



DIARIO DE SESIONES DE LAS **CORTES DE ARAGÓN**

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES

Comisiones. Serie A: Comparecencias

Número 164

Año 2010

Legislatura VII

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JESÚS SARRÍA CONTÍN

Sesión núm. 36

Celebrada el miércoles 24 de marzo de 2010

Orden del día

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

2. Comparecencia conjunta del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes:

— a petición de seis diputados del G.P. Popular, al objeto de informar sobre la situación actual del túnel de la A-68 e infraestructuras complementarias y las soluciones posibles ante los retrasos acumulados;

— a petición de seis diputados del G.P. Popular, al objeto de informar sobre la ejecución del convenio sus-

crito en Zaragoza el 23 de marzo de 2002 entre la Diputación General de Aragón, Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Zaragoza para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Zaragoza;

— a propuesta del G.P. Chunta Aragonesista, al objeto de informar y dar respuesta detallada sobre la situación y actuaciones en relación con la paralización de los proyectos comprometidos por el Ministerio de Fomento, Gobierno de Aragón y Ayuntamiento de Zaragoza, a través de la Sociedad Pública Zaragoza Alta Velocidad, S.A. (túnel de la A-68, entorno de la estación de Delicias y El Portillo, reforma de la avenida de Navarra, cubrimiento de vías en la prolongación de Tenor Fleta, prolongación de la ronda sur ferroviaria o red de cercanías).

3. Debate y votación de la moción núm. 11/10, dimanante de la interpelación núm. 22/10, relativa a la política general del Gobierno de Aragón en materia de rehabilitación, presentada por el G.P. Popular.

4. Ruegos y preguntas.

Preside la sesión, celebrada en el palacio de la Aljafería, el Ilmo. Sr. D. Jesús Sarría Contín, acompañado por el vicepresidente de la comisión, Excmo. Sr. D. José Ignacio Senao Gómez, y por el secretario de la misma, Ilmo. Sr. D. Joaquín Peribáñez Peiró. Asiste a la Mesa la letrada Sra. Herraiz Serrano.

Comparece ante la comisión el consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Excmo. Sr. D. Alfonso Vicente Barra.

SUMARIO

Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes al objeto de informar sobre la situación actual del túnel de la A-68; sobre la ejecución del convenio suscrito en Zaragoza el 23 de marzo de 2002 entre la Diputación General de Aragón, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Zaragoza para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Zaragoza, y sobre la situación y actuaciones en relación con la paralización de los proyectos comprometidos por el Ministerio de Fomento, Gobierno de Aragón y Ayuntamiento de Zaragoza a través de la Sociedad Pública Zaragoza Alta Velocidad, S.A.

- El diputado Sr. Torres Millera, del G.P. Popular, explica la solicitud de comparecencia 3724
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra, del G.P. Chunta Aragonesista, explica la solicitud de comparecencia 3727
- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Sr. Vicente Barra, interviene contesta 3729
- El diputado Sr. Torres Millera interviene en el turno de réplica 3732
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra interviene en el turno de réplica 3734
- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Sr. Vicente Barra, interviene en el turno de dúplica 3735
- El diputado Sr. Ferrer Górriz interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés . . 3737

- El diputado Sr. Berdié Paba interviene en nombre del G.P. Socialista 3738
- El consejero Sr. Vicente Barra contesta 3740

Moción núm. 11/10, dimanante de la interpe-lación núm. 22/10, relativa a la política ge-neral del Gobierno de Aragón en materia de rehabilitación.

- El diputado Sr. Torres Millera, del G.P. Popular, defiende la moción 3740
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra fija la posición del G.P. Chunta Aragonesista 3741
- El diputado Sr. Ferrer Górriz interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés . . . 3742
- El diputado Sr. Berdié Paba interviene en nombre del G.P. Socialista 3743
- Votación 3744
- Los diputados Sres. Fuster Santaliestra, Ferrer Górriz, Torres Millera y Berdié Paba intervienen en el turno de explicación de voto 3744

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

- El Sr. presidente da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento 3746

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Buenos días. Tomen asiento, señorías. Vamos a comenzar la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte [a las diez horas y treinta y siete minutos].

Comenzaremos a desarrollar el orden del día, dejando el primer punto, lectura y aprobación, si procede, del acta anterior, para el final, como ya es habitual. Y pasaremos al punto segundo, en el que trataremos sobre la comparecencia conjunta del consejero de Obras Públicas, a petición de seis diputados del Grupo Popular, al objeto de informar sobre la situación actual del túnel de la A-68 e infraestructuras complementarias y las soluciones posibles ante los retrasos acumulados; también, a petición de seis diputados del Grupo Popular, al objeto de informar sobre la ejecución del convenio suscrito en Zaragoza el 23 de marzo de 2002 entre la Diputación General de Aragón, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Zaragoza para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Zaragoza; y también, a propuesta del Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista, al objeto de informar y dar respuesta detallada sobre la situación y actuaciones en relación con la paralización de los proyectos comprometidos por el Ministerio de Fomento, Gobierno de Aragón y Ayuntamiento de Zaragoza a través de la Sociedad Pública Zaragoza Alta Velocidad, S. A. (túnel de la A-68, entorno de la estación de Delicias y El Portillo, reforma de la avenida de Navarra, cubrimiento de las vías en la prolongación de Tenor Fleta, prolongación de la ronda sur ferroviaria o red de cercanías).

Se han sustanciado estas tres peticiones de comparecencia en una sola, por lo cual vamos a comenzar con el desarrollo del temario.

En primer lugar... [Rumores.] ¡Sí, hombre! ¿Por qué no? Es un amplio tema. [Risas.]

Comenzaremos con la exposición del Grupo Parlamentario Popular, que tiene un tiempo de veinte minutos.

Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes al objeto de informar sobre la situación actual del túnel de la A-68; sobre la ejecución del convenio suscrito en Zaragoza el 23 de marzo de 2002 entre la Diputación General de Aragón, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Zaragoza para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Zaragoza, y sobre la situación y actuaciones en relación con la paralización de los proyectos comprometidos por el Ministerio de Fomento, Gobierno de Aragón y Ayuntamiento de Zaragoza a través de la Sociedad Pública Zaragoza Alta Velocidad, S.A.

El señor diputado TORRES MILLERA: Gracias, señor presidente.

Efectivamente, es, como decía, un temario, señor presidente. Dense cuenta de que yo creo que es el título de un punto más largo que ha leído nunca un presidente de comisión: tres comparecencias agrupadas en una, y además ya de por sí con texto largo... En fin.

Señor consejero, bienvenido a esta comisión. Sabe usted, como saben sus señorías, que nosotros, algunas de estas comparecencias... Hoy sí que batimos un récord, señorías: la comparecencia del túnel de la A-68 es de diciembre de 2008. ¡Hace quince meses que está pedida por el Grupo Popular! Lo más curioso, señorías, es que la segunda comparecencia, la segunda comparecencia del PP, la que está prevista para analizar el grado de ejecución de las obras derivadas del convenio de Zaragoza Alta Velocidad —para entendernos, del convenio del desarrollo de los suelos de la red arterial ferroviaria de Zaragoza—, está presentada hace un año y un día. Realmente parece esto una condena, señorías. Pero es que, además, les quiero recordar a sus señorías que el convenio de Zaragoza Alta Velocidad se firmó el 23 de febrero de 2002. Hace ocho años y un día. Señorías, ¿realmente va a acabar siendo una condena para Zaragoza y su entorno el desarrollo del convenio de Zaragoza Alta Velocidad? Esa es una de las preguntas, una de las reflexiones que me gustaría hacerles llegar a todos ustedes. Porque yo estoy convencido, señorías, estoy convencido, señor consejero, de que, más allá de quién está en el Gobierno y quién está en la oposición, quién representa a los grupos que sustentan al Gobierno o quiénes representamos a los grupos, en este caso, de la oposición, el objetivo final de todos y cada uno de nosotros sería que este convenio, que, como digo, se firmó hace ocho años y un día, fuera ya una realidad en su totalidad.

Y lo cierto es que ocho años y un día después sigue habiendo muchas obras sin terminar y, lo que es peor, alguna de ellas sin empezar. Pero, además, con unos agravantes: con indefinición... No sabemos, de esas obras, cuáles se van a hacer ni sabemos cuándo. No tienen plazos. No tenemos previsiones de financiación. El convenio firmado el 23 de febrero de 2002 establece en sus cláusulas tres fórmulas de financiación de las obras de ese convenio: una, la primera, la fundamental, es la venta de los suelos que desalojan los servicios ferroviarios para trasladarlos fuera; segunda cuestión, ayudas europeas; y tercer planteamiento, aportaciones o ampliaciones de capital que de la propia sociedad hagan ayuntamiento, Gobierno de Aragón o grupo Fomento, que, como bien saben sus señorías, son las tres instituciones que forman parte, que firmaron el convenio Zaragoza Alta Velocidad: 50% Fomento, 25 ayuntamiento y 25 Gobierno de Aragón.

Las declaraciones que hemos oído en los últimos meses no nos hacen pensar que ningún socio esté dispuesto a plantear ampliaciones de capital. Quiero recordar a ustedes que, el propio 23 de octubre, en el Pleno que se hizo monográfico en el Ayuntamiento de Zaragoza, el señor Gimeno, hablando en nombre del grupo de gobierno del Ayuntamiento de Zaragoza, dijo que no planteaban bajo ningún concepto partidas presupuestarias del Ayuntamiento de Zaragoza para ampliar las aportaciones dentro de la sociedad Zaragoza Alta Velocidad.

Y quiero recordar a sus señorías que, cuando, a instancias de este grupo parlamentario, el 8 de octu-

bre aprobamos por unanimidad una proposición no de ley para que la estación de Goya se adelantase y se hicieran coincidir las obras a la vez que el tranvía para evitar la sinrazón que podría suponer abrir dos veces una zona tan céntrica de la ciudad y el aumento del gasto que supondría, en aquel momento, Fomento dejó muy claro que lo que hacía era adelantar el dinero; que no es que lo pagase Fomento, sino que adelantaba el dinero por cinco años, sin que nadie sepamos cómo se va a devolver, pero que, al final, esa era una obra correspondiente a Zaragoza Alta Velocidad.

Y, claro, si repasásemos que no hay voluntad de mayores aportaciones, que no sabemos plazos de obras, y la gran pata de financiación, que es la venta de suelos, está completamente paralizada, no nos queda otro remedio que hacerles una pregunta. Miren, señorías, lo habré hecho mal casi con toda seguridad, pero me he tomado la molestia de mirar una hipotética actualización de precios de las obras que están pendientes. Repito: es una hipótesis que no está basada en ningún dato técnico ni en ningún proyecto, porque el único documento al que podemos acudir es el anexo número I del propio convenio, firmado el 23 de marzo de 2002, en el que está todo el listado de obras y en el que la valoración de las obras a precio de 2002 era de seiscientos dieciocho millones de euros. Pero fíjense, señorías: ¿qué sabemos de los traslados de El Portillo? Traslados de El Portillo que se han anunciado tantas veces, tantas veces para el mes que viene que resulta sorprendente. Igual nos sorprenden y se están trasladando hoy. Diecisiete millones de euros.

¿Qué sabemos de la apertura del túnel de la A-68? Que esto es más paradójico, más sintomático y más paradigmático, si cabe, que ninguna de otras obras, porque el túnel está hecho. Cuestiones de mobiliario o cuestiones de seguridad impiden su apertura en estos momentos. Y, además, señorías, como bien hemos conocido el 28 de febrero y los primeros días de marzo, si ese túnel estuviera abierto y estuviera en funcionamiento entre la estación de Delicias y la estación de El Portillo, seguramente..., no sería, obviamente, la mejor solución, pero algo ayudaría a desatascar los problemas del túnel ferroviario de la avenida de Goya. Algo ayudaría. Dieciocho millones de euros.

La estación de Goya. ¿Qué nos puede adelantar el consejero de cuándo empezarán las obras y cuándo terminarán? En torno a cincuenta millones de euros.

¿La terminación de los soterramientos de la avenida Tenor Fleta? En torno a quince millones de euros.

¿El barrio del AVE? En torno a ciento treinta millones de euros.

¿La urbanización de El Portillo? En torno a veinticinco millones de euros.

¿La urbanización de la avenida de Navarra? ¿Saben sus señorías que la reurbanización, la nueva urbanización de la avenida de Navarra está contemplada en este convenio? ¿Ustedes han visto alguna vez que se haga algún trabajo de reordenación de la avenida Navarra? Treinta millones de euros.

¡Hombre!, la obra, sin ninguna duda, capital para los sistemas ferroviarios y logísticos de Zaragoza: la ronda sur ferroviaria, lo que supondría la modernización del corredor del Jalón. ¿Saben sus señorías que, siendo la comunidad que más ha apostado en los últimos catorce años en logística, con Plaza, Plhus, Platea,

la Plataforma Logística de Fraga, incluso, aunque se haya quedado ahí en tierra de nadie, la Plataforma de Mallén... —digo «en tierra de nadie», y me refiero desde el punto de vista de las instituciones; en algún sitio estará—, saben que esa apuesta supone que los ferrocarriles tienen que hacer maniobra y marcha atrás para entrar en las plataformas logísticas y para que los convoyes de mercancías funcionen? ¿Ese es el ferrocarril del siglo XXI que queremos hacer para la Travesía Central? Pues bien: esa obra, que es fundamental para los desarrollos ferroviarios de Zaragoza y de su entorno, podría estar valorada en ciento setenta y cinco millones de euros. Y de esa obra no se sabe absolutamente nada: ni proyectos, ni desarrollo, ni plazos, por supuesto.

