuanto a dinamitar el valle del Aragón, yo creo que esa palabra es demasiado dura, yo pienso que puede haber algún problema si se hiciera la autovía, pero lo que es dinamitar, da la sensación de que ahí se puede cerrar el valle, la verdad que utilizar esa palabra es

demasiado duro, y pueden llevar a que la gente no les crea, y, por supuesto, no me creo esas palabras.

Decirle también que ha hecho una consideración en relación al ferrocarril según la cual una parte del dinero de la autovía se podría dedicar a hacer un ferrocarril por Canfranc desde Zaragoza con un ancho europeo. Yo supongo que usted por lo que apuesta en este momento no es por lo que ha dicho, no es una apuesta por la rehabilitación y reapertura del Canfranc, sino que se apuesta por una vía totalmente nueva, porque ya sabe que eso llevaría otras consideraciones. Por lo tanto, no sé, luego me aclarará si se refiere a una rehabilitación del propio trazado del Canfranc con el trazado actual, o si se refiere a una vía totalmente nueva, con un ancho europeo, con una conexión desde Zaragoza, que puede ser que no pasara por el propio Canfranc, sino que pasara por otra solución técnica más viable con un túnel a más baja cota, que es otra de las soluciones que están barajando los técnicos. Me gustaría que me contestara y, si no, en otro momento me lo aclarara.

También creo que estamos todos de acuerdo en que no podemos dejar de ejecutar un tramo entre Teruel y la zona de Sagunto si están los proyectos en condiciones, en aras a que salgan simultáneamente, yo creo que seríamos totalmente injustos con el tratamiento y yo pienso que, a la larga, lo que nos haría es perder dinero e inversión del Estado en nuestra Comunidad Autónoma.

Yo, señor Rubio, lo que sí le puedo decir, y siempre lo he manifestado que todos pueden tener a su disposición la documentación de que yo disponga, puedo enviársela o venir aquí. La documentación que yo pueda comunicar, y que no me haya transmitido el Ministerio sin tener una solución determinada, porque es el riesgo que podemos correr en algún momento si manejamos información que no está totalmente contrastada o que está en estudio. Por supuesto, en cualquier momento que me lo soliciten, tanto individualmente o como Grupo, yo estaré a su disposición para enviarles la documentación de que yo disponga.

Aclararle que en la visita a Francia que yo hice con anterioridad a la que ustedes hicieron, yo estuve con los técnicos, no solamente con los políticos, yo me pasé una mañana visitando cada tramo con los técnicos que estaban a pie de obra, y me contaron exactamente lo que yo les acabo de mencionar, con alguna otra alternativa que también estaba especificada en el arreglo de determinados tramos. Yo creo que he sido suficientemente detallista en la información, puesto que he dado a conocer cómo estaban los proyectos, y a mí me gusta estar sobre el terreno y ver la realidad y, por lo tanto, yo lo que quiero transmitir a todo el mundo es que sepamos donde estamos cada uno, y qué es lo que se pretende, y qué es lo que pretenden hacer los franceses para que nosotros defendamos también nuestras posibilidades y el punto de vista de los distintos gobiernos.

Respecto al riesgo de aludes al que hacía referencia, salió en la prensa no hace mucho el problema que existe en la boca sur del túnel, que muy cerquita de Canfranc hay posibles riesgos. Yo le puedo decir que hace tres días estuve con los técnicos que se encargan del estudio concreto, porque el estudio al que hacía referencia era un estudio muy global, y ahora están estudiando concretamente qué problemas hay específicamente en la boca del túnel. Yo creo que llegarán a conclusiones en un futuro cercano, y que antes de la puesta en servicio de ese túnel yo confío en que los responsables de la Administración hayan dado con la solución técnica que garantice la idoneidad de la obra en esa boca sur y se hayan hecho las obras de corrección si ha lugar.

Yo estoy de acuerdo con el señor Calvo en todas las manifestaciones que ha hecho, y quiero decirle que, por supuesto, estamos de acuerdo en defender el Canfranc y no excluirlo, porque defendamos la carretera; yo creo que lo tenemos todo muy claro en esa defensa y vamos en sintonía defendiendo esa necesidad. Lógicamente, para contestar a varios Grupos, también confirmar que en una obra que se hizo hace muchos años probablemente tendríamos muchas pegas, pero no solamente esa obra, sino otras muchas.

Decirle, señor Velasco, que en el proyecto de presupuestos que está en las Cortes Generales, y usted lo sabe muy bien, a veces no existen partidas y cantidades concretas específicas, con nombre y apellidos, porque, entre otras cosas, es muy difícil poder evaluar, y usted lo sabe. Lo que sí hay es la confirmación de que hay consignaciones presupuestarias para los tramos entre Teruel y Segorbe, y hay consignación presupuestaria para los proyectos entre Teruel y Zaragoza. Estamos en la redacción de proyectos, y, en cualquier caso, ojalá estuviera, y sería mi deseo, algún proyecto redactado a mediados de 1997 para poder sacar a licitación alguno de los tramos, aunque fueran pequeños, porque habría posibilidades presupuestarias de que hubiera consignación presupuestaria; otra cosa es que estén o no los proyectos redactados, y, lógicamente, el deseo de todos es que se redacten lo antes posible.

Del tramo entre Nueno y Somport, al que ha hecho referencia también, aunque han hecho referencia todos, decirle que ha salido el estudio informativo como vía de conexión rápida y está previsto este estudio para la mejora de la comunicación actual con algunas mejoras que puede llevar aparejadas —un tercer carril en determinados puntos—, pero que eso no descarta el otro estudio que en su momento habrá que seguir incidiendo para la transformación en autovía.

Y nada más. Yo creo que he contestado en general a todas las preguntas que se han hecho.

Gracias, señor Presidente.

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

Abrimos un turno de preguntas concretas. ¿Algún Grupo quiere replicar?

Damos un turno de dos o tres minutos para cada Grupo. El Grupo Parlamentario Mixto, señor Bernal.

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Señor Presidente.

Era para aclararle al señor Consejero la duda que tenía sobre una de las preguntas. No me refiero a una nueva vía, sino a la electrificación y rehabilitación de esa vía, pero, además, haciéndola de ancho europeo, ésa era la propuesta y, como usted sabe, los datos de los técnicos hablan de que efectivamente es superior la inversión necesaria para el tramo Sabiñánigo-Somport de la que sería necesaria para la otra, con lo que, además, se justificarían o se cargarían ustedes de más razones para que Zaragoza se articulara como estación intermodal precisamente. Esa era la cuestión que usted ha preguntado y que le aclaro.

Muchas gracias.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Señor Rubio, ¿alguna aclaración?

El señor Diputado RUBIO FERRER: Gracias, señor Presidente.