Hay que acabar de definir las cercanías de Zaragoza y hasta dónde queremos llegar con las cercanías. Y aquí sí que no me atrevo a poner presupuesto. Porque, claro, recuerden ustedes hasta qué puntos están indefinidas las cercanías de Zaragoza que, en el encuentro que hubo el 15 de julio entre el presidente Iglesias y el ministro de Fomento, José Blanco, el estirar más o menos la primera línea de cercanías —y permítanme el tono coloquial de la expresión— supuso que al propio Iglesias le desmintiera el ministro Blanco. Recordarán ustedes que el presidente Iglesias tuvo una comparecencia en la que habló de todos los acuerdos sobre las obras a que había llegado con el ministro Blanco, e inmediatamente, esa misma tarde, le tuvo que desmentir el ministro en cuanto a que no se iba a hacer un tercer carril entre Alfajarín y Pina, en la AP-2 —se acordarán ustedes—, o le tuvo que desmentir que la línea de cercanías no iba a llegar tan lejos como había anunciado el propio presidente del Gobierno. Supongo que esa es una buena ocasión, señor consejero, para que en esta comisión sepamos cuál va a ser, finalmente, la definición de esa línea y a cuáles más. Pero, cuando hablo de cercanías, no solamente hablamos de línea o líneas: hablamos también de las estaciones, del entorno de las estaciones; de esa estación nueva, como es Miraflores, y, cuando un usuario la ve, se queda lejísimos, y tiene que atravesar casi un solar para llegar a la estación... La verdad es que hay mucha indefinición.

También estaría aquí la segunda estación del AVE, la segunda fase del anillo verde, el paseo del agua... Y estas no me atrevo a valorarlas. Fíjense, señorías: sin valorar, sin sumar la segunda estación del AVE, el anillo verde, las cercanías o el paseo del agua, a mí me sale ya la suma más de cuatrocientos sesenta millones de euros de obras pendientes. Con un agravante, señor consejero, con un agravante, señorías: que la sociedad Zaragoza Alta Velocidad firmó el año pasado un préstamo por cuatrocientos ochenta y cinco millones de euros que, como quedó demostrado en esta cámara y en los medios de comunicación, no era para seguir las obras —lo dijimos entonces; se nos dijo que exagerábamos, y el tiempo nos ha dado la razón—: era exclusivamente para pagar ya hechas, para amortizar préstamos y para gasto corriente. Es decir, aquellos cuatrocientos ochenta y cinco millones de euros de préstamo no suponían ni un céntimo más de obra nueva, con lo cual estaríamos dando la razón a aquellos osados periodistas y a aquellos osados diputados que nos atrevimos a decir el año pasado que para que las obras del convenio y todo lo relacionado con la Socie-

dad Zaragoza Alta Velocidad se llevasen a práctica hacían falta más de mil millones de euros. En concreto, decíamos al final del verano del año pasado que harían falta mil veinticuatro millones de euros.

Desgraciadamente, los osados periodistas y los osados diputados nos vamos a quedar cortos. Y lo peor no es que nos quedemos cortos con mil veinticuatro millones de euros: lo peor es que son mil veinticuatro millones de euros sin que sepamos qué obras se van a hacer ni que sepamos cuándo. Eso es lo más triste, señorías.

Y yo puedo entender que, cuando a mí me conteste quien representa al Gobierno... Ya lo hicieron en la última comisión: soy catastrofista, siempre estoy poniendo el dedo en la llaga... Pero ustedes entienden que esa es mi obligación. Yo les haría una llamada a la reflexión: digan lo que quieran de mi intervención, pero no se olviden de que el fondo es lo que de verdad nos interesa; digan que soy catastrofista si ustedes quieren, digan que vengo aquí a meter el dedo en la llaga o en el ojo del señor consejero, que no es verdad, pero no se olviden de que lo que de verdad nos importa a unos y a otros, y sobre todo a todos los ciudadanos, es que estas obras puedan ser una realidad. Eso es lo que de verdad nos debe importar a todos y cada uno de nosotros, más allá de quién será el diputado que lo diga, que lo denuncia, o el periodista que lo escriba.

Señorías, más de cuatrocientos sesenta millones de euros en obras que no tienen plazo y que no tienen financiación, que no figuran en ningún presupuesto de ayuntamiento, Gobierno de Aragón o... —porque, evidentemente, he sumado las que no figuran en ningún presupuesto—, o grupo de Fomento, a través de cualquiera de sus instituciones: sea Adif, sea GIF, sea el propio Ministerio de Fomento.

Así nos encontramos. Y aun con todo he de decir, señorías, que solamente los que lo hemos denunciado hemos hecho que de esto haya preocupación. Iniciativas sin cuento, como la que he hecho mención del 8 de octubre; recientemente, iniciativa presentada en octubre de 2009 para ver cuándo se van a hacer esas obras que he ido relatando; iniciativas presentadas en marzo, aportando soluciones alternativas mientras no haya otras para que no haya tal atasco ferroviario en el túnel de Goya...

Incluso les diré, señorías: ustedes saben que la estación, la segunda estación del AVE, ha sido siempre objeto de muchas polémicas —que si se hacía, que si no se hacía; que si unos la querían hacer y otros no la queríamos hacer—, y se nos acusaba al PP de no ser partidarios. La segunda estación del AVE era la panacea para algunos para que pasasen todos los trenes por la ciudad de Zaragoza. Señorías, si no hacemos estas obras, si no hacemos las obras contempladas en este convenio, ¿saben para qué servirá la segunda estación del AVE?: para que cada día paren menos trenes de alta velocidad en Zaragoza y acaben todos en el *by-pass* y acaben todos en la segunda estación del AVE. Esa será la solución, porque será la única fórmula, si no vamos haciendo las obras, de poder desatascar el ferrocarril en la ciudad de Zaragoza.

Porque, claro, hablamos de la alta velocidad, pero no se olviden de que en esa doble vía del túnel de Goya estamos hablando de la alta velocidad, estamos hablando de los cercanías, estamos hablando de los

mercancías y estamos hablando del ferrocarril convencional, del ferrocarril convencional que va hacia Teruel y Valencia, hacia Caspe-Tarragona, hacia Monzón-Lérida, hacia Canfranc, hacia Castejón, hacia Calatayud. Estamos hablando de todas las líneas, todas por el mismo sitio. Y, mientras tanto, no avanzamos con la ronda sur, no avanzamos con la hipotética construcción de un segundo túnel... O a ver si esta iniciativa que ha presentado el primer día de marzo, hace veinte días escasos, el Partido Popular, en la que planteamos que en esa doble vía se ponga un tercer raíl, un tercer carril, como fórmula de sacarle más rendimiento, a ver si eso podría ser una solución.

Y claro, señorías, hablamos de la logística, pero, claro, con el panorama que acabo de pintar, ¿cuál es la intermodalidad de Zaragoza?; ¿qué va a pasar cuando estén en funcionamiento las dos estaciones, con lo que he dicho de qué trenes pararán, y no en Zaragoza? ¿Esta es una comunidad que tiene estos problemas y a la vez quiere tener cuatro aeropuertos en funcionamiento? ¿Esta es la comunidad que tiene estos problemas, y queremos y decimos que tendremos dos pasos internacionales de ferrocarril, y ahora tenemos uno que sigue en proyectos y otro que lo calificamos de regional? ¿Esta es la comunidad que tenemos discriminación positiva o que nos envidian los ferrocarriles de otras comunidades autónomas? ¿Esta es la comunidad que suprime paradas y servicios? ¿Esta es la comunidad que quiere tener metro, tranvía, cercanías, todo a la vez? Señorías, ¿cuál es la política de transportes de verdad que queremos tener para Zaragoza y para todo Aragón?

Claro, porque, además, si vemos las noticias de ayer... Prioridades según el vicepresidente del Gobierno: autovía Mallén-Figueruelas, Gallur-Ejea, quinto cinturón de Zaragoza, cercanías, Alcolea-Pinar-Monreal del Campo-Calatayud-Campo Romanos... Faltan muchas. Desde luego, faltan todas las de Zaragoza Alta Velocidad. ¡No hay ninguna de ellas!

Por cierto: ya sé que no toca, pero, ya que hablamos de Mallén-Figueruelas, ¿alguien del Gobierno puede explicar por qué, cuando se ha licitado el proyecto de la A-68 entre Mallén y Figueruelas, solo se ha licitado entre Gallur y Figueruelas?; ¿por qué no se ha licitado y nadie sabe nada del proyecto entre Gallur y Mallén? Si ustedes acuden al *Boletín Oficial del Estado*, lo que está en redacción es el tramo Gallur-Figueruelas. El tramo Gallur-Mallén no aparece en el *Boletín Oficial del Estado*. Puedo estar equivocado, pero lo he mirado en el propio *Boletín Oficial del Estado*, que, aunque ha tenido momentos peores y mejores, según quién ha gobernado, suele ser por donde habla un Gobierno de verdad, el *Boletín Oficial del Estado*.

Mire, señor consejero, yo creo que tenemos material para hablar de Zaragoza Alta Velocidad horas y horas, pero, en realidad, de verdad, de verdad —y se lo digo con absoluta sinceridad—, tiene todo nuestro apoyo para conseguir que estas obras imprescindibles tengan plazos, tengan financiación y, por tanto, tengan presupuestos. Infórmenos, díganos cuáles son los planteamientos, adónde queremos llegar, cuándo queremos llegar y cómo lo vamos a pagar, y no tenga ninguna duda de que desde este grupo haremos un control para que se cumpla lo que se nos diga, pero para decir: «Bien. Así sí». De momento solo tenemos

preocupación por la indefinición, porque no hay previsiones de plazos ni de financiación y porque, como he dicho al inicio de mi intervención, realmente, si el convenio se firmó hace ocho años y un día y la comparecencia se pidió hace un año y un día, teniendo en cuenta lo que acabo de explicar, realmente, esto, más que un convenio de celebración, podría parecer en estos momentos una condena. Y eso, por supuesto, sin quitarle méritos, señorías, a todas las obras que desde este convenio se han ejecutado desde el año 2002 hasta hoy.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Torres.

A continuación tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista por un tiempo máximo de quince minutos.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señor presidente.

Señorías.

Gracias, señor consejero y miembros del equipo que le acompañan, por la comparecencia.

Esta es una de esas comparecencias que..., una de estas triples comparecencias en las que, con independencia de cuándo solicitamos su comparecencia, bien sea la primera, entre diciembre de 2008, y la última, entre noviembre de 2009, daría igual, daría exactamente igual cuál fecha hubiera sido, porque la situación, tras la celebración de la Expo, es exactamente la misma, con independencia del asunto de la estación de cercanías de Goya, que ya tuvo propiamente otros debates, y en concreto dos iniciativas parlamentarias, una del Grupo Popular y otra de Chunta Aragonesista, que fueron aprobadas en el Pleno. Con independencia de esa cuestión, todo, lamentablemente, todo sigue exactamente igual. Igual de mal, es decir, paralizado. ¡Todo paralizado! Tal es la paralización de esta sociedad, señor consejero, que se da la circunstancia de que desde el 24 de octubre de 2008 hasta finales... —más de un año después—, de 2009, ni siquiera se ha reunido la sociedad. Una sociedad que venía reuniéndose una media de cuatro veces —su consejo de administración—, venía reuniéndose una media de cuatro veces al año, y, sin embargo, a lo largo de más de todo un año ni siquiera se reunió. Con eso está todo dicho respecto a la evidencia de la paralización.

Y que esté paralizada una sociedad puede ser relativamente importante. Puede ser muy importante o poco importante en función de cuáles sean sus cometidos y cuáles sean sus compromisos y cuál sea su finalidad. Y esta, señor consejero, usted sabe que esta sociedad es muy importante; sin duda, una de las más importantes de las que forman parte las instituciones públicas aragonesas. De ahí que nos preocupe —y espero que a ustedes les ocupe— esta difícilísima o preocupantísima situación. Me explicaré.