Solamente un par de aspectos, señor Consejero, que me parece que serían destacables. Primero, cuando usted hace referencia a la intención del Gobierno de la nación de construir

o mejorar las carreteras transversales, hizo referencia solamente a la carretera nacional actual Teruel-Montalbán o a la carretera actual nacional Caminreal-Montalbán. Hombre, señor Consejero, ésa ya está con la pintura, prácticamente, y la otra, muy cerquita; es decir, yo supongo que quiso decir otra cosa diferente, qué tipo de actuación pretendía, por una parte, por si usted tiene el dato, y segunda, algo que no me ha contestado es si desde el Gobierno de Aragón, además de lo que usted ha planteado, hay otras previsiones. Ya esta misma Comisión decidió por unanimidad la mejora de la carretera autonómica Montalbán-Burgo de Ebro, pero me estoy refiriendo, porque, en todo caso, también es un eje longitudinal norte-sur, a algunos de los transversales, que eran uno de los elementos fundamentales de vertebración territorial de la provincia de Teruel hacerlos confluir en el eje central, que si en este momento se arregla la carretera que estamos llamando de La Hoz de la Vieja cuando se resuelvan los problemas, en los otros ejes, que ésos son todos nuestros, si hay alguna previsión por parte suya, aunque también me parece que hay una pregunta del señor Velasco al final que también me interesará mucho saber su contestación.

Nada más, señor Consejero.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Señor Calvo.

El señor Diputado CALVO LOU: Gracias, señor Presidente.

Bueno, dejar constancia de que cuando nosotros hemos hablado de llevar la autovía hasta el Somport, evidentemente, hablamos por fases; no sería lógico que se hicieran precisamente esas obras ahora, cuando falta el eje fundamental que es precisamente el que hemos estado hablando esta mañana. Quiero recordar a sus señorías que, aunque parezca que los Pirineos son un muro infranqueable, la cota más alta no está en los Pirineos, la cota más alta está en la provincia de Teruel, y muy cerquica de Teruel, está concretamente en el puerto de Escandón, a mil doscientos metros, por lo tanto, no hay inconveniente para que pase por el túnel de Somport también el tráfico pesado. Entendemos que las comunicaciones con Francia son absolutamente fundamentales, no solamente por ferrocarril, sino también por carretera.

Por otra parte, quiero decirle a mi buen amigo Javier que voy a investigar la vida de Viriato, y voy a ir más allá, me parece que me voy a ir también a Caín y a Abel, porque es posible que algo tengan que ver.

Nada más y muchas gracias.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Señor Velasco, tiene la palabra.

El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ: Muy brevemente.

Yo, señor Consejero, me gustaría de verdad decir que nosotros queremos hacer una labor positiva, pero sin que vea ningún tipo de maldad, como habitualmente la ve el portavoz del Partido Popular, que, además, se va a condenar como siga viendo tantas maldades en las cuestiones.

Yo creo que si nosotros queremos hacer una labor positiva, tendremos que decir por qué no hacemos un calendario racional, y dense los plazos que uno considere oportunos. Yo tengo un calendario hecho, si quiere le paso una copia, les voy a pasar una copia al portavoz del Partido Popular y al Consejero, que es el calendario que yo llamo optimista, y con éste me voy guiando, entonces a mí me gustaría oír: no, mira, Javier, que

eres muy pesimista, porque esto se va a resolver antes, o si realmente es cierto. Con este calendario que tengo yo en la mano me sale que el inicio de las obras del tramo Segorbe-Teruel sería en octubre de 1998; en el tramo Zaragoza-Teruel hay que añadirle los tres meses que es el diferencial, porque lo hice en octubre, cuando entró el Ministro, y me sale en enero de 1999, y pongo fecha de inicio optimista. Le voy a pasar una fotocopia ahora, antes de que se vaya.

Entonces, a mí me gustaría que me dijera: se está equivo-cando, aquí se pueden acortar plazos, aquí también, aquí tam-bién, y aquí también, y a nosotros el calendario realista es que lo podemos empezar seis meses antes, y no por echárselo en cara, si esto no puedo echárselo en cara al señor Conseje-ro, sino al Ministerio de Fomento, que es el que tiene la res-ponsabilidad. Creo que nuestra labor de control y de empuje de la actividad del Gobierno es que si yo sé que tiene que aprobarse el tema del impacto medioambiental, podemos darle tres meses, y si en tres meses no se aprueba, ¿qué hace-mos?, ¿nos callamos? A alguien le tendremos que decir que hace tres meses que hubo un funcionario que no tomó las vacaciones, porque es así de Quijote, porque había que cum-plir los plazos, y sería desastroso que porque un funcionario o porque un ordenanza se lo dejara encima de la mesa, luego estuviera seis meses en un ministerio en Madrid. ¿Cómo hacemos ese control? Pues con un calendario en la mano y diciendo: oye, es que no se ha aprobado, qué pasa y que alguien esté todos los días dando la vara en ese tema. Pero yo creo que eso no es, señor Urbietta, no es para pillar a nadie, es para saber cómo se hace el control de las cosas, porque, si no, dentro de tres meses volveremos a hablar otra vez de este tema, aquí, en pleno, en comisión, no sé dónde, pero no tene-mos ninguna referencia. Todos sabemos lo que es la Ley de contratos del Estado, sabemos los plazos normalmente pre-vistas, sabemos todo, pues yo le pido que sea un poco valien-te y diga: yo creo que con lo que conozco a este Ministro de ágil y rápido..., conste, señor Consejero, que dijo que se podría iniciar algún tramo de Teruel a Zaragoza en 1997, esto es lo que dice el periódico, textualmente. Yo digo que eso es imposible, y usted sabe, como yo, que eso es imposi-ble, es imposible en el otro tramo de abajo también, imposi-ble. Entonces, yo, como terminación, le diría: pongamos un calendario que conozcamos todos, pongámoslo y empujemos todos, señor Urbietta, para que salga.

Por último, la carretera famosa y requetefamosa de La Hoz de la Vieja. Señor Consejero, ya que la ha sacado de refilón, ahí sí que le doy toda la responsabilidad a usted y al Partido Popular, no puede haber problemas en dieciséis meses que lle- van de Gobierno para ponerse de acuerdo el Partido Popular de la Diputación Provincial con el Partido Popular del Gobier- no para que se clarifique qué se va a hacer con esa carretera. No podemos estar diciendo veintisiete veces que es muy importante y que no hemos llegado a ningún acuerdo con esa carretera, yo creo que para eso están las buenas formas de hacer política entre partidos, y con el mismo partido mucho más, para que ese tema esté resuelto, pero no en los próximos presupuestos, porque con quinientos millones —me ha dicho lo que vale un kilómetro de autovía, no sé lo que vale un kiló- metro de carretera nueva—, con los quinientos millones que tiene usted pocos kilómetros hacemos, pero por lo menos dejen claro de quién es y veamos si vía fondo especial para Teruel, vía presupuestos, vía lo que sea, eso, que es responsa- bilidad nuestra y no podemos echar la culpa a nadie, podemos resolverlo y este año 1997 hacemos ahí una mejora real, y éstas son las que hay que concretar, sin ningún tipo de malicia. Pero, antes de irme yo al congreso defendí una proposición no

de ley, año 1993, mayo, donde se hablaba de ese tema, ya he vuelto, llevo dos años aquí, y todavía estamos viendo de quién es competencia ese tema y cómo nos ponemos de acuerdo; pues oiga, digamos que son unos incapaces todos lo que tienen algo que ver en este tema, antes, en medio y después, no me vale con que me diga: ustedes estuvieron en el Gobierno dieci- séis meses; bueno, pues ustedes, otros dieciséis ahora, igual de incompetentes; resolvámoslo de una vez.

Nada más, señor Consejero, con el deseo real de trabajar en positivo, sin la malévola intención que me plantea mi queri- do portavoz señor Urbietta.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Muchas gra- cias, señor Velasco.

Señor Urbietta.

El señor Diputado URBIETA GALE: Gracias, señor Presi- dente.

Mi querido portavoz del Partido Socialista, realmente no ha sabido apreciar debidamente lo que yo he expuesto, quizá por susceptibilidad, hipersensibilidad, porque yo también estoy tratando de llevar al ánimo de todos un comportamiento, sobre todo, y muy especialmente en este tema, positivo, muy positivo; hay que tratar de no ser agoreros, en primer lugar, no coger el rábano por las hojas, de si ha dicho o ha dejado de decir, hay que tratar de ser receptivos, abiertos, acogedores a esta obra que por fin está dando sus pasos importantes. En la única cuestión en la que me he referido realmente al Partido Socialista no ha sido porque prejuzgue el Partido Socialista lo que va a pasar con los estudios de impacto medioambiental, porque a eso no me he referido, porque eso es a veces, como se suele decir, tratar de ser más papistas que el Papa antes de que estén los estudios, no hay que colocar valladares y cortapi- sas en algo que tanto nos interesa.

Lo que sí me ha sorprendido, y me sigue sorprendiendo, es el empeño, el deseo de marcar unos plazos que no sé dónde nos llevarán, porque no lo sé yo tampoco, cuando lo he aludi- do no he querido detenerme en ello, el retraso en esta obra todos sabemos de dónde procede, porque hace tiempo que podía estar en marcha y, en su momento, por las causas que todos sabemos, no se puso en marcha, y ahora, de repente, le entra esa urgencia, no como persona, sino como miembro de un partido político, no estoy haciendo referencia a usted como persona, sino como miembro de un partido político que tiene sus connotaciones y tiene que conllevar también sus aciertos, si los hay, y los errores también.

Yo pienso que en esta obra tan importante tendríamos que tener una buena disposición, cediendo todos incluso de nues- tras apreciaciones de grupo político o personales, sabiendo ceder en beneficio de todos, porque a Aragón le interesa mucho que facilitemos la realización de esta obra, y en esa línea y en esa posición desde luego al Partido Popular nos ten- drán con todos ustedes, en todo momento.

Nada más.

Gracias, señor Presidente.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Muchas gra- cias, señores portavoces.

Señor Consejero, ¿desea contestar brevemente a todos?

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

No está el señor Bernal, ya le contestaré al final.

Quiero decirle, señor Rubio, que yo creo que lo que nos dijo el Ministro en Teruel respecto a esas dos carreteras para mí fue muy ilustrativo; también ha hecho referencia el señor Calvo en su intervención al hecho de que esas carreteras se pueden mejorar en otro aspecto, o sea, si en este momento tienen un buen trazado y ya existen, están en condiciones, el que el Ministro diga que esas carreteras son mejorables yo creo que el mensaje es claro, y yo comparto la idea, sin entrar en profundidades de lo que ha dicho el señor Calvo.

Lógicamente, tendremos que actuar con las conexiones y con los otros ejes transversales unidos al de La Hoz de la Vieja; la verdad es que el de La Hoz de la Vieja está incluido en el plan de carreteras, y yo le puedo decir que no nos hemos sentado a hablar aún con la Diputación de Teruel, que es uno de los titulares de uno de los tramos porque yo, a la vista de mis consignaciones presupuestarias no puedo hacerlo. Lo que está claro es que cualquier carretera que yo asuma, sea la de La Hoz de la Vieja, sea la que discurre por Bardenas, sea cualquier otra conexión que provenga de un ayuntamiento, de una diputación provincial, de la Diputación General y que vaya a su vez a las diputaciones provinciales; yo lo que no puedo hacer es hacerme cargo de unas carreteras que no estén en condiciones si tengo que invertir dinero y, por lo tanto, en este caso, yo ya le dije al propio Presidente de la Diputación Provincial de Teruel que nos sentáramos en una mesa, no para tratar sólo de esa carretera, sino para hacer algunos cambios que están previstos en el plan de carreteras, y que pudiéramos compensar para que ni una Administración ni otra saliéramos perjudicados en ese tema. Por lo tanto, vamos a seguir en esa línea, y vamos a poner sobre la mesa, no solamente esa carretera, sino alguna otra y, lógicamente, eso irá unido, señor Rubio, a otros ejes transversales de menor cuantía —diría yo—, y quizá a actuaciones más concretas que estamos dispuestos a realizar.

También me alegro que lo haya aclarado el señor Calvo, que nos haya aclarado a todos lo que ha dicho en cuanto a hacerlo por fases. Lógicamente, todas estas actuaciones tenemos que hacerlas por fases y ver cuál es la prioritaria y la que tenemos clara su actuación. Lo que no podemos hacer es dejar de hacer un tramo si tenemos problemas en otros tramos que podríamos dejarlos aparcados, por lo tanto, estamos en esa línea.

Decirle, señor Velasco, que a mí me gusta ser realista, no me gusta andar con los pies por el aire, sino ser realista, y, lógicamente, en la intervención en la que yo pudiera dar plazos, yo sería totalmente realista siempre que el Ministro me dé todos los planes y todo lo que tiene previsto, y entonces sí que podríamos hacer un calendario y saber a qué nos atenemos, pero quiero decirle también que él se comprometió a lo que se comprometió, y hay una cosa que es importante para mí, que es lo que deseo que se cumpla: que haya una inversión de ciento tres mil millones de pesetas, aunque algún tramo en ese caso por cuestiones presupuestarias aún no estuviera ejecutado, ojalá con ese dinero se puedan ejecutar todos los tramos, pero esa sería mi propuesta.

Para terminar, yo creo que nos ha lanzado un mensaje el amigo José Urbieto, señor Urbieto, yo creo que es bueno: debemos ceder en las apreciaciones facilitando entre todos la realización de la obra. Yo creo que ha sido para mí un buen final de intervención.

Gracias, señor Presidente.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Muchas gracias.

¿Alguna pregunta escueta, muy escueta?

El señor Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes (LACASA AZLOR): Perdón, me quedaba la contestación del señor Bernal, por estar ausente, y lo he dejado para el final, mis disculpas.