Estamos hablando de unas actuaciones que se consideraban prioritarias en el año 2002 —entiendo que antes de 2002, porque se firma un convenio en 2002 donde se establecen como prioridades de la ciudad de Zaragoza y de Aragón— para las que nadie garantiza que haya solución, como mínimo, antes de 2014-2015. ¡Pues menos mal que eran prioritarias antes de 2002

y que no va a haber solución antes de 2015! Porque quien tiene que dar respuesta a estas actuaciones tan importantes, de las que ahora hablaré, resulta que es una sociedad que yo, señor Torres, sí me atrevo a cuantificar en estos momentos. En estos momentos, entre la obra pendiente no ejecutada, el agujero financiero (es decir, la deuda que tiene la sociedad por las obras sí ejecutadas o por la refinanciación), más la obra, la única actuación que prácticamente sí se ha hecho... Digo de las que hablábamos, porque tengo otra referencia. La otra referencia no es hace..., no es en 2002, en marzo de 2002, con la firma del convenio: la otra referencia que tengo es marzo de 2008, cuando usted comparece aquí para explicarnos todas las actuaciones. Hay que ver lo que se firmó en 2002, ver lo que usted nos dijo en 2008 y, sobre todo, ver qué es lo que se ha hecho a partir de entonces, a partir de la finalización de la Expo, que supone sin duda un corte y un sesgo, hasta el punto de dejar paralizada la sociedad, de forma y manera que no podamos ver los avances. Ya digo: con la excepción de la cuestión de las cercanías, de la estación de Goya, perdón, que ya nos hemos encargado de debatir aquí y discutir, que menos mal que finalmente se pudo desbloquear ese asunto, aunque, evidentemente, entiendo que a costa de incrementar esa deuda en más de cincuenta millones más, lógicamente. Pero habrá que sumar: habrá que sumar los más de seiscientos millones de obra pendiente, los más de cuatrocientos ochenta y cinco, que con los más de cincuenta de la estación de Goya ahora serán aproximadamente más de quinientos veinticinco; sumamos todo eso y ya sabemos que tenemos una global, un agujero global en este sentido de más de mil doscientos millones de euros.

Claro, si una sociedad con un problema de mil doscientos millones de euros, que ya nos dice la propia sociedad... Nos lo dice la sociedad y nos lo dice las condiciones de firma de los préstamos de sus hipotecas y de sus operaciones financieras, que dicen que, evidentemente, si algo se vende en los próximos meses o años, va a ser con cargo a la amortización de esta deuda ya existente y no para ejecución de obra nueva.

Claro, ¿cómo no nos vamos a preocupar? ¿Y cómo no va a estar usted preocupado? Estoy seguro de que usted está preocupado. ¡Tiene que estarlo! ¡Y tiene que estarlo la sociedad aragonesa! Y tiene que conocer la sociedad aragonesa que tiene en las manos de una sociedad que tiene un problema financiero de más de mil doscientos millones de euros, que no sabemos de dónde los va a sacar, las obras consideradas tan estratégicas y tan fundamentales como las que estamos hablando. Creo que es un asunto de tal envergadura que debe llevarnos y motivarnos a la reflexión. Porque todos podemos entender algunas..., algunas o las principales razones de por qué estamos en esta situación. Sin duda, la caída del valor de los suelos, la crisis económica, la crisis específicamente inmobiliaria, etcétera, hacen que todo el montaje, todo el sistema, todo el aparataje sobre el que descansaba la financiación de todas estas actuaciones y de estas operaciones de alguna forma se haya ido, al menos temporalmente y por bastante tiempo, al traste. Y eso requiere una respuesta. Si se trataba, por tanto, de actuaciones urgentes, necesarias o prioritarias en 2002 y no se puede hacer la fórmula o la fórmula que se diseñó para dar

respuesta a ese problema no se puede hacer, ¿qué hemos de hacer? ¿Esperaremos a que discurra el tiempo hasta 2015? ¿Esperaremos a que haya una especie de segundo PEIT para incluirlas a partir de 2020 como de nuevo prioridades de Aragón? ¿O quien tiene la máxima responsabilidad, que es el Ministerio de Fomento (50% de la sociedad, frente a 25 y 25 de Gobierno de Aragón y de Ayuntamiento de Zaragoza), tendrá que tomar la iniciativa o buscar vías alternativas? Porque va a seguir habiendo presupuestos generales del Estado cada año. Cada año, el Ministerio de Fomento va a decidir prioridades de actuación en el conjunto del Estado. Y, por si faltara legitimidad, que nunca nos faltaría —pero por si faltara—, quiero recordar que las inversiones del Estado en Aragón se han reducido en estos dos últimos años antes de que llegaran los recortes y las propuestas de recortes, es decir, mientras el presupuesto del Estado aumentaba en su conjunto, las inversiones del Estado en Aragón se han reducido más de un 23% en los últimos dos años, reducido respecto al ejercicio anterior.

Por tanto, si alguien tiene legitimidad para exigir que este problema, gordísimo problema financiero y de desbloquear todas estas actuaciones, si alguien tiene obligación moral de resolverlo es aquel que ha mermado la participación de Aragón, que ha reducido..., aquel ministerio, ya en términos globales, aquel Gobierno español que ha reducido, como digo, un 23% las inversiones de Aragón en los últimos dos años, mientras el conjunto de la media estatal ha aumentado.

Pues bien. Porque, si no, ¿cuál es la alternativa, señor consejero? La pregunta es... —y podemos entrar en el detalle de algunas actuaciones—, la pregunta es: ¿vamos a dejar el túnel de la A-68, después de una ingente, importantísima inversión realizada, paralizado durante años y años simplemente porque el Ministerio de Fomento no va a encontrar la fórmula o no va a tener la voluntad política, como socio mayoritario y, por tanto, como socio más responsable en esta sociedad, de ejecutar y de concluir esas obras de medidas de seguridad? ¿Perderemos decenas y decenas o inutilizaremos decenas y decenas de millones por no encontrar al final dieciocho para resolver ese asunto? Y a los ciudadanos, ¿les explicaremos que, lo que tenía que estar en funcionamiento para la Expo, llegará el año 2013 y 2014, y no estará finalizado? ¿Les explicaremos eso? Porque de esto es de lo que estamos hablando.

¿Les explicaremos que la prolongación de Tenor Fleta y la urbanización de esa calle sobre las vías del tren, por un importe inferior en millones a este, al anterior, seguirá también por los años de los años esperando que lleguen tiempos mejores, cuando también tenía una fecha determinada de ejecución?

¿Les explicaremos que la urbanización de toda la zona de El Portillo, de ese entorno de la antigua estación, que tantos dibujos y tantos planes rindió y tantas portadas ocupó, seguirá así durante años y años, si acaso con alguna actuación financiada o proveniente de otra Administración, como CaixaForum, que en su entorno se ubicará, y el resto seguirá viendo crecer matojos durante años y años, porque eso, que era tan prioritario y tan urgente en 2002, parece ser que ahora ha dejado de serlo o desde el ministerio...? Porque quiero entender que no es así por parte del Gobierno de Aragón ni por parte del Ayuntamiento de Zaragoza

y que están en la búsqueda de soluciones. Toda esta parte nos la contará usted en la respuesta a la comparecencia.

¿Les explicaremos a los ciudadanos también que la urbanización de ese barrio del AVE y de ese entorno de la estación de Delicias seguirá así, durante tiempos y tiempos, y las cicatrices ferroviarias, y todos los dibujos y diseños, por no hablar de millas digitales y por no hablar de todas las cosas que iban a acompañar a esto, seguirá así también durante años y años?

¿O qué les diremos a los vecinos de la avenida de Navarra, que se frotarían las manos en su día cuando vieron que se incluía su actuación, que podía haber tenido otras vías de financiación, pero que se incluyó su reforma formando parte de este conjunto de actuaciones y de este convenio, y que la vieron cerca, de repente les diremos que no, que los que venían detrás con sus calles ordinarias de cada año, esos las irán teniendo, pero ellos no, ellos tendrán que esperar durante años y años a que se resuelva esta situación?

¿O qué diremos —aunque aquí tendremos menos manifestaciones en las calles, pero sabe usted que no porque sea menos importante—, qué diremos respecto a la prolongación de la ronda sur ferroviaria? Por cierto: hablamos de una obra y de una actuación, una magna actuación, una inversión importantísima, de muchos cientos..., de muchos millones de euros, más de cien millones (ciento treinta y siete millones de euros según algunas de las valoraciones), y que sin terminarla va a ser difícil completar el mapa de la logística en Zaragoza y, por tanto, en Aragón, difícil de garantizar unos accesos en condiciones a la estación, a la macroestación de la propia Plaza. Porque esto es una actuación importantísima, pero, si no se puede hacer al final y no hay financiación con las vías previstas, ¿desde Fomento se debe renunciar o debemos permanecer en silencio ante la no inclusión por parte de Fomento de estas actuaciones o no buscar alternativas o soluciones para dar respuesta a este problema?

Creo, señor consejero, señorías, que son demasiados problemas juntos, demasiadas actuaciones importantes, trascendentes, estratégicas sin resolver como para poder permanecer en silencio o como para que no se planteen siquiera encima de la mesa propuestas de solución o vías de solución.

Creo que no he hablado de la red de cercanías. Hemos tenido también otros debates monográficos, pero sabe usted que en el mismo convenio aparecen también los compromisos específicos y concretos, que, más allá de la puesta en marcha justo en el mes de junio, coincidiendo con la inminente inauguración de la Expo, nada más se ha hecho. Todavía no se ha avanzado nada más, y espero que tenga otras vías de financiación, porque, si no, pasarán también, como todas estas dotaciones, pasarán a la cola o al sueño de los justos de 2014 a 2015, suponiendo que en aquel momento hayan cambiado las cosas, pueda rehacerse todo... Porque, claro, ¿volverán a tener...? Los selos, ¿volverán a tener el valor que tuvieron en su momento? ¿Lo volverán a tener? No lo sé. Yo, como ustedes, imagino que no lo sabemos. Podemos pensar que las cosas algún día volverán a su curso, pero no sabemos si ese curso o esa situación era la deseable, ni la conveniente, ni la buena, ni la correcta, ni la lógica en aquellos momentos.

Pero cuando hablamos de más de mil doscientos millones de euros es para ponerse a temblar que no haya encima de la mesa ninguna propuesta, ningún planteamiento. Y yo pregunto que cuál es el modelo, cuál es la propuesta, cuál es la alternativa o qué opina, qué piensa, qué cree el Gobierno de Aragón que debe hacerse para solucionar este problema. Porque estoy seguro de que el Gobierno de Aragón, como el Ayuntamiento de Zaragoza, que ya tuvo un debate monográfico pedido por nuestro grupo, por todos los grupos municipales, al final, específicamente sobre este asunto... Aquí no lo hemos tenido. Esta comparecencia de hoy es lo más aproximado que tenemos a ese debate monográfico que tuvieron en el Ayuntamiento de Zaragoza hace ya algún tiempo —ya fue este año pasado—. Aquí lo tenemos ahora. Y por primera vez después de marzo de 2008 queremos saber qué opina el Gobierno de Aragón, qué plantea el Gobierno de Aragón y qué espera que haga el Ministerio de Fomento para dar respuesta a todas estas importantísimas, prioritarias y urgentes en 2002 —más ahora— actuaciones que están paralizadas.

Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Fuster.

A continuación tiene la palabra el señor consejero de Obras Públicas para contestar a los grupos anteriores.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Gracias, señor presidente.

Señorías.

Señor Torres y señor Fuster.

Evidentemente, hoy he venido aquí a dar cuenta de la situación de la sociedad Zaragoza Alta Velocidad, de las obras, pero sí que es imprescindible hacer un recordatorio de lo que ha sido hasta ahora el convenio, cómo se firmó, quién lo firmó, qué responsabilidades tenemos cada uno; porque, evidentemente, ustedes han lanzado al aire muchas afirmaciones, muchas acusaciones, pero quiero recordarles cómo se gestó este convenio, quién estaba en la gestación de este convenio, cuál era el contenido del convenio, qué es lo que teníamos que hacer, que estaba todo previsto, y qué responsabilidad tenemos cada uno, que yo, desde luego, no la eludo de ninguna manera.

Pero sí que es importante que cada uno se centre en lo que ha ocurrido hasta ahora. Por cierto, que no son ocho años y un día: son ocho años, un mes y un día, que también es una... Que estamos en marzo, y se firmó en febrero. Pero bueno...

El señor diputado TORRES MILLERA: 23 de marzo de 2002. *Boletín Oficial del Estado.*

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Usted ha dicho «febrero».

El señor diputado TORRES MILLERA [desde el escaño]: ¡Ah! Pues bueno...

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Por eso le decía. Bue-

no, vale. Bueno, en todo caso, también sería sentencia. Ocho años, un mes, un día también... *[Risas.]*

Bueno. Yo quiero recordarles, evidentemente, que este convenio se firmó en el año 2002 y que lo firmaron el ministro Álvarez Cascos, el presidente Iglesias y el alcalde Atarés. El objeto era realizar una serie de obras derivadas de la transformación urbanística de Zaragoza asociadas a la nueva red arterial ferroviaria. Y se constituye una sociedad en la que en esos momentos 50% es el Estado, el 25 el ayuntamiento, el 25 el Gobierno. Es decir: el 75%, el Partido Popular, y el 25%, el Grupo Socialista en esos momentos. Digo por centrar un poco también el debate en temas políticos.

Las obras a realizar vienen recogidas perfectamente en el anexo I del convenio. Hay seis actuaciones en la reposición de las instalaciones ferroviarias existentes, siete actuaciones en integración de la nueva red ferroviaria con su entorno; después está la transformación urbanística de los suelos en los que el ferrocarril abandona ese ámbito territorial por su traslado a una nueva ubicación, que son ocho actuaciones; y otras siete actuaciones que son los sistemas generales viarios, que complementan las actuaciones anteriores y que dan servicio a la nueva red ferroviaria.