Respecto a la electrificación, ahora me ha aclarado que se habla de una mejora, yo empezaría por una mejora y una electrificación de la línea desde Zaragoza a Canfranc para unir a la parte francesa, y yo estoy con usted en que eso sería importante siempre y cuando la parte francesa tuviera abierta la conexión para poder llevar las mercancías hacia Europa por esa vía, porque eso nos facilitaría mucho, no solamente la conexión, sino que, como bien ha dicho usted, la potenciación de Zaragoza y también de Pau, en la parte francesa, que también sería importante. Tanto par Aquitania como para nosotros sería muy esperanzador que hubiera esta conexión. Lo que ocurre es que yo ahí le diría que iría más lejos en la apreciación de cómo tenía que ser esa vía una vez que se decidiera venir a Zaragoza, y es que tendríamos que compaginarla, y quizá modificar en algún punto el trazado, para que esos trenes pudieran llevar dentro de sus vagones, no solamente mercancías sueltas o mercancías en menos volumen, sino que pudiéramos transportar desde determinados lugares plataformas de camiones, camiones enteros, que también sería importante de cara a esa meta que yo creo que ustedes están compartiendo y defendiendo, que es evitar la contaminación y el mayor respeto al medio ambiente. Yo comparto esa idea, pero con una línea de ferrocarril, ya no solamente mejorada y electrificada, sino con alguna que otra actuación mucho más profunda para que puedan discurrir vagones de determinado tamaño y podamos utilizar alternativamente ese transporte combinado de carretera y ferrocarril; esa sería, yo creo, una buena visión de futuro.

Gracias, señor Presidente.

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

¿Alguna pregunta escueta?

Terminamos este punto del orden del día y pasamos al punto número tres, que es la pregunta número 234/96, relativa a la autovía Pamplona-Jaca-Huesca, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Señor Velasco, tiene la palabra.

Pregunta núm. 234/96, relativa a la autovía Pamplona-Jaca-Huesca.

El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ: Yo me he dedicado durante estos meses —esta pregunta la hice ya hace un par de meses—, después de vacaciones, a hacer un repaso a esos calendarios. No se puede hacer control si no nos ajustamos a lo que se dice, me he estudiado muy detenidamente dos *Diarios de Sesiones*, el debate de investidura del Presidente Lanzuela y su primera comparecencia, que era su declaración de qué es lo que quería hacer. Yo creo que después de un año y medio no se nos puede acusar de nada porque empecemos a hacer el repaso de sus compromisos y vayamos poquito a poco a verlos realizables...

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Señor Velasco, haga la pregunta escueta y después ya...

El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ: Sí. Es que la pregunta escueta es que está ya, entonces...

La pregunta escueta es: ¿Qué fondos ha aportado la Comunidad Autónoma para la financiación del estudio de rentabili-

dad socioeconómica de la autovía Pamplona-Jaca-Huesca y en qué situación se encuentran dichos estudios?

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Señor Consejero, puede contestar.

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

El Gobierno de Aragón a través del Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes patrocinó el estudio denominado «Efectos socioeconómicos de la autovía Jaca-Pamplona», disponemos de un documento de síntesis publicado en 1995, lo tengo aquí.

En el programa económico de carreteras y transportes se recogió una partida de treinta y tres millones de pesetas para participar junto a la CREA en el proyecto, tal y como se acordó en un convenio que se firmó en 1992, aunque se realizara posteriormente el estudio. El trabajo recoge un estudio socioeconómico de la comarca de la Jacetania; analiza la rentabilidad de la obra civil y los impactos que tendría en los diversos sectores de la actividad, analiza la rentabilidad global y pone sobre la mesa una serie de conclusiones en torno a la rentabilidad, el beneficio social, la vertebración de Aragón y el efecto en el esquema de las comunicaciones. Concluye el estudio diciendo que la comunicación este-oeste entre Pamplona y Lérida puede tener otra vía alternativa a través de Ayerbe, puesto que se barajaba a través de Jaca y Sabiñánigo, y la autovía Pamplona-Jaca cumpliría la misión de comunicar el País Vasco y Navarra con el Pirineo, con el atractivo de la continuidad para el tráfico a través de la comunicación también por autovía entre Huesca y Lérida.

Quiero decirle e informarle que, independientemente de este estudio, nosotros hemos mantenido reuniones con el Gobierno central y con el Gobierno de Navarra para llegar a acuerdos en la realización de un estudio de alternativas en el trazado entre Huesca y Pamplona. Tampoco hay que olvidar que ese trazado lleva implícita la decisión de cómo llegamos desde Huesca a Puente La Reina y cómo pasamos el embalse de Yesa una vez que se haya decidido el recrecimiento del embalse, puesto que hay una modificación de trazado. Estamos trabajando en esa línea las tres Administraciones con los nuevos responsables del Gobierno de Navarra, en este momento no hemos mantenido aún las reuniones, pero continuaremos en esa línea para fijar ya el trazado definitivo.

Gracias, señor Presidente.

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

Señor Velasco, ahora sí puede hacer su exposición.

El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ: Gracias, señor Presidente.

Perdón, porque pensaba que había un primer turno no de formulación exclusivamente, sino de intervención.

Le comentaba, señor Consejero, que queríamos saber y vamos a hacer el repaso de los compromisos que se adquirieron e ir viendo cómo se van cumpliendo. En uno de ellos usted decía que se iban a aportar fondos, no teníamos conocimiento de cuánto se había aportado, y, además, no tenemos conocimiento, nuestro Grupo, por lo menos, no tiene conocimiento de ese estudio de viabilidad. Entendemos que si la Comunidad Autónoma ha aportado treinta y cinco millones de pesetas para ese estudio, los Grupos Parlamentarios de esta cámara deberían conocerlo; yo le agradecería que nos lo hiciese llegar, por-

que son elementos para poder estudiar, para trabajar en temas que consideramos de máxima importancia e ir planteando ya, en todo caso, cuestiones que desde nuestro Grupo puedan aportarse en aras a mejorar o a facilitar el propio desarrollo de esa cuestión.

Ya le haría también una repregunta, con este estudio de viabilidad en la mano, ¿conoce por parte del Ministerio también algún compromiso de encargo del estudio de trazado e impacto medioambiental para este tramo?

Nada más. Muchas gracias.

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Señor Consejero.

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

No hay un compromiso económico por parte del Gobierno actual, puesto que, como he dicho antes, tenemos que estar reunidas las tres Administraciones de cara al estudio definitivo de trazado, la de Navarra, el Gobierno central y nosotros. En esta línea van a continuar las reuniones, al objeto de fijar esa participación económica en el trazado y, por lo tanto, una vez que sepamos cuál va a ser el importe de ese estudio, tendremos que aportar cada una de las Administraciones lo que nos corresponda, porque no olvidemos que aquí una de las posibilidades que marca el estudio, el documento, es que la autovía no discorra exactamente de Huesca a Sabiñánigo por el Puerto de Monrepós, sino que haya otras alternativas. Tendremos que tomar la decisión, y esto también yo creo que será ilustrativo cuando al final se decida en estas Cortes en relación a las directrices generales de ordenación del territorio, en las cuales vienen detalladas cuáles serían las líneas de trazado de esa posible autovía, pero, en todo caso, ésa va a ser una propuesta que vamos a hacer en el documento de las directrices a estas Cortes y que lógicamente, estas Cortes tendrán que decir cuál debe ser la línea definitiva de ese trazado de la autovía.

Gracias.

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

Punto número cuatro, pregunta número 235/96, relativa a la estación de autobuses de Teruel, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Señor Velasco, tiene la palabra para formular la pregunta.

Pregunta núm. 235/96, relativa a la estación de autobuses de Teruel.

El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ: Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, tras un año de semifuncionamiento de la estación de autobuses de Teruel, ¿qué razones están impidiendo la cesión de dicha estación al Ayuntamiento de esa ciudad?

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Señor Consejero, tiene la palabra para la respuesta.

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

Tenemos contactos continuos con el Ayuntamiento de Teruel en aras a la cesión de la estación de autobuses para la explotación por parte del Ayuntamiento. En estos momentos existe ya un convenio aprobado por el Consejo de Gobierno para la firma de la cesión al Ayuntamiento de Teruel y, hasta estos momentos, estamos realizando lo que llamaríamos

explotación, no una explotación completa, puesto que, por ejemplo, la cafetería está sin adjudicar, puesto que lo que va a tener que hacer el Ayuntamiento, estamos haciendo una explotación a través de transportes interurbanos de viajes de Aragón, Aitiva, aunque, posteriormente, participará otra asociación en la explotación más relacionada directamente con los concesionarios de la estación.

Nosotros la idea que tenemos, y en las últimas semanas yo he hablado varias veces con el propio alcalde de Teruel —y concretamente ayer volvimos a tener otra reunión—, es recoger en un documento las posibles deficiencias que achaca el Ayuntamiento a la ejecución de la obra, y vamos a adquirir el compromiso por parte del Gobierno de Aragón de arreglar esas pequeñas deficiencias. Estoy hablando, por ejemplo, de unas farolas con las que parece que existen unos problemas, yo ya he dicho que eso no puede ser excusa para que no funcione, porque yo creo que ya vale. Nosotros vamos a adquirir, y así se lo dije al alcalde, el compromiso de arreglar las posibles deficiencias que puedan existir después de la recepción definitiva de la obra, recepción definitiva que ha sido ya llevada a cabo y, por lo tanto, por parte del Gobierno de Aragón vamos a asumir nuestras responsabilidades, pero queremos que la estación de autobuses de Teruel funcione, porque yo creo que es una estación modelo y que puede, sobre todo, dar un servicio a Teruel y también, yo creo, dar una imagen extraordinaria por parte de la población.

Esa es la línea, una vez que esté firmado el convenio —que lo vamos a firmar dentro de unos días—. Tal y como acordamos con el alcalde, tiene que sacar a concurso la explotación de la estación, que no sé si al final se decidirán por una explotación conjunta o por partes, como parece ser que tenía idea el Ayuntamiento, y usted sabe mejor que yo cuál es la problemática interior del Ayuntamiento de Teruel en cuanto a qué fórmula va a utilizar, porque creo que en estos momentos ya tienen los pliegos preparados para el concurso de la adjudicación de la explotación de la estación de autobuses.

Gracias, señor Presidente.

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

Para la réplica, señor Velasco.

El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ: Gracias, señor Presidente.

En medio de una frase entrecortada, el señor Consejero me ha contestado perfectamente. Y ha dicho: ya vale. Efectivamente, ya vale. Yo creo que no tiene ninguna justificación ante los ciudadanos que un convenio que se firmó para la ejecución de esa estación de autobuses (donde decía que la Diputación General de Aragón haría las obras y luego la cedería al ayuntamiento) y su cesión posterior, tarde en materializarse más de año y medio; es decir, efectivamente, me vale su contestación en la que decía que ya vale, ya vale.

Yo creo que problemas no existen prácticamente ninguno, pequeños detalles que son resolubles sin ningún tipo de problema, porque, efectivamente, se puede firmar una coletilla que diga que las pequeñas deficiencias —y son pequeñas deficiencias— correrán a cargo. En la ciudad de Teruel se está produciendo una mala imagen, se preguntan cómo es posible que una estación en la que efectivamente se ha hecho un gran esfuerzo económico por parte de la Comunidad Autónoma, se encuentre en esa situación, con la cafetería cerrada durante un año y medio; nadie se lo explica. Además, como ahora hay que sacar el concurso, y hay que estudiarlo, y hay que adjudicarlo, otra vez más nos vamos a pasar otros seis meses, cuando el Ayuntamiento de Teruel debería haber sacado el concurso de

explotación condicionado a la cesión seis meses antes de que se finalizase la obra, porque se sabía que había un compromiso por el que el Ayuntamiento se iba a hacer cargo de esa estación. Por lo tanto, ya no hablo de ahora, hablo de seis meses antes de que estuviera finalizada.

Yo por supuesto no voy a entrar en los problemas de Teruel, que para eso estoy allí y ya los explicaré, lo que quería saber de su boca es si ustedes como Gobierno tenían algún problema para cederla, querría saberlo exactamente, y dentro de unos días lo aclararé, en aras a que una inversión tan importante se utilice al cien por cien, como es lógico, y como creo que cualquier ciudadano entiende. Cuando te preguntan por qué está así, no se puede explicar y decir: no, es que ahora hay que ver si el ayuntamiento se pone de acuerdo con la DGA. Los ciudadanos entienden esta cuestión, y, además, tengo que volver a decirselo, es que son del mismo signo político, alguna suavidad tendrá que haber en esas cuestiones, creo que esos pequeños detallitos se arreglan, vamos, con las llamadas de teléfono y con los cafés, yo espero que con la comida de ayer del señor alcalde en las Cortes se suavizarían esos pequeños detalles y, al final, el ciudadano podrá disfrutar de una estación de la que todos estamos satisfechos, y no nos pase como con más cosas en Teruel, que poco a poco irán saliendo. Yo no sé quién es el responsable, pero hay algún responsable para que todos los temas que están coordinados DGA-Ayuntamiento, todos, estén en precario y mal, y hay que resolverlos.

Ese es el objeto de la pregunta, creo que me ha contestado perfectamente, y nosotros también colaboraremos a que se realice y se explote en condiciones, no pondremos ninguna pega, sino que lo que queremos simplemente es que se utilice ese servicio, que ha costado mucho dinero, al cien por cien.

Nada más. Muchas gracias.

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

Señor Consejero.

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

Gracias, señor Velasco.

Yo le puedo decir que por nuestra parte siempre hemos estado en disposición de realizar la cesión lo antes posible, y, en cualquier problema de Teruel, y lo estoy haciendo desde el primer momento, voy a poner de nuestra parte todo lo necesario para ir resolviéndolo. En este caso, le agradezco que también por parte de su grupo en el Ayuntamiento de Teruel nos faciliten esa posibilidad, y que la estación de autobuses de Teruel funcione lo antes posible en su totalidad, incluida la explotación y la puesta en marcha de la cafetería.

Gracias.

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

Punto número cinco, pregunta número 236/96, relativa a la revisión de la ley de carreteras, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Señor Velasco, tiene la palabra para su formulación.

Pregunta núm. 236/96 relativa a la revisión de la Ley de carreteras.

El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ: Gracias, señor Presidente.

Y última, tercera y última en esta sesión. ¿En qué fecha tiene planteado el Departamento de ordenación del territorio

la revisión de la Ley de carreteras y el desarrollo de su reglamento?