Hacen una valoración económica, señor Torres, es cierto, una estimación de cuatrocientos catorce millones. Por ejemplo, hacen una estimación de que el puente del Tercer Milenio nos va a costar doce millones de euros. ¡No sé qué puente querían hacer ustedes! Querían hacer alguna pasarela o... Pero la realidad es que nos ha costado más de cincuenta. Podría contarle las otras estimaciones. Le pongo esa porque es la más clara, pero hay estimaciones que no sé cómo se hicieron en ese momento.

En esos cuatrocientos catorce millones no estaba incluida ni la estación de Delicias, que ya estaba hecha o estaba a punto... No, en los cuatrocientos catorce no estaba incluida la estación de Delicias. Eso es. En los cuatrocientos catorce no estaba. La ejecución de la prolongación de la ronda Hispanidad, la estación central de autobuses o la segunda estación del AVE.

Además, decían claramente cómo se tenía que pagar. La cláusula novena lo dice claro: «Se costearán las inversiones con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos, de acuerdo con los cambios de uso, a través de la modificación del planeamiento vigente o su desarrollo». Lo teníamos claro. Iba a haber unas plusvalías que generarían ingresos suficientes para pagar todo eso. Además, hay una aportación en metálico del Gobierno de Aragón, que son veintisiete millones de euros, además del compromiso de la segunda estación del AVE, que, desde luego, ojalá nos costara lo que dice también ahí que iba a costar.

Y luego hay una cláusula —muy previsoros ustedes, porque sí que lo son— en la que la programación temporal... Dice: «La sociedad ya definirá el plan de etapas y el balance económico de la operación, teniendo en cuenta que debe en primer lugar pagarse el pago de las obras ferroviarias descritas en el apartado A». O sea, nadie fija: «Pues este convenio se hará en 2005, en 2006, en 2007...» No fijan. ¿Por qué no lo fijan? Porque era en esos momentos bastante difícil de fijar una situación de cuándo se iban a hacer estas obras y cómo se iban a pagar.

Hay un asunto también muy curioso en esta primera parte de la sociedad, que yo he estado revisando, que es que —y entonces estaban ustedes, señor Fuster, en el Consejo— se licitó el 95% de las obras en los años que ustedes estuvieron, el 95% de las obras. Ahora, nadie tenía previsto cómo se iban a pagar, porque no se sacó ningún suelo a la venta. O sea, todos tenemos claro que había que sacar obras, que había que hacer obras porque eran imprescindibles, pero alguien en la sociedad también podría haber dicho: «Pues mire, efectivamente, este 95% de las obras que estamos licitando vamos a pagarlas sacando suelo». Porque, claro, el suelo entonces no se sacó. Se sacó después, y también se criticó cuando se sacó. Pero lo lógico era haber previsto, cuando se sacó la licitación, cómo se iban a sacar también a la venta los suelos, porque tenían que ir ligadas, tenían que ir ligadas la licitación de obras y la generación de ingresos para seguir pagando esas obras.

Y quiero recordarlo aquí, porque también eso hay que contarle a los ciudadanos. Hay que contar tantas cosas a los ciudadanos, ha dicho usted, que eso también habría que contarle. ¿Qué previsión había para pagarlo? ¿Por qué no se sacó suelo en ese momento? ¿Qué problemas había? ¿O se esperaba a que valieran más los suelos y «no os preocupéis, que esto lo tenemos aquí, suelo, y ya se pagará»? Pero el 95% de las licitaciones de las obras se sacó en ese período. Y, desde luego, yo no he visto que se sacara ningún suelo a la venta, que es lo que habría que haber hecho para haber ido pagando las obras que se querían transformar.

La evolución y, además, las modificaciones de la Expo vienen un poco a complicar un poco más la situación de la sociedad. Aparece la Expo, de la que todos estábamos muy contentos y muy orgullosos, pero también aparecen nuevas cargas para la sociedad que tiene que recoger. Además, tienen que apresurar las obras, acelerarlas, porque era importante llegar a las obras. Yo recuerdo en esa comparecencia que usted decía —y usted también, señor Torres— que no iba a haber cercanías, que no iba a haber, que no íbamos a llegar... Y al final se llegó —era el año 2008—. Ya no hemos vuelto a hablar. Bueno, cercanías... Luego hablaremos. Con eso de que saco pecho, no saco pecho... Porque, al final, las cercanías, usted, señor Fuster, debería no renegar de las cercanías. Es un hijo suyo, de su partido. Yo lo he tenido que adoptar, pero ustedes tienen una parte sustancial. Y lo que pasa es que, si al final el chico no sale muy estudioso, hay que hacer que prospere. Y eso es lo que intento hacer yo: que las cercanías crezcan, que sean mejores... Pero yo no renuncio, ya le digo. Y ustedes tienen un papel importante. Deberían ayudarme a que esas cercanías, que ahora no nos gustan tanto, en un futuro sean un punto importante de la intermodalidad de Zaragoza. Además, los usuarios que las están utilizando tienen una muy buena opinión: 8,7 sobre 10 de nota le ponen los usuarios que las utilizan. Los mejores trenes que tiene Renfe los está utilizando en las cercanías. ¿Qué pasa, que solamente las cogen ochocientos? Estoy seguro de que, si las cogieran ocho mil, habría padres de las cercanías por todos lados, pero, como solo son ochocientos, este consejero tiene que sacar pecho. Yo sí que creo que las cercanías son imprescindibles en Za-

ragoza, que han sido importantes, que su aportación a la ciudad de Zaragoza con ese esfuerzo que hicieron merece la pena, pero ahora tenemos que intentar que el chico nos salga estudioso y que crezca y que sea tan guapo como esperábamos. En fin, permítanme la licencia, pero creo que sí que es importante que cada uno asuma su parte de responsabilidad.

Después, en la designación, como digo, de la Expo aparecieron el cierre del tercer cinturón, la inclusión de Zaragoza en el Plan de Transporte Ferroviario, las cercanías, que supusieron un esfuerzo importante y que, bueno... En realidad, en tres años se licitaron seiscientos millones de euros —es lo que le acabo de decir—, seiscientos millones de euros, que es una cantidad muy importante, sobre todo si no iba acompañado de la salida del suelo.

De las veintiocho actuaciones previstas en el convenio, que vienen desglosadas perfectamente, en estos momentos, de las veintiocho, diecinueve se han finalizado, diecinueve; seis están en diferentes grados de ejecución, y tres están pendientes de tomar decisiones, tres.

Yo les quiero hacer un repaso de todas, porque he venido fundamentalmente a dar cuenta de la situación en la que se encuentran las obras. Entonces, en la reposición de instalaciones ferroviarias, además de la nueva estación ferroviaria, que, como sabe todo el mundo, está finalizada, aunque hay que hacer algún pequeño ajuste en las oficinas por un problema de diseño inicial, señor Torres, que ahora nos impide trasladar oficinas a la estación porque hubo un pequeño problema de diseño inicial —y ustedes también tienen algo que ver—, y ahora se tienen que adaptar —eso ha sido también un poco el problema del retraso de la instalación de Correos, etcétera—. Entonces, las expropiaciones están terminadas, el traslado de las instalaciones ferroviarias a Plaza está finalizado, la construcción de la ronda sur ferroviaria está en ejecución. Son ciento treinta y siete millones lo que falta de terminar para darle salida a la plataforma de Plaza hacia la ronda sur. Quiero decir que es una obra para nosotros prioritaria —ya se lo voy aclarando—, para nosotros esta es una obra prioritaria y, desde luego, en la que más vamos a poner énfasis para que avance. En estos momentos no está parada. Se ha sometido a información pública el estudio informativo. Y se debe realizar la declaración de impacto medioambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente. El coste total son ciento ochenta y cinco, que son ciento treinta y siete más la parte de Adif que tiene que pagar. En el año 2005 se encomendaron al Adif la redacción y la dirección de los proyectos. Por lo tanto, esta obra para nosotros es prioritaria. Se está avanzando en los temas administrativos, y, desde luego, de ninguna manera Aragón puede prescindir de esa salida de Plaza hacia el sur. La reposición de las instalaciones de apoyo en el complejo ferroviario del Arrabal también está finalizada. Está en ejecución el traslado de las dependencias de Renfe, Correos y el cuartel. Hace dos meses se licitó la construcción de una nave en La Cartuja para trasladar parte de las instalaciones de Renfe a El Portillo. Ya les he dicho que los servicios técnicos de Adif y sindicatos de Adif y Renfe se trasladaron a la zona de oficinas de la estación de Delicias. Debido al mal diseño de las mismas, que no cumple con la normativa que le es de

aplicación —y no ha cambiado desde que se hiciera el edificio—, la sociedad tiene que hacer frente a una remodelación por valor de unos seis millones de euros.

En cuanto a la integración de la nueva red ferroviaria con su entorno, el cubrimiento del túnel desde Iriarte Reinoso a la avenida de Madrid está finalizado; el cubrimiento de vías de El Portillo está finalizado; el cubrimiento de vías en Miraflores está finalizado; el cubrimiento de los túneles de la estación hasta Iriarte Reinoso está finalizado; las losas y urbanización de la nueva plaza en la avenida de Navarra están finalizadas; el cubrimiento de las vías en Miraflores, la segunda fase está finalizada; las infraestructuras ferroviarias de actuaciones en el eje ferroviario Portillo-Fleta-Miraflores —lo que antes se llamaban apeaderos, y yo creo que podemos llamar estaciones— están finalizadas. Se han hecho las dos estaciones, no dos apeaderos: la de El Portillo y Miraflores. Y, como bien han recordado, el Ministerio de Fomento licitó a primeros de febrero la estación de Goya por valor de 44,4 millones de euros. Está en licitación, y ese es un punto que también era importante, que Fomento ha demostrado ahí la sensibilidad que tiene que demostrar, porque era imprescindible. Y se ha licitado, a pesar de que la financiación la van a aportar ellos, porque nosotros, desde la sociedad, era imposible asumirlo.

Con respecto a la transformación urbanística de los suelos, la demolición en El Portillo y la reposición de los servicios en el área intermodal de Delicias están finalizados, la urbanización de la nueva plaza del centro empresarial está finalizada, y queda pendiente la urbanización de la zona residencial trasera del centro comercial Augusta.

Lo que sí que le puedo decir, sobre todo a usted, señor Fuster, que creo que es el que lo ha dicho, que en estos momentos tenemos zonas, parcelas ya urbanizadas (en concreto, la II, III, V, VI y VII), de tal manera que, conforme se vaya vendiendo ese suelo, iremos urbanizando el resto. Pero, si hay algo prioritario, desde luego, esto no lo es, porque tenemos suelo ahora mismo para poder vender si tuviéramos alguien que lo comprara.

La urbanización de la zona de El Portillo, incluidos los viales y el parque, está en ejecución. No se han podido comenzar las obras porque era necesaria la desafectación del suelo, lo que no tuvo lugar hasta primeros de marzo de 2010. Entonces, la sociedad cumplirá con sus obligaciones de entregarle las parcelas al Ayuntamiento de Zaragoza para que este pueda cumplir en lo relativo a lo de CaixaForum y el edificio de la Sociedad General de Autores. Por lo tanto, se va a comenzar a urbanizar. Ya se ha hecho en otras áreas, como, por ejemplo, en la zona de la estación de cercanías de El Portillo.

También está finalizada la urbanización del Parque Lineal, entre el nuevo viario, la sustitución de la A-68. Está terminada la ejecución de los viales y nueva urbanización en límites Almozara y Delicias. Están en ejecución la urbanización y reconversión del corredor ferroviario Oliver-Valdefierro. Está pendiente, como bien usted ha dicho, la reconversión de la avenida de Navarra. Está finalizada la reubicación del nudo de enlace de la avenida de Madrid, terminada la ejecución de los otros viales de acceso a la estación. Está terminada la transformación de la A-68 en viario ur-

bano. Está terminada la construcción del puente del Tercer Milenio. Está pendiente la ejecución vial de la prolongación de la ronda Hispanidad. Está finalizada la estación central de autobuses. Y está en ejecución la segunda estación del AVE, que, como saben, comenzaron los trabajos en julio de 2009.

Además, otros asuntos, otros temas que no estaban recogidos en el convenio. El túnel viario de la A-68, que era una de las partes importantes de esta comparecencia, el proyecto de seguridad está redactado, y estamos pendientes de la evaluación por parte de los servicios técnicos del ayuntamiento. Desde luego que esta es una obra que no se puede quedar sin concluir. Se ha hecho una parte importante de inversión —ya se lo dije en la última intervención—, y es una obra que tenemos que terminar. En estos momentos, el proyecto está en revisión técnica por parte de los servicios técnicos del ayuntamiento, y el interés y la intención del Gobierno de Aragón son que se concluyan las obras y que se termine ese túnel.

Se han terminado también las cercanías, la estación de El Portillo y la estación de Miraflores, con una inversión de veinte y veinticinco millones de euros respectivamente.

Eso, con respecto a las actuaciones. Es decir, lo que les he dicho: diecinueve se han finalizado, seis están en ejecución y tres están pendientes de tomar decisiones.