El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Señor Consejero, tiene la palabra.

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

Decirle que a día de la fecha el nuevo texto de la ley de carreteras está en avanzado proceso de elaboración, previéndose pueda remitirse a la asesoría jurídica en el plazo aproximado de un mes. El borrador del proyecto, y aquí tengo la copia, se encuentra a consulta en estos momentos dentro de los servicios provinciales. Este proyecto de ley de carreteras tiene varios capítulos: en el primero, disposiciones generales; segundo, competencias en relación a la planificación, financiación y construcción, explotación de las carreteras y su fórmula, uso y defensa de las carreteras, en relación a las travesías, tramos urbanos, limitaciones de propiedad, conservación y explotación de las carreteras, infraestructuras administrativas de la ley de carreteras, de las sanciones y responsabilidad por daños, y después hay unas disposiciones adicionales, disposiciones finales, disposiciones transitorias y disposiciones derogatorias. Esto, como digo, está a consulta interior, por si los redactores, que no han sido directamente los funcionarios que están en el día a día en la realización de las actividades, estuvieran equivocados en alguno de sus planteamientos, y espero que a lo largo del próximo mes, como he dicho, esté en asesoría jurídica para ser elevado a la aprobación del Consejo de Gobierno y remitido a estas Cortes.

Gracias, señor Presidente.

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

El señor Diputado VELASCO RODRIGUEZ: Señor Consejero, esta pregunta se la planteamos por dos razones: una, para que los parlamentarios de estas Cortes, y específicamente los parlamentarios de esta Comisión, no tuviéramos una frustración total dentro de los cometidos que nos dieron los ciudadanos de legislar y de controlar; el control lo intentamos hacer lo mejor posible, pero, en lo que atañe a esta Comisión, no hemos legislado nada en un año y medio. Y digo a ver si nos va a echar del partido político, porque cuando nos pidan cuentas de lo que hemos legislado, dirán: estos parlamentarios no pueden estar porque no han legislado ni una sola ley. Entonces yo decía: a ver si le animamos un poco al Consejero y nos trae la ley. Y, entre paréntesis, gracias por haber tomado en consideración el otro día en el Pleno la ley de aguas, que yo creo que es un tema importante.

Estamos debatiendo en la Comisión distintas problemáticas de carreteras, y yo creo que necesitamos el marco correcto también para poder actuar, entendemos que es uno de los elementos importantes para canalizar todas esas iniciativas en un marco jurídico adecuado, en una programación que habrá que determinar. Como la semana que viene vamos a hablar del tema de presupuestos, pues diremos nuestra opinión en ese sentido, pero es un elemento fundamental de este Departamento, y queríamos con esta pregunta forzarle un poco a que esos trámites, esos calendarios (que las voluntades son unas, y los calendarios son otros) realmente se cumplan y se cumplan, de una manera efectiva.

Ya veo, por lo que deduzco de la contestación que me ha dado, que con toda garantía en el próximo período legislativo, una vez pasadas las navidades, podremos estar trabajando con esa ley aquí, puede quedar ese compromiso por su parte, y estaré muy agradecido que luego se cumpla.

Nada más y gracias.

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

Señor Consejero.

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

Yo creo que he sido muy explícito en la contestación de cómo está el proyecto de ley, y espero remitirlo lo antes posible, si puede ser antes, mejor que después, ésa es mi idea, después de que pase todos los trámites interiores. Por supuesto que es importante legislar, pero, lógicamente, yo creo que lo que es importante es legislar en cosas importantes, y no traer determinados proyectos de ley que a lo mejor podríamos traer para cubrir el trámite. Yo creo que éste sí que es uno de los importantes, y lo traeremos para cumplir con los compromisos que se adquirieron en su momento.

Gracias, señor Presidente.

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

Terminado el punto número cinco, despedimos al señor Consejero dándole las gracias por su presencia en esta Comisión de Ordenación del territorio.

Pasamos al punto número seis, debate y votación de la proposición no de ley número 47/96, sobre la electrificación de la línea ferroviaria Huesca-Tardienta, presentada por el Grupo Parlamentario del Partido Aragonés.

Para su presentación y defensa tiene la palabra la señora Aulló.

Debate y votación de la proposición no de ley núm. 47/96, sobre la electrificación de la línea ferroviaria Huesca-Tardienta.

La señora Diputada AULLO ALDUNATE: Gracias, señor Presidente. Bueno, voluntad se ve que hay.

Señorías, la proposición no de ley que hoy debatimos en esta Comisión manifiesta una constante y justa reivindicación de toda la sociedad oscense por lo que en ella se pide y porque es trascendental para Huesca, ya que este proyecto permitirá sacar a esta ciudad del aislamiento y abandono en que se encuentra y, a la vez, supone establecer un sistema de transporte moderno, ecológico y económico.

El estudio técnico encargado por la DGA a la consultora Ineco, denominado Plan de adecuación ferroviaria para Aragón, contiene los datos y todos los planteamientos técnicos necesarios para acometer la modernización y mejora de la red ferroviaria en Aragón. En él se manifiesta que la electrificación y renovación de la línea férrea Huesca-Tardienta debe ser uno de los objetivos prioritarios para desarrollar un plan ferroviario en Aragón, puesto que la obra supondría la integración de la ciudad de Huesca en un corredor de cercanías de la ruta Tudela-Zaragoza-Huesca.

En la actualidad, la línea férrea que une Tardienta con Huesca se encuentra en ínfimas condiciones debidas a la total desidia y abandono que ha sufrido durante muchos años por parte de sus responsables, su estado actual no permite la inte-

gración en la red nacional al no poder circular por ella trenes eléctricos. Esta situación es la causa de que los trenes de pasajeros tengan que limitar su velocidad a noventa kilómetros/hora y los de mercancías, a setenta kilómetros/hora y, como consecuencia de todas estas circunstancias, está incluida en la última categoría que contempla la red de carreteras de hierro. El actual sistema Diesel está limitando el desarrollo económico y la implantación de empresas, se trata de un sistema más caro de mantenimiento que el eléctrico y, además, es mucho menos fiable en cuestiones de seguridad.

Por no estar electrificados los veintidós kilómetros entre Tardienta y Huesca no pueden acceder los trenes que circulan por el corredor Lérida-Tardienta-Zaragoza, que son todos ellos eléctricos, sólo un tren regional que hace a diario el recorrido Zaragoza-Binéfar es Diesel. Por ello, el tráfico de mercancías se ve afectado considerablemente por el obligado cambio de tracción, es decir, de la máquina, esto incide muy seriamente en el desarrollo industrial de la zona, así como en la posibilidad de que se instalen en Huesca nuevas empresas, nuevas industrias, sobre todo porque las que mueven muchos recursos precisan de una buena comunicación ferroviaria.

Recientemente, según los estudios realizados por varias empresas, porque querían instalarse en Huesca, una de las primeras cosas que han preguntado ha sido por la posibilidad de usar el ferrocarril, pero demandan que sea con tracción eléctrica, porque les abarata considerablemente los costes del transporte. El Diesel no les interesa para nada, porque el precio peseta/kilómetro de Diesel cuesta casi el doble que el eléctrico, la misma Renfe lo demuestra cuando, al no tener Huesca posibilidades de transporte con tracción eléctrica, estuvo a punto de desestimar el contrato de fabricación de traviesas de hormigón con Alvisa, que se vio obligada a instalar la planta de fabricación próxima a Selgua, que sí tiene las vías electrificadas.

Este proyecto tan fundamental, demandado por los oscenses, es una actuación totalmente factible, máxime cuando existe una oportunidad histórica de realizar estas mejoras con ayuda de fondos comunitarios, al estar incluida esta actuación en el subprograma FEDER, del objetivo 5b, que figura dentro del eje prioritario de actuación denominado «Infraestructuras de base necesarias para el desarrollo económico del programa de la comunidad aragonesa para el período 1994-1999». La sociedad oscense considera que este proyecto es necesario para mejorar las condiciones económicas y sociales de la capital, es imprescindible una unión moderna con Zaragoza por ferrocarril para evitar el aislamiento de Huesca de las grandes corrientes económicas e integrarla en uno de los flujos de desarrollo más importantes del país. Si la conexión con Zaragoza, a través del enlace con Tardienta, no se electrifica y se renueva, Huesca quedará aislada de la moderna red de comunicación ferroviaria, perjudicando gravemente su potencial desarrollo económico.

Por ello queremos pedir a las autoridades locales, provinciales, autonómicas y nacionales, en sus respectivas competencias cada una, que aúnen sus esfuerzos y realicen las acciones necesarias para que se ejecute dicho proyecto, y quede asegurado, así, el futuro de las comunicaciones y servicios ferroviarios de la ciudad de Huesca integrándola en la red nacional.

Afortunadamente, ya empiezan a tener eco esta petición. Quiero recordar que, con fecha 31 de julio pasado, el director general de Carreteras del Gobierno de Aragón manifestó en los medios de comunicación que la renovación y electrificación de los veintidós kilómetros del tramo ferroviario entre Tardienta y Huesca era un proyecto prioritario para el Gobierno aragonés. Más recientemente, el 10 de noviembre, el coordinador

institucional de Renfe en Aragón dice que es posible cubrir Zaragoza-Huesca con tren en cuarenta minutos, y añade que un tren rápido entre Zaragoza y Huesca puede jugar un papel fundamental en las comunicaciones de Aragón, termina diciendo que la oferta de este servicio depende de la voluntad política de modernizar y electrificar los veintidós kilómetros entre Tardienta y Huesca y poder circular en todo el tramo a ciento cuarenta kilómetros/hora.

Señores y señoras Diputados, creo que todo lo expuesto es más que suficiente, sólo me queda apelar a su responsabilidad y a su solidaridad para pedirles que apoyen con su voto favorable esta proposición no de ley que presenta el Partido Aragonés, cuyo contenido es vital, es importantísimo y de vital trascendencia para el desarrollo y el futuro de Huesca.

Muchas gracias.

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

Como no se ha presentado ninguna enmienda, pasamos a la intervención de los distintos Grupos Parlamentarios.

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

El señor Diputado BERNAL BERNAL: Gracias, señor Presidente.

Atendiendo a los requerimientos de la señora Aulló, en nombre de Chunta Aragonesista le transmito nuestro apoyo, nuestra solidaridad y, como ni pretendo reabrir este debate que ya ha tenido lugar muchas veces en esta cámara, ni pretendo aportar nuevos datos al debate, que creo que son ya evidentemente claros por parte de los distintos Grupos Parlamentarios, me limito simplemente a anunciar el voto favorable a esta proposición no de ley del Partido Aragonés.

Muchas gracias.

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

Señor Rubio, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida.

El señor Diputado RUBIO FERRER: Señor Presidente, muchas gracias.

Señora Aulló, dos o tres pequeños aspectos para también trasladarle nuestro voto favorable a esta proposición que plantea en nombre del Partido Aragonés.

Yo creo que es un elemento interesante entrar en la aprobación de esta proposición, primero, porque entra dentro de algo que desde Izquierda Unida es un eje fundamental de nuestro programa, que es el del desarrollo y el del apoyo a la política ferroviaria. Por otra parte, también, efectivamente, el planteamiento de mejora y electrificación de esta línea está contenido en el estudio de Ineco, y también en algún otro estudio de similares características, como el de la Fundación Ecología y Desarrollo; es decir, hay coincidencia por la parte técnica en que sería un hecho destacable, y, por último, yo tengo que decirle también que en la última comparecencia en esta Comisión, tanto el Ayuntamiento de Huesca, que vino con una postura unánime de todos los grupos políticos, y también el de Izquierda Unida, como, en ese mismo día, la comparecencia de la Plataforma de apoyo a la defensa del ferrocarril van en esta misma línea. Creo que son elementos suficientes como para recoger esa sensibilidad y apoyarla.

Únicamente tengo alguna duda en que, a la hora de aprobar esta proposición, nos encontremos con que aprobamos algo que luego no se refleje en el contenido ni en los presupuestos

del Gobierno de Aragón, ni en los presupuestos del Gobierno central; pero, bueno, será cuestión, a través del trámite de enmiendas, de introducirlo, porque sí sería realmente sorprendente que pudiéramos aprobarla y luego no tuviera reflejo presupuestario, por lo tanto, nuestro voto a favor.

Nada más, señor Presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Laplana.

El señor Diputado LAPLANA BUETAS: Señor Presidente, señorías.

Yo también voy a ser breve porque se ha debatido aquí hace poco bastante sobre este tema, y ya dejamos la postura clara de apoyo, igual al Ayuntamiento de Huesca que a la asociación que aquí vino. Creemos que Huesca debe estar conectada directamente con la red ferroviaria nacional y creemos en todas las cosas que ahí se debatieron.

Lo que pasa que, analizada la proposición no de ley, tanto el punto uno como el dos, no entendemos por qué se trae aquí a esta cámara el que los grupos apoyemos el que en los presupuestos de 1997 se dote presupuestariamente, cuando el Partido Aragonés ha sido arte y parte de estos presupuestos. Creemos que le hubiera sido fácil poner la partida presupuestaria suficiente para que se hubiera podido realizar esa obra, a no ser que este Gobierno, como ya nos tiene acostumbrados a nivel nacional, también tenga algún presupuesto de esos mal llamados de acompañamiento, no sé aquí qué va a privatizar, si no privatiza el Pignatelli, o esta casa, y luego la alquila otra vez; yo creo que habrá sido algún error que nosotros, ya de antemano, les decimos que les ayudaremos a subsanar.

Vamos a presentar una enmienda, además va a ir encaminada a detraer dinero de una partida presupuestaria que el Partido Popular verá con buenos ojos en su línea de austeridad, que era detraer dinero del gasto corriente, y ya hoy he visto en la prensa que ya tenemos dos millones ahorrados, cuando un Consejero gentilmente los ha cedido, por lo menos, ya tenemos dos, los demás ya irán viniendo..., pero, de momento, dos. De ahí tendremos algo, y el resto ya los sacaremos de gasto corriente o del pago de la deuda, porque los intereses van a ir bajando como se ha demostrado en estos momentos aprobando el otro día mil setecientos millones, cuando no se hizo caso a nuestras enmiendas, que ya decíamos que sobraría dinero.