Desde el punto de vista económico-financiero, ha habido diferentes motivos por los que hemos llegado a una situación complicada: el elevado volumen de obra licitado, la necesidad de acortar plazos en la ejecución de las obras —era imprescindible acortar esos plazos— y luego, evidentemente, la crisis económica. No estamos vendiendo parcelas, y eso nos ha llevado a una situación complicada desde el punto de vista económico-financiero. No tenemos liquidez, la sociedad no tiene liquidez, pero tiene un patrimonio que le respalda las infraestructuras que tiene que ejecutar y que está ejecutando. Yo, el valor actual, tampoco me atrevo a decir cuál es el valor, pero el valor de activos que tiene la sociedad, con la valoración que teníamos, era superior a los mil millones de euros.

Desde el punto de vista de la ejecución de las obras —y ya he dicho que es un complejo marco de actuaciones—, en el convenio entre Zaragoza Alta Velocidad, la Expo, donde además fue necesario integrar la plataforma ferroviaria, pero quiero destacar que se han hecho grandes..., aparte de todo lo que les he nombrado, grandes infraestructuras: el cubrimiento de las vías en Tenor Fleta; el puente del Tercer Milenio y el cierre del Tercer Cinturón; la gran plaza de la estación de Delicias y el anillo viario; el paseo del Agua; la avenida de Soria; la plaza de la Ciudadanía; las zonas verdes; todo el complejo ferroviario de Plaza; se ha puesto en marcha la primera línea de cercanías. Es decir, yo creo que son actuaciones muy importantes por las que yo creo que este convenio ha sido y es muy importante para la ciudad de Zaragoza.

En conclusión —porque yo creo que de casi todos los temas ya le he dado información; después les podré añadir lo que ustedes me soliciten—, en resumen, diecinueve actuaciones de las veintiocho, seis están en ejecución y tres pendientes.

La labor desarrollada por la sociedad, desde luego, ha permitido un impulso importante a la transformación urbanística de la ciudad de Zaragoza, yo creo que sin antecedentes en la historia reciente de Zaragoza. Se han puesto a disposición de Zaragoza más de un millón de metros cuadrados recuperados entre los terrenos de la antigua estación y el entorno de la estación intermodal de Delicias. Se han puesto en marcha las cercanías. Y ahora, fundamentalmente, ahora, en estos momentos, hay que consolidar la red de cercanías, y la estación de Goya es —creo que estará usted de acuerdo, estarán ustedes de acuerdo—, es una pieza clave en la que se está trabajando y que se ha desbloqueado. En el túnel de salida de la A-68, que, desde luego, en cuanto estén los informes técnicos, tenemos que seguir impulsando para terminarlo. Y fundamentalmente, al menos para este consejero, creo que es importantísimo terminar la ronda sur ferroviaria, que permitirá ir desarrollando Plaza y que la zona logística de Zaragoza y las vías, la zona viaria de trenes de Zaragoza en mercancías sea un nodo importante dentro de lo que es el desarrollo de la red ferroviaria en España.

Esta es la visión que yo tengo del convenio, un convenio importantísimo, en el que todos tenemos cosas que aportar y cosas que decir; que, desde luego, no está en la mejor situación financiera posible, aunque sí que es cierto que tiene unos activos importantes; que en estos momentos no tenemos suelo, que era la principal fuente o casi única fuente de generación de ingresos para terminar las obras; y que, desde luego, vamos a tener que esperar un poco, a ver cómo se desarrolla la sociedad, a ver cómo se van vendiendo..., cómo cambia la situación económica, que nos permita vender nuestros activos y seguir terminando un convenio del que, cuando esté finalizado, yo creo que todos los que han participado nos deberíamos sentir orgullosos de él.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor consejero.

A continuación tiene la palabra el representante del Grupo Popular para su réplica por un tiempo máximo de cinco minutos.

El señor diputado TORRES MILLERA: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor consejero, por su información.

Aunque, realmente, para los que seguimos este tema con convicción y con ilusión, la verdad es que tampoco ha habido noticias nuevas ni ha habido, de lo que no sabemos, no ha habido ninguna novedad. Permítame que se lo diga así, señor consejero.

Mire, comparto con usted una cosa, y sabe que la he dicho siempre: este convenio fue un elemento, un marco jurídico extraordinario para Zaragoza y su entorno. Lo tengo clarísimo. ¿Que podía tener defectos? Sí, sin ninguna duda, faltaría más. Entre otras cosas porque, cuando un presidente de Gobierno, sea del partido que sea, un alcalde, sea del partido que sea, y un ministro, sea del partido que sea, firman documentos... Yo no hago proyectos y usted tampoco. Nosotros estamos aquí para impulsar políticamente, unos desde el Gobierno y otros desde la oposición, y quién sabe

si a partir del año que viene será al revés. Quién lo sabe, ¿no? Es decir, lo veremos cuando los ciudadanos emitan su voto.

¡Pero sí que le quiero decir una cuestión! Porque además ha habido aquí un... Mire, en primer lugar, me gustaría que quedase una cosa clara: el convenio —que, si he dicho «febrero», me he equivocado; es del 23 de marzo de 2002—, en su acuerdo décimo, dice textualmente: «La aportación máxima para todas estas actuaciones serán los recursos que la sociedad genere —plusvalías fundamentalmente, préstamos, etcétera—; los fondos europeos que obtenga —no sabemos si se han pedido, no sabemos si hay— y las nuevas aportaciones que, en su caso, decidan los socios». No solamente los suelos se contemplaban como fórmula de financiación; también aportaciones de socios y también ayudas europeas. Y le quiero recordar —aunque usted no estaba entonces en el departamento, seguro que se acordará, porque siempre le ha gustado estar informado de los temas— que en aquel momento se decía, cuando se firmó este convenio, las críticas del Partido Socialista, y mucho más aún de Chunta, eran que era una barbaridad que este convenio se financiase con las ventas de suelos, que este convenio se tenía que financiar por Fomento con las aportaciones presupuestarias. Se pedía que todo el convenio y todas las obras se hicieran con las aportaciones presupuestarias. Al final se aceptó el convenio. Porque aquí ha habido un pequeño rifirrafe, y tengo la sensación de que seguirá después, al hilo de eso. Miren, les voy a recordar una cuestión. No les voy a decir las fechas, por no cansar y porque hablar de memoria tantos días me parecería un exceso, pero se criticó la generación de plusvalías cuando el Partido Popular estaba en la alcaldía de Zaragoza o en el Gobierno de Aragón, al ministro Álvarez Cascos fundamentalmente. Se pedía que tenían que estar en los presupuestos. Cuando hay cambio de gobierno en 2004, lo que hizo el gobierno del Ayuntamiento de Zaragoza, el Ministerio de Fomento y este Gobierno de Aragón es duplicar en un barrio y triplicar en el otro —hablo de El Portillo y hablo del AVE— los aprovechamientos urbanísticos. Es más: en el barrio de El Portillo, que estaban contemplados equipamientos, que estaban contempladas zonas verdes, etcétera, etcétera, todo el volumen edificable se convierte en comercial, residencial, etcétera, etcétera. ¡Se aumentan!

¿Qué sucedió —que es bueno que nos acordemos, es bueno que nos acordemos—? Entre que se ponían de acuerdo, modificaban los aprovechamientos y discutían —y en aquel momento no era 75/25: era cien por cien— se perdieron dos años maravillosos para haberles sacado un rendimiento urbanístico a estos suelos. Y, cuando esos suelos estuvieron en condiciones de salir a la subasta, se llegó tarde, porque se nos había echado la crisis encima, señor consejero. Y en eso tuvo mucha, muchísima responsabilidad, el Ayuntamiento de Zaragoza, fundamentalmente el Ayuntamiento de Zaragoza. Obviamente, ahí, el Gobierno de Aragón, salvo acelerar las cuestiones que le competieran en la Comisión Provincial de Obras Públicas o de Ordenación del Territorio, tenía poco más que decir, salvo que no hubiera estado de acuerdo, faltaría más.

Ese es el resultado de falta de financiación. Pero se lo recuerdo otra vez, señor consejero: ¿se han pedido

ayudas europeas para alguna obra?; ¿se ha iniciado un solo expediente de financiación europea, uno solo? Y la posibilidad de que aporten los socios, si consideramos que son prioritarias.

Y repito: si yo le veo a usted y sé que... Y, además, coincido en las prioridades que usted ha marcado. Me he puesto un circulito en cada una de las prioridades que ha marcado porque pienso las mismas. Pero es que le voy a decir una cuestión. Este convenio es bueno, ¿verdad? ¡Hombre, pues bueno debía ser! usted lo ha dicho. Un 75% de instituciones gobernaba el PP, y un 25%, el PSOE. ¿Y este convenio se ha vuelto malo cuando solo gobierna el PSOE? Claro, cuando el PP estaba en el gobierno de la nación y en el ayuntamiento, este convenio era fantástico, y ahora que resulta que ustedes gobiernan en todos los sitios es cuando el convenio está parado y no se financian las obras. Tiene usted razón cuando lo ha dicho, tiene usted razón, señor consejero. Es verdad. Ese planteamiento que usted hace, no había caído yo, y celebro la idea que me ha dado. Es decir, tiene usted razón.

Mire, para mí es prioritaria la ronda sur. Mucho más —y esto de comparar siempre es malo—, mucho más que algunas obras que estamos todo el día reclamando como prioritarias todo el mundo, y el Gobierno también, en sus reuniones de la bilateral. Es fundamental porque afecta al desarrollo.

Para mí es fundamental —y lo contrario sería una aberración— que se abra el túnel de la A-68. Podríamos discutir si es imprescindible si no estuviera empujado, señor consejero, pero, cuando según los datos de la propia sociedad solo le faltan diecisiete millones de euros para abrir, le faltan cuestiones de seguridad, cuestiones de rodamientos y cuestiones de equipamientos... ¡Es patético! Mire, no le voy a sacar todos los recortes de prensa, pero yo recuerdo cuando el señor Morlán, representante del 50% en este convenio, dijo que no era prioritario el túnel de la A-68. Es un titular que ocupaba media página en un medio de comunicación aragonés. ¿Se acuerdan ustedes o...? ¿Verdad que se acuerdan? No es prioritario.

Por supuesto, Goya.

Y, con respecto a las cercanías, yo creo que no lo decía por el PP, yo creo que no, pero no le quede ninguna duda de que le estamos apoyando. Lo que no nos gusta es que tengamos unas cercanías cojas, que lo dije en la comisión anterior que usted compareció por temas ferroviarios también. O sea, somos, esta ciudad es la quinta ciudad de España y tiene la cercanía duodécima en cuanto a kilómetros, líneas, usuarios, etcétera. ¡Si lo que tienen que hacer es empujar más, es convencer al Gobierno! Pero, señor consejero, está en la situación ideal. ¡Cien por cien de socios de Zaragoza Alta Velocidad son del mismo partido! ¡A ver si va a resultar que ese es el problema por el que no se avanza! Que problemas tuvimos en su día con Zaragoza Alta Velocidad, con consejeros delegados, por familias y por cosas así, problemas. No vamos a retrotraernos a estos ocho años y un día de historia. ¡Ya lo sabemos! Pero, señor consejero, ¿cuál es el futuro?, ¿cuáles son los plazos?, ¿cuál es la financiación?

Mire, usted ha dicho una cosa que es cierta —y le alabo la sinceridad—: no hay liquidez. Eso es algo evidente. De hecho, el propio Fomento adelanta la financiación de la estación de Goya diciendo: «En

cinco años, la sociedad lo tiene que devolver». Es decir, revertir el 50% si es que hay devolución. Lo dice el propio Fomento en su día. Luego ya veremos lo que sucede cuando acaben los cinco años. Lo importante es que la obra se adjudique y empiece cuanto antes, y, efectivamente, no acabemos haciendo una doble obra y una doble molestia a los usuarios del centro de la ciudad de Zaragoza.

Y usted ha hablado del activo y del pasivo. Mire, si no me equivoco, cuando en estas Cortes se debatió sobre el uso de los cuatrocientos ochenta y cinco millones de euros del préstamo y denunciamos, entonces se nos dijo que no; algún portavoz de los que sostienen al Gobierno nos dijo que no era verdad. Se ha visto después que, efectivamente, los cuatrocientos ochenta y cinco millones de euros eran para pagar préstamo, obra y gasto corriente. ¡Ni un céntimo para nueva obra! Se ha visto clarísimamente. Entonces se dijo que lo que quedaba pendiente, más las deudas, eran mil veinticuatro millones de euros, no los mil doscientos que actualiza el señor Fuster. Y se decía que los suelos podían valer mil ciento setenta y seis millones de euros, con lo cual, desde un punto de vista contable, había equilibrio, y había equilibrio en favor de la sociedad, había superávit. Pero, claro, ¿de cuándo son las valoraciones de esos suelos: de 2004, de 2006...? ¿Se han retasado esos suelos?

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Señor Torres, vaya terminando, por favor.

El señor diputado TORRES MILLERA: Termino ahora mismo, señor presidente.

Claro, es que yo... Ojalá se vendan todos los suelos, señor consejero, y ojalá se vendan lo mejor posible, no tenga ninguna duda —y usted sabe que lo deseo igual que usted—. No es el mejor momento, y todo me hace pensar que no habrá excesiva fluidez, pero de lo que tengo mis dudas es de que, al precio de 2010, esos suelos valgan mil ciento setenta y seis millones de euros. Yo creo que valen bastante menos.

¿Y cuál es el planteamiento, señor consejero? El Gobierno de Aragón, en cuanto que además es el único socio de la sociedad que está desde su fundación el mismo Gobierno, el mismo presidente de Gobierno, tiene que impulsar otras vías de financiación: por ayudas europeas y por aportación de los presupuestos. No me consta que haya intención de ninguna de las dos. Denos alguna noticia en ese sentido, porque, si no, al final, como ha dicho usted muy gráficamente, tendremos que esperar un poco; pero un poco, ¿qué es: 2014, 2015, 2016? Usted sabe que algunas de estas obras —y no hablo de las urbanizaciones; las urbanizaciones ocasionan molestias a los ciudadanos, pero, al final, un retraso no tiene por qué influir directamente en el desarrollo—, algunas de las obras que hacen referencia a las cuestiones ferroviarias, como el túnel de la A-68 y la ronda sur, son fundamentales para el desarrollo de Zaragoza y de Aragón, y llevamos demasiado retraso.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Torres.

A continuación tiene otros cinco minutos el representante de Chunta Aragonesista para la réplica.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señor presidente.

Señor consejero.

Mire, lo que hay en el convenio de 2002... Lo que sí hay es la propia estación intermodal de Delicias, la primera de todas. En el Anexo I de inversiones: A1, nueva estación ferroviaria de Delicias, ciento ochenta millones trescientos tres mil. Está en el convenio. ¿Sabe qué es lo que no estaba en el convenio? Las cercanías ferroviarias, efectivamente.

Y empiezo con esto para decirle que... No, no, para nada. Si lo ha entendido así, abandone, abandone ese pensamiento. En absoluto... No es que renunciemos a la paternidad, en la parte que nos corresponde, que es bastante, de las cercanías: es que estamos muy orgullosos de ellas. Y, en esta misma sala, este mismo portavoz ha defendido la gestión de entonces nuestro grupo municipal para conseguir introducir —que no estaban, como pueden comprobar sus señorías, que no estaban en el convenio en 2002—, para introducir un sistema de cercanías, el nacimiento de un sistema de cercanías. Y las buenas críticas que nos costó, porque sabe usted, como ha recordado alguno, que efectivamente supuso aumentar la edificabilidad en alguna de las pastillas urbanas, en las que entendimos en un momento determinado que, puestas en la balanza una cosa y la otra, y teniendo en cuenta que no se superaba la edificabilidad media de la ciudad, etcétera, se podía hacer. Pero, evidentemente, era una opción política, una cuestión de priorizar. Y, por tanto, no solo no es que no renunciemos a la paternidad, sino que estamos muy orgullosos de que, gracias a ese planteamiento, por fin y por primera vez, Fomento aceptara unas cercanías que se habían venido negando sistemáticamente, y específicamente a enmiendas de Chunta Aragonesista, desde el año 2000, cada uno de los años, hasta que se introdujo —creo que cuatro años después, aproximadamente, o cinco—, hasta que se introdujo en el convenio.

Estamos encantados de poder haber iniciado las cercanías. Lo que no nos gusta, como a usted, espero, es que se hayan quedado en estos momentos en ese embrión de cercanías, que no lleguen a Pedrola, que no lleguen hasta Gallur, que es hasta donde planteamos que lleguen, que no lleguen ya a La Cartuja y que no lleguen a Fuentes o a donde tengan que llegar posteriormente, o que no puedan enlazar en dirección hacia Huesca o hacia Plaza, tal y como usted tan acertadamente ha defendido en muchas ocasiones, etcétera. Eso es lo que nos preocupa. ¿La calidad de los usuarios? Lo que nos preocupa es que, efectivamente, no se conozcan y que, por no haber más estaciones... Claro que lo de Goya es fundamental, y hasta que no esté Goya, realmente..., es el quid de la cuestión, como he dicho muchas veces, pero lo que nos gustaría es que pudieran ampliarse, que pudieran conocerlas los ciudadanos, utilizarlas, porque, efectivamente, es un medio de transporte extraordinario. Y lo denota, como usted muy bien ha recordado, la opinión de los propios usuarios, que le ponen una nota altísima.

Ojalá podamos hablar de un sistema de cercanías que se parezca un poco a la última de las áreas me-

tropolitanas españolas, a la duodécima, aunque tenga doscientos mil habitantes la ciudad cabeza de esa área metropolitana donde esté. Ojalá se pareciera a la última... A la penúltima, porque somos la última en tiempo y también en kilómetros, también en número de líneas, también en todo absolutamente.

Hablaba usted, efectivamente... Nosotros, el convenio, el convenio de 2002... No se criticó el convenio. Quiero decir que fue una firma... A pesar de que entonces, efectivamente, había una mayoría política, la firma del convenio, lo que se buscaba, como recordaba el portavoz popular, lo que se buscaba, efectivamente, era que hubiera mayor implicación presupuestaria directa de las administraciones actuantes y que no se dejara todo a una gestión cual si fuera una inmobiliaria, es decir, que todo dependiera de que se vendieran los suelos o no. De hecho, el señor Torres se ha encargado de leer una cláusula donde, efectivamente, se introdujeron cuestiones que dejan claro que no solo lo inmobiliario era lo que lo iba a financiar, no solo fondos europeos: había aportación directa o aportación presupuestaria en la medida en que se considere oportuno. Claro, el asunto es que creo —y no nos dice usted nada al respecto— que hemos llegado a ese punto, hemos llegado a ese punto en el que lo inmobiliario parece que no está en condiciones de financiar las operaciones que hay que hacer. Y ahí es donde no nos dice usted ninguna alternativa ni nos dice nada que plantee el Gobierno de Aragón. ¿Qué dice el Gobierno de Aragón? ¿Nos resignamos y esperamos a 2015, a ver si escampa y de nuevo el valor del suelo recupera sus niveles de antaño? ¿Hacemos eso o intentamos buscar fórmulas alternativas? Mire el ejemplo... Le he hablado antes de la legitimidad que teníamos en Aragón con la reducción de inversiones que se había producido en estos años, pero le pongo el ejemplo en casa: el ejemplo es la estación de Goya. ¿Por qué se ha hecho la excepción con Goya y por qué Fomento se ha comprometido? Porque todo el mundo hemos entendido, todos —y espero que los acuerdos parlamentarios de las Cortes les ayudaran en este sentido—, todos entendimos que era una prioridad y que era una locura y que era de imposible explicación a la ciudadanía que después de construir el tranvía hubiera que levantarlo para hacer la estación. Todo el mundo entendió que eso no se sostenía, y se hizo un esfuerzo especial, porque se consideró prioritario, porque se consideró excepcional o extraordinario o urgente que había que acometerlo.

Y yo, la pregunta es... Porque creo que podemos compartir todos los grupos... De todas las actuaciones pendientes vamos a dejar a un lado las cuestiones de urbanización, que, evidentemente —estoy con usted—, en la medida en que a la sociedad no le falten parcelas que pueden enajenar en un momento determinado, esa no puede ser la prioridad. Si las hay y no se venden, no puede ser la prioridad proporcionar de nuevo más parcelas vendibles. Está claro que eso llegará en función de las necesidades. Seguro que, si mañana nos quisiera comprar todo el mundo, no tendríamos problema en solucionar, no habría problema en solucionar este asunto, de acuerdo. Pero podemos coincidir todos en que la finalización del túnel de la A-68, una vez que el grueso de la inversión está hecho... Porque, si no estuviera hecho, es verdad que podríamos

discutirlo. Es más, una obra discutible como cualquier otra, posiblemente más que otras esta, pero, una vez que está hecha, es difícil explicar que la tengamos paralizada por los temas de seguridad y por las cuestiones de equipamiento que faltan. Esa, ¿nos parece una prioridad? Sí. Hombre, ¿tan urgente o tan trascendente como la estación de Goya? No. Pero ¿es prioritario acabarlo? Pues habrá que acabarlo porque es penoso que después de hecha la inversión... Porque ahora es cuando estamos deslegitimando la actuación anterior si no se pone en funcionamiento por no finalizarla.

La ronda sur ferroviaria. Y aquí creo que ni siquiera..., yo creo que no son achacables especiales problemas de gestión y de retrasos. Sí, el presupuesto, evidentemente, es una estimación; como todo lo que había aquí era una estimación, y, por lo tanto, cuando se hace el proyecto y cuando se hace realmente un estudio en profundidad, se sabe lo que cuesta. Pero ¿consideramos que es prioritario? Yo creo que sí. Yo creo que todos consideramos que es una de las cuestiones estratégicas. ¿Que es caro, que vale dinero? Ya lo suponíamos. Aquí tampoco se quedaban cortos. Creo que lo valoraban en cien millones ya en el 2002, creo recordar. Exactamente: cien millones trescientos nueve mil euros. Quiero decir que ya sabíamos de qué estábamos hablando.

Pero ¿esto es importantísimo? Sí. ¿Es estratégico e imprescindible para Aragón, para la logística y para la apuesta que se ha hecho desde el Gobierno de Aragón (por tanto, desde la comunidad autónoma)? Sí. ¿Habrá que buscar para esto fórmulas alternativas? Sí. Yo le estoy diciendo: mire, si en el caso de Goya, que era tan importante, al final Fomento ha adelantado el dinero —vamos a decirlo así, adelantado el dinero—... Ya veremos si finalmente hay que repercutirlo todo en la sociedad, o si forma parte finalmente de su presupuesto, o sale de un remanente —no lo sé—.

Pero, como era tan importante, se ha hecho. Y yo pregunto: si estratégicamente es tan importante la variante sur, que lo es, ¿hemos de esperar también al 2015? Porque para esto todavía habrá que esperar más, porque catorce millones, dieciséis millones de algunas actuaciones supongo que se podrán ir consiguiendo, pero los ciento cuarenta millones que puede costar esto costará algo más. Por tanto, esta sería... Si hay que esperar al orden natural de la inyección económica de la sociedad, esta sería la última actuación.

¿Hemos de esperar hasta el final de todo, o consideramos que es una cuestión estratégica tan importante que en todo caso esta sí que podemos decir que claramente era competencia o es competencia del Ministerio de Fomento, o iniciamos una campaña para intentar conseguir que en las inversiones del Estado del ejercicio 2011, de los presupuestos generales del Estado, aparezca esta obra desglosada y con cargo al Ministerio de Fomento, a cuenta de otras o simplemente a cuenta de recuperar la inversión que nunca debimos perder? Pues sí.

¿Quiere saber si va a contar con el apoyo por lo menos de este grupo —yo creo que de toda la cámara—, de este grupo parlamentario para eso? Sí. Va a contar con todo el apoyo, y cuando quiera planteamos aquí una iniciativa al respecto para que vayan ustedes con ella diciendo: «Mire, la sociedad aragonesa considera que esto, que es prioritario, estratégico y urgente,

debe pagarlo Fomento y lo quitamos del convenio o buscamos fórmulas financieras fuera del convenio».

Pero no nos dice usted nada de eso, señor consejero. Solo nos dice, solo nos ha dicho —espero que nos diga algo ahora—, solo nos dice que vamos a esperar a ver, que esperemos que mejore la situación y que vamos a esperar. Pero yo creo que usted sabe tan bien como nosotros que la situación no va a volver a ser lo que era, y mucho menos a corto plazo, y que hay obras que no deberían esperar al 2016 ni al 2015.

Yo por eso lo pido algo más, un paso adelante, para apoyarle, señor consejero, para apoyarle. Si es para reclamar...

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Vaya terminando, señor Fuster.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Terminó, señor presidente.

Si es para reclamar que Fomento haga la variante sur ferroviaria, sepa que contará con nuestro apoyo.

Por tanto, oiga, peguen ustedes un puñetazo encima de la mesa, planteen lo que es más prioritario del convenio, y entre todos vamos a intentar conseguir financiación para sacarlo adelante.

Resignarnos, señor consejero, resignarnos es lo más fácil, pero la peor solución, porque supone dilatar sine die algo que ya viene estando paralizado —le recuerdo— desde octubre o septiembre del 2008, cuando aquí se cerraron las persianas de la Expo. Este convenio, con la horrorosa excepción que he reconocido y que creo que es mérito de todos, porque todos hemos coincidido, de la estación de Goya, el resto está muerto o está parado.

Y, cuando un enfermo está paralizado y a todos nos interesa que viva y que trabaje, hay que arrimar todos el hombro para conseguirlo, y este es el caso, el de esta sociedad y el de su financiación.

Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Fuster.

Tiene la palabra el señor consejero para la dúplica.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Gracias, señor presidente.

Lo que sí que he sacado en conclusión en este turno es que ya vamos centrando más el asunto. De la situación apocalíptica inicial ya al final solamente tenemos problemas con tres situaciones. Lo demás parece ser que está hecho. Estoy contento de cómo hemos reconducido la situación, porque, evidentemente, al final nos hemos centrado en tres asuntos que los vamos a analizar y en los que además estamos de acuerdo, o sea que...