Y en el punto número dos vemos que se insta al Gobierno central a que ponga también dinero. Yo creo que eso va a ser bastante difícil, dado que este Gobierno ha perdido yo creo que la credibilidad ante Madrid al no pagar lo que veo aquí en la prensa que le reclaman y que le deben. Había aquí un convenio, malo o bueno, que el Partido Aragonés puso en marcha con Luis Acín, nosotros lo seguimos apoyando cuando tuvimos la responsabilidad de gobernar, y no entendemos por qué unilateralmente se rompe ese convenio; nosotros entendemos perfectamente que se renegocie, si cree el que entra en el Gobierno que no es un buen convenio, pero romper unilateralmente un convenio es cerrar una puerta que después cuesta a veces abrirla. Ya se dijo en aquel momento, en un debate me acuerdo yo que se dijo que era mejor renegociar que romper unilateralmente, pero a veces los planteamientos nacionalistas, a veces puros y duros, llevan a esas situaciones difíciles de un socio de Gobierno que le tuvo que hacer caso y ahora se encuentra con las manos bastante atadas.

Nosotros vamos a apoyar, ya digo, esta proposición no de ley, vamos a presentar una enmienda y nos van a encontrar siempre al lado, siempre que se hagan cosas con racionalidad y

sean razonables para intentar no perder quizá el tren que podemos perder, que es el importante, el tren de las ayudas económicas de la comunidad europea para llevar adelante esta obra.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Lasús, tiene la palabra.

El señor Diputado LASUS BLANCO: Gracias, señor Presidente, señorías.

El Grupo Popular ha estado y sigue estando a favor de la electrificación y reparación de las infraestructuras ferroviarias en Aragón, y, especialmente, en el tramo Tardienta-Huesca, conveniente para el desarrollo económico y social de este pasillo. Como ya manifestamos hace unos días en la Comisión en la que compareció el Ayuntamiento de Huesca y un colectivo oscense, era necesario hacer un estudio y firmar el convenio con Renfe. En estos últimos días ha habido unas reuniones del director general de Transportes con Renfe, con responsables de Renfe que están estudiando el convenio y la posibilidad de esta electrificación.

Es deseo de la DGA, como todos ustedes saben, electrificar este tramo puesto que ya, en el estudio que hizo la empresa privada, había una partida quiero recordar de mil veintidós millones de pesetas para este tramo. No obstante, en estos últimos días se ha creado una nueva situación, esperamos a ver cómo acaba, como todos ustedes saben, hay una nueva situación debido a las enmiendas que se presentaron por el PAR y que, entre paréntesis, fueron aceptadas erróneamente, y que, de ser aprobadas en el Congreso, puede modificar el tiempo de realización de esta instalación o de esta obra.

No obstante, el Grupo Popular va a apoyar la proposición no de ley porque no ha cambiado para nada la postura en quince días, o sea que...

Muchas gracias.

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

Si les parece a los distintos portavoces, no suspendemos la sesión, y pasamos directamente a votación.

¿Votos a favor del texto? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? **Se aprueba por unanimidad.**

¿Algún portavoz desea intervenir? Sí, señora Aulló, puede intervenir.

Sí, explicación de voto.

La señora Diputada AULLO ALDUNATE: Gracias, señor Presidente.

Yo querría agradecer a todos los grupos políticos este apoyo que han dado a la proposición, han hecho gala de esa responsabilidad y esa solidaridad que yo he pedido, pero también tengo que decir que, por un momento, me he sentido tremendamente asustada con la intervención del portavoz del Partido Socialista, porque la verdad es que creía que iba a votar en contra de esta proposición no de ley. Entonces, yo le agradezco esa afirmación de que van a recaudar y van a recoger, que van a ser tan hormiguitas que van a ir barriendo millones para que se pueda hacer esta electrificación, y siento que ese mismo criterio no existiera en la legislatura anterior, ya que, desgraciadamente, en esa época no fue así, sino que fue todo lo contrario, de dilapidar y de realmente hacer unas actuaciones sin mucho sentido común que nos han llevado a la situación que nos encontramos ahora. De todas maneras, pese

a ello, la intención es buena, y yo agradezco muchísimo esa colaboración que generosamente el señor Laplana nos ha dado.

Por otro lado, decir que benditos errores del Partido Popular que van a poder llegar a dar ese fruto que todos los aragoneses queríamos, y que con ese error se traían trece mil ochocientos millones de pesetas exclusivamente para Aragón. Yo comprendo que la situación es difícil de explicar si no se traen; en fin, en este momento todos estamos de acuerdo en que eso es una necesidad vital y que, por lo tanto, todos vamos arrimar el hombro, lo cual agradezco enormemente a todos los representantes de los partidos políticos en esta cámara.

Muchas gracias.

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

Señor Laplana, tiene la palabra.

El señor Diputado LAPLANA BUETAS: Bueno, yo he dicho de antemano que aprobábamos la proposición, he dicho lo que creía y, además, es verdad, no hay nada en los presupuestos, pero lo solucionaremos.

Hombre, lo que pasa es que ya empiezo a estar cansado de escuchar aquí siempre a este Gobierno hablar del pasado; yo creo que ya es hora de que hablemos del futuro y no vivamos del cuento como yo a veces digo. Les ha tocado a ustedes la responsabilidad de gobernar porque los ciudadanos así lo decidieron, yo creo que a nosotros aquel día nos liberamos de ese reino del pasado, en las urnas dijeron que nos fuéramos a la oposición, déjenos hacer oposición, y la vamos a hacer, y ustedes gobiernen, pero gobiernen y traigan dinero de fuera, y pongan el de aquí primero.

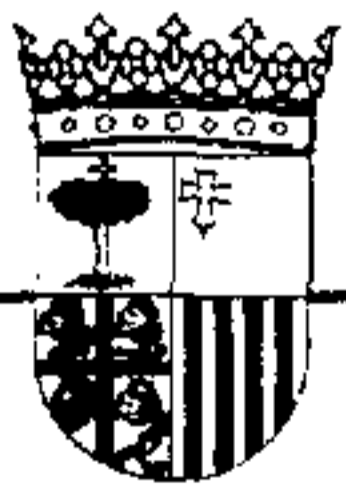
El señor Presidente (SIERRA CEBOLLERO): Muchas gracias, señor Laplana.

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

Terminado el quinto punto del orden del día, pasamos a la lectura y aprobación del acta. ¿Alguna objeción al acta?

Agotado el orden del día se levanta la sesión.

[A las trece horas y treinta y cinco minutos.]



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

Precio del ejemplar: 225 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 1997, en papel o microficha: 14.850 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 1997, en papel y microficha: 16.980 ptas. (IVA incluido).

Precio de la colección 1983-1996, en microficha: 116.800 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.