Únicamente lo de la filosofía de la financiación. Recordarles que se votó en la cámara, y todo el mundo sabía que la filosofía de la financiación de Zaragoza Alta Velocidad estaba fijada en las plusvalías. No solo, evidentemente, pero estaba fundamentalmente basada en las plusvalías. Sin ese punto de plusvalías no se hubiese firmado el convenio. Esperando las ayudas de Europa o las aportaciones de las administraciones, nunca se hubiese firmado ese convenio. En-

tonces estaba basado en que iban a generarse unas plusvalías que iban a pagar todas las obras que se iban a desarrollar.

Al final, como les digo, nos hemos quedado con tres asuntos importantes, que son la ronda sur, las cercanías con la estación de Goya y el túnel de la AP-68.

Respecto a la ronda sur... Yo, a cada una de las tres, le pondría un adjetivo. La de Goya, la actuación de Goya era urgente. Era imprescindible, no: era urgente. Había que hacerla sí o sí porque había que desarrollar las cercanías, había que hacerlo en el momento que había que hacerlo, y ese fue el objetivo fundamental, también del ayuntamiento y del Gobierno, de empujar a Fomento, de hablar con Fomento, que tampoco se resistió a hacer esa obra porque todo el mundo entendíamos que era urgente, y ahí la tienen ustedes, licitada. La obra de Goya, licitada. Que va a ser una obra importantísima para el desarrollo no solamente de las cercanías, sino de todo el transporte de la intermodalidad en Zaragoza. Hay también que hablar del tranvía, que también ha sido una aportación importante de algún grupo cuando ha estado en otras administraciones y en la que nosotros también estamos de acuerdo. Y, desde luego, la estación de Goya, con su centralidad y con su intermodalidad con el tranvía, va a ser importantísima. Por tanto, era urgente. Así lo hemos entendido, y ahí la tienen ustedes licitada en el boletín y a punto de empezar las obras.

La ronda sur para mí es imprescindible. Es la obra más importante que tenemos que desarrollar del proyecto, del convenio Zaragoza Alta Velocidad. Es imprescindible para Aragón si queremos seguir, como hemos hecho, apostando por la logística y queremos ser el nodo ferroviario que supone para el resto de España, esa obra es imprescindible. ¿Qué hemos hecho? Yo ya me he reunido con el secretario de Transportes de Renfe, con el secretario de Renfe, y hemos estado hablando del tema de la logística y hemos estado hablando de esta obra. Ellos comparten absolutamente que esta obra también es imprescindible y que es la prioritaria, es la obra más importante y más prioritaria que en estos momentos tenemos que desarrollar en Aragón. No está paralizada, esta obra no está paralizada. Les recuerdo que está en marcha. Tenemos en estos momentos que se ha sometido a información pública el estudio informativo y que van a seguir desarrollándose los plazos administrativos previstos, y, desde luego, Renfe la valora y la tiene en cuenta como una obra también imprescindible, prioritaria, para el desarrollo de su política ferroviaria. Por lo tanto, claro que vamos a seguir empujando, pero también les puedo decir que no va a ser necesario demasiado empuje porque yo estoy seguro de que Renfe comparte con Aragón la necesidad de ese desarrollo de la plataforma y de la ronda sur ferroviaria.

Y, finalmente, la A-68, que yo creo que es necesaria. Hay que terminarla por sentido común y por necesidad. Es decir, que es una obra que se ha hecho una parte y que, desde luego, hay que terminarla, y nosotros la ponemos encima de la mesa como una actuación que la tenemos que hacer. Es cierto, como han dicho los dos portavoces que me han precedido en la palabra, que, si hubiera ahora que priorizarla, a lo mejor el debate sería distinto. Pero, evidentemente, una obra en la que se ha hecho una inversión importante

y que falta el tema de seguridad, claro que hay que terminarla.

Esas serían las tres, lo que opina el Gobierno y lo que son las actuaciones que tenemos previstas y donde estamos trabajando para el desarrollo del convenio.

Por lo tanto, decirles que coincidimos prácticamente —prácticamente no—, coincidimos en las tres.

Con las valoraciones de los suelos, que lo ha dicho el señor Torres, decirle que el crédito se concedió hace meses, un año —no recuerdo exactamente la fecha—, y, cuando un crédito sindicado con varios bancos..., en estos momentos te aportan y te dan un crédito de cuatrocientos ochenta y cinco millones, no tenga usted ninguna duda de que los activos superan ampliamente lo que nos han concedido —no solamente en este crédito: en todos los que yo estoy pidiendo—. Es decir, que la situación de las entidades bancarias... En estos momentos son bastantes duras a la hora de conceder los créditos, y este se concedió sin mayores problemas hasta donde yo sé y en unas condiciones bastantes favorables. Por lo tanto, claro que están valorados y están valorados recientemente; lo han hecho las entidades para conceder ese crédito.

Y después estoy encantado, señor Fuster, ya somos dos los que estamos orgullosos de las cercanías. Ya somos dos. Ya éramos, pero ya no estoy solo. Cuando hablemos de sacar pecho, lo sacamos los dos por las cercanías. Claro que estamos contentos por tener las cercanías y satisfechos, y claro que tenemos que mejorarlas, pero, desde luego, es un modo de transporte que necesitaba Zaragoza y que, gracias a este convenio, se puso en marcha, y yo creo que el resultado, una vez que esté Goya funcionando y que esté funcionando el tranvía, se verá. Llegaremos con las cercanías a Plaza, llegaremos con las cercanías a los extremos de la línea que tenemos actualmente, y dentro de unos años será lo que esperábamos, cuando empezaron las cercanías, que fueran.

Ahora está creciendo la criatura y tenemos que cuidarla, tenemos que impulsar su crecimiento, y, desde luego, yo creo que los primeros pasos han sido interesantes y que en esa línea —se lo he dicho más de una vez— tenemos más que nos une que nos separa en el tema de las cercanías.

Por lo tanto, esa es la opinión de este consejero con respecto al convenio, un convenio que se demostrará y se está demostrando que ha sido importante y va a ser muy importante para el desarrollo de Zaragoza y de Aragón; que ha traído grandes inversiones y grandes obras a nuestra ciudad; que en estos momentos pasa por dificultades propias de los momentos económicos, dificultades económicas, de liquidez, y que hay obras que no se van a parar y otras que se van a ralentizar. Desde luego, las importantes, las imprescindibles —y estamos hablando fundamentalmente de estas tres—, no tenga ninguna duda de que vamos a seguir trabajando para terminarlas lo antes posible.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor consejero.

Pasamos al turno de los distintos grupos parlamentarios.

En ausencia de Izquierda Unida tiene la palabra el representante del Grupo del PAR, señor Ferrer.

El señor diputado FERRER GÓRRIZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señor consejero.

Yo no puedo por menos que felicitarle por la claridad de la exposición. Y de lo que ha empezado siendo una intervención apocalíptica del portavoz del Partido Popular creo que al final se ha llegado a unas soluciones razonables, que es lo que subyacía desde el principio y desde lo que hemos discutido en muchísimas ocasiones —digamos— cuando ha habido mociones que han ido por partes sueltas. Ha habido mociones con la estación de Goya, ha habido mociones con la A-68, a la que se llegó a un consenso final, pero vemos que estas, a lo mejor con más lentitud de la que en principio se podía prever, están saliendo adelante, y naturalmente están haciendo que este acuerdo del que tanto se ha hablado al final pensemos todos que es un buen acuerdo.

Usted ha dado un detalle completo de todas las obras y un repaso de una por una con las obras que en principio estaban en el convenio y las que luego se han ido añadiendo al convenio también, sumándome yo por supuesto también y sacando pecho a esa red de cercanías de Zaragoza, que yo creo que se votó por unanimidad y de la que todos estamos muy satisfechos. Espero que después, cuando hablen otros portavoces, seamos más, porque así fue en realidad.

Pero, claro, se ha hablado también de cuáles eran las obras que se tenían que hacer y cuál era su forma de financiación. Y aquí a mí me subyace una pregunta, y es la siguiente: si no hubiera habido crisis, ¿hubiera estado bien planteado? Es decir, ¿se podrían haber financiado todas las infraestructuras? La respuesta que yo no tengo por menos que dar es que sí. Es decir, estaban las obras previstas, hay consenso sobre estas obras y, además, la financiación, si no hubieran venido estos tiempos de crisis, también hubiera llegado al total. Que tal vez se hayan —digamos— enredado un poco, que se hayan ralentizado un poco esas cuestiones. Yo creo que, si todos hubiéramos sabido que esto venía, naturalmente esto no se hubiera dado, pero, en la situación que se estaba, prácticamente el ir despacio era garantizarse incluso una mayor financiación o una mejor venta de los solares.

Yo no creo que la solución pasara por malvender, ni mucho menos, para obtener capacidad, sino que la solución ya la he dicho usted. Hay un patrimonio que tiene esta sociedad; de este patrimonio se pueden sacar préstamos, y de hecho se han sacado para financiar estas obras, y, por lo tanto, lo que hay que hacer es aguantar la situación en este aspecto y vender los terrenos a su justo precio y conseguir la financiación. ¿Cuánto? Pues yo no sé si hay algún adivino que nos puede decir cuánto, pero lo que no parece prudente —y no es que no sea prudente: es que ahora no se podría hacer— es sacar esos suelos a subasta y que no pregunte nadie o que no se presente nadie a la subasta, y entonces lo que hacemos es desvalorizar todo eso que se estaba haciendo. Por lo tanto, en ese aspecto creo que se ha dado.

También hemos hablado o ha dicho usted este detalle de las obras, las prioridades. Yo creo que es fundamental, y en eso estamos de acuerdo todos. Y de hecho se han ido, como he dicho antes, haciendo mociones separadas en las cuales se han ido priorizando una

serie de actuaciones. Nadie va a discutir, porque creo que también salió por unanimidad, lo de la estación de Goya, que se priorizara. Y bienvenida esa solución de que el ministerio o avance, o ya veremos qué pasa dentro de cinco años, la financiación de Goya. El hecho es que se pueda hacer simultáneamente, que no interrumpa las obras del tranvía y que, por lo tanto, sea una solución que ya está tomada, es decir, eso ya no tiene que preocupar. Tiene que preocupar, naturalmente, la ejecución de las obras, que se cumplan los plazos, que no haya problemas, pero esto, que se supone que en el proyecto estará todo previsto, tampoco nadie puede poner la mano en el fuego de que esto sea así.

Pero, claro, también ha dicho usted una cosa que a mí me parece clave, y es que plazos no se ponían en este convenio. Por lo tanto, digamos, el que se tarde un año más o se tarde un año menos no interrumpe para nada la bondad de este convenio, la bondad de todo lo que se está haciendo en este convenio. Por lo tanto, si no se establecían plazos, no hay por qué ahora preocuparse; sí, naturalmente, ocuparse también, y usted ya lo ha dicho, pero no hay por qué urgir algunas cuestiones para hacerlas con prisas, hacerlas mal y que luego al final supusieran más problemas de los que en principio eran.

Yo quiero terminar con las palabras que usted ha dicho casi también al final.

De todo lo que se ha dicho de las veintiocho obras estas que usted ha detallado una por una, al final resulta que el problema son tres, tres que no están hechas, porque el resto, las otras veinticinco, prácticamente o están hechas o están en ejecución. De las que ha dicho el consejero —y quiero recordar sus palabras—, de las veintiocho actuaciones, dieciocho se han finalizado ya; seis están en ejecución, y tres pendientes. Naturalmente, hay que añadir otras como las cercanías, que no estaban incluidas.

De las tres que ha dicho, también ha dado usted la solución y ha dicho cómo están en estos momentos.

La ronda sur, imprescindible, pero en este momento con el proyecto de información pública, y no con facilidad, pero sí con posibilidad de obtener la financiación cuando esto se desbloquee. Por lo tanto, esto lo ha dicho el consejero y es así.

Cercanías de Goya. Yo creo que ya no es urgente en este momento —ya lo he dicho antes— porque en este momento ya está licitada la obra, y, por lo tanto, de lo que hay que preocuparse es de su continuación.

Y la única es el túnel de la A-68, y ahí también hubo una moción que presentamos todos, y que al final hubo consenso y unanimidad para sacarla adelante en el sentido siguiente, que era —lo que aprobamos entre todos los grupos por unanimidad— trasladar esta preocupación a Zaragoza Alta Velocidad y que se buscara la solución. Ahí puedo coincidir en que creo que es una obra que naturalmente hay que terminarla, está a mitad de hacer, hay que terminarla y habrá que buscar la financiación, pero siendo la única que prácticamente, junto con la ronda sur, que en este momento está —digamos— en trámites administrativos, la única que tiene peor color. Pero también el consejero ha dicho que, desde luego, para el Gobierno es una prioridad, y para nosotros.

Pero entendiendo lo que he dicho de que, si la situación económica no se hubiera deteriorado, la finan-

ciación hubiera estado asegurada y todas estas obras hubieran entrado sin problemas en la financiación, yo creo que tenemos, naturalmente, que dar un margen y decirle que adelante, que siga con sus trámites, que no descuide ninguna de estas tres prioridades que le hemos dicho, y la A-68 tampoco, pero, por supuesto, que no se trata de hacer aquí una visión apocalíptica del tema, ni mucho menos, sino de ver que hay problemas, que, naturalmente, las circunstancias han cambiado, que en este momento no están las cosas con la celeridad que podían haber estado, pero en todo caso que están perfecta solución y que tiene previsto cuál es esta solución.

Muchas gracias, señor consejero.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Ferrer.

A continuación tiene la palabra el representante del Grupo Socialista. Señor Berdié, cuando quiera.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Gracias, señor presidente.

Bienvenidos de nuevo, señor consejero y miembros de su equipo que le acompañan, y gracias por su exposición.

Desde el Grupo Socialista vamos a empezar como ha terminado el Grupo del Partido Aragonés y también en lo que políticamente usted ha resaltado, porque, para resaltar lo negativo, que hay cuestiones que podemos reconocer, pues ya lo han hecho los demás. De veintiocho actuaciones, tres pendientes, diecinueve finalizadas completamente —no las voy a volver a leer porque ya las ha leído usted—, diecinueve finalizadas completamente —un enorme avance para la ciudad de Zaragoza en estos ocho años, un mes y un día— y seis en ejecución, de la que hablaré alguna pincelada en algunas cuestiones.

Pero, como en la primera parte, a diferencia de la segunda, por suerte, se ha hablado de la historia, quiero hacer algunas precisiones, esto es, decir lo que realmente ha sido parte de la historia, pero, claro, decirlo con datos y dónde y fechas y cómo. No, como siempre no.

Mire, voy a empezar porque usted, en su exposición, ha hablado de dónde estaba el cubrimiento de las vías del ferrocarril en Fleta. Pues no hace falta más que darse un paseo y ver que esa es una obra terminada, está cubierta. Usted, como no se ha venido a dar un paseo, por eso ha dicho en su primera exposición que no estaba terminada la obra. Está terminada esa obra.

Además, le voy a decir el origen de esa obra. Esa obra se cubrió... Antes de que fuera proyecto Zaragoza Alta Velocidad, se cubrió una parte de las vías por el entonces ministro señor Cascos, y dejó al descubierto doscientos metros, doscientos metros al descubierto, por lo que jamás en la vida se hubiera podido unir Tenor Fleta con el tercer cinturón y jamás en la vida hubiera habido una salida de la ciudad por esa zona, por esa arteria tan importante. En ese cubrimiento de los doscientos metros hubo una valoración en un proyecto de Zaragoza Alta Velocidad —en fin, da la casualidad de que en aquel momento también era consejero—, estaba valorado en cerca de seis millones de euros el cubrimiento de las vías de Tenor Fleta. Por eso,

cuando usted ha dicho que iba a hacer una hipotética reactualización de precios, he pensado para mí: por favor, que no la haga, que ya se han equivocado varias veces. Aquel cubrimiento de las vías estaba valorado en seis millones de euros en el convenio, en seis millones de euros. ¿Sabe a cuánto salió —y por voluntad política de quienes entonces estaban en la dirección política del ministerio, del Gobierno de Aragón y del Ayuntamiento de Zaragoza—? Por veinte millones de euros. El primer estudio que se hace por los técnicos aragoneses de aquel proyecto, que ustedes hicieron, dijeron: «Claro, es que con seis millones de euros no se cubren ni cincuenta metros de Tenor Fleta». Claro, y por parte del Grupo de Chunta Aragonesista se dice: «Pero todavía no pueden pasar los coches». Claro, si es que la urbanización corresponde al Ayuntamiento de Zaragoza... La urbanización de Tenor Fleta no... ¡Hombre!, pero la urbanización de Tenor Fleta... Aquí estamos hablando de Zaragoza Alta Velocidad. Por cierto, una vez terminado el cubrimiento, que está terminado... Por cierto, una de las obras que se hicieron después de la Expo. Es que, claro, aquí se oyen cosas... Dicen: «Después de la Expo solamente se ha hecho lo de Goya». No, hombre, no. El cubrimiento de Tenor Fleta se hizo después de la Expo, y con participación de los vecinos de la zona. Y, por cierto, que también están participando en la reforma que el ayuntamiento está preparando para que se haga el proyecto de urbanización. Por lo tanto, no se pueden decir cosas que no son.

Se dice y ha dicho usted: en la estación de Miraflores se sale por los campos. ¡Pues claro! O por el campo... Bueno, me es igual. Bueno, es igual. Ahí, para ser preciso, lo que usted ha dicho o lo que usted ha querido transmitir es que se sale en medio de una zona que no hay nada. Yo le he dicho: «Pues claro». Es que usted tiene que saber que aquello esté en el entorno de un área urbanística de Zaragoza, que es el área 38.6, que se tiene que desarrollar a través de un plan parcial que no corresponde a Zaragoza Alta Velocidad y que se desarrollará cuando se desarrolle, y, por lo tanto, ese desarrollo en el este de Zaragoza está pendiente de un desarrollo urbanístico que deben impulsar los particulares. Pero ¿dónde está el problema? Usted no puede decir que Zaragoza Alta Velocidad ha actuado en una estación y la ha dejado allí en medio de los campos. Por cierto, Zaragoza Alta Velocidad lo que ha hecho en esa zona es expropiar hace muy poco diecisiete mil metros cuadrados. Usted sabrá, porque usted tiene experiencia municipal, que llevar a cabo una expropiación lleva su tiempo. Una expropiación no es un requisamiento, como aquellos que decían... No, es una expropiación, y ya están expropiados. Y ese era el problema para ampliar la estación. Y el resto se desarrollará con un plan parcial en el que no tiene nada que decir Zaragoza Alta Velocidad.

Por lo tanto, yo digo: esas cuestiones que usted ha transmitido al principio, ¡hombre!, pues se las estaba inventando un poco o dando un brochazo de brocha gorda, que yo creo que no es lo más importante cuando se habla seriamente de los asuntos.

A los que como usted seguimos también, y aquí sí que está el Grupo Socialista, con convicción y con ilusión las obras que se están haciendo, y que duran ya ocho años en Zaragoza, claro que también nos gustaría, como al consejero, como a todos, que estuviera

todo terminado. Pues claro. Pero es que es un lugar común, que no tienen más que un deseo, un desiderátum un poco casi infantil. Un poco infantil, digo, porque claro que nos gustaría. ¿Cómo se puede dudar? Pero, hombre, con las explicaciones, yo creo, matizadas que se están dando... Está habiendo problemas en algunas obras, y los ha habido en algunas por causas económicas.

Se ha hablado, por ejemplo, del desarrollo del Portillo. El desarrollo de la zona del Portillo para trasladar Correos a un sitio... Por cierto, ya se han empezado los trámites. Pero, claro, se tiene que trasladar a la estación de Delicias, que... Desde el Grupo Socialista es que no podemos dejar de decirlo —no lo ha dicho el consejero, pero es que yo voy a decirlo de una manera muy sencilla—. Claro, se tienen que hacer unas..., el Gobierno de Aragón tiene que invertir ahora seis millones de euros porque hay que trasladarla a una zona que no cumple la legislación vigente. Pero ¿por qué no la cumple?: porque ustedes, que hicieron la estación de Delicias, la hicieron mal. ¡Hombre, no, la hice yo! Desde luego... Pues la controló mal. Ya que ustedes siempre hablan de que los gobiernos, cuando algo sale mal, lo controlan mal, pues en ese caso lo controlaron mal ustedes, cosa sin solución. Yo y los cientos de miles de usuarios que a lo largo de los años pasarán seguirán pasando frío, porque es una preciosa estación —esto no lo duda nadie, ni yo ni el Grupo Socialista, por supuesto—, una preciosa estación con un problema que tuvo para poder trasladar los servicios técnicos del Adif y de Renfe, y por eso no se han trasladado todavía. Sin embargo, los otros que hay que trasladar de Renfe, ya se ha iniciado por parte de Zaragoza Alta Velocidad la construcción de una nave en La Cartuja para trasladar esos servicios. Y usted sabe que para trasladar Correos ha habido un problema con una parcela en Renfe —o debería saberlo—, pero problemas que no corresponden a Zaragoza Alta Velocidad. Se vendió la parcela, había participación de una entidad privada que usted sabe que le ha ido mal, había participación de una entidad financiera que, en fin... El hecho es que la parcela está sin construir, pero quien la tenía que haber construido no era Zaragoza Alta Velocidad, ni el Ayuntamiento de Zaragoza, ni el consejero, ni el Grupo Socialista... No, no: la tenía que construir quien la tenía que construir. No la han construido, y claro que se está buscando una salida para trasladar lo del Portillo.

Y faltan tres asuntos que ha resaltado el consejero y que desde el Grupo Socialista queremos resaltar otra vez.

Ronda sur ferroviaria. Está en información pública, y una de las cuestiones que tienen que hacerse es el estudio de impacto ambiental, que son largos. Mire, en este caso, yo no estaba de consejero... Sí, estaba de consejero de Zaragoza Alta Velocidad, pero también era responsable de infraestructuras. Si hubiésemos hecho caso al Partido Popular cuando se hace una de las obras del convenio, que es el puente del Tercer Milenio —y allí están las actas—... El puente del Tercer Milenio era una de las obras... Pero, claro, un puente necesita las calles que salgan del puente. No estaban hechas. El puente lo hacía Zaragoza Alta Velocidad, y los accesos, muy costosos y de mucha envergadura, los hacía el Ayuntamiento de Zaragoza. Ustedes pidieron

que no se hicieran y que se hiciera una evaluación, ni más ni menos —no un estudio—, una evaluación de impacto ambiental. Sí, sí. Nos negamos a que se hiciera una evaluación de impacto ambiental —claro, si ustedes cuentan la historia...; tengo que terminar de contarla—, nos negamos a que se hiciera una evaluación de impacto ambiental porque ya había estudios de impacto ambiental hechos. Si se hubiera hecho como ustedes pidieron, y pidieron a la DGA también, que obligase a hacer la evaluación de impacto ambiental, hoy estaría el puente del Tercer Milenio todavía sin las calles que lo entroncaran. Sí, sí, porque la respuesta de la Diputación General de Aragón fue: «No hace falta evaluación de impacto ambiental». Ustedes saben que son largas. Fíjese la de Cuenca-Teruel. Larga, ¿no?, como será larga la de la ronda sur. Sí, son largas las evaluaciones de impacto ambiental. Suerte que se hacen a veces, porque, si no se hicieran, se harían unos descalabros, como algunos que se han hecho a lo largo de la historia cuando ustedes gobernaban, que sería para verlo. Pero esta está en marcha, está en información pública el estudio. Y ojalá vaya lo antes posible. Ya está diciendo el consejero que se están haciendo, claro que se están haciendo gestiones para la financiación, pero va lenta. Pero está en ejecución. Por lo tanto, de las obras que están en ejecución, desde el Grupo Socialista pensamos que no se puede decir o hablar de ellas como si no estuvieran hechas. Unas son de ejecución más larga y otras son de ejecución más corta. Unas tienen algunos problemas que no se han podido resolver, seguramente porque Zaragoza Alta Velocidad no los ha podido resolver todavía y otras porque los problemas generados no han sido generados por Zaragoza Alta Velocidad.

Y, desde el Grupo Socialista, lo único que pedimos cuando se habla de estos asuntos tan importantes, que tienen mucha importancia para los ciudadanos y que, por lo tanto, los ciudadanos deben ser bien informados... No me estoy refiriendo a los medios de comunicación: estoy hablando de los políticos. Bien informados en primer lugar por los políticos, por quienes tenemos la responsabilidad de, cuando damos datos, darlos con un mínimo de rigor. Y en el caso histórico que usted ha presentado al principio bastantes no los ha dado con rigor.

Por lo demás, estamos también contentos desde el Grupo Socialista de que al final se vea —y se ve en ese sentido; alabamos también su intervención en la segunda parte—, se vea que los problemas de fondo, importantes y que les preocupan a ustedes, al Grupo Socialista y al departamento son las tres obras que están pendientes y la aceleración al máximo de esas otras seis que están en ejecución.

Y, desde luego —ustedes no lo han dicho, pero nosotros sí—, nos congratulamos —no felicitamos a nadie, no hace falta felicitar a nadie—, nos congratulamos, el Grupo Socialista, el Gobierno —ustedes se deberían congratular también—, de que, de veintiocho obras del convenio, ocho años, un mes y un día después estén diecinueve realizadas. Yo no sé si han sido o si fueron condenadas a ocho meses de prisión; lo que sí que puedo presumir es que quizá, si las hubieran dirigido otros, hubieran estado condenadas a cadena perpetua.

Nada más, y muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Berdié.

A continuación tiene la palabra... Señor Torres, vamos a llevar el debate como está programado. No cabe la aplicación del artículo. Son opiniones subjetivas suyas.

Tiene la palabra el señor consejero para terminar de replicar en esta comparecencia múltiple.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Gracias, señor presidente.

Quería fundamentalmente agradecer a los dos portavoces del PAR y del Partido Socialista su intervención en una línea de apoyo a la gestión que venimos realizando desde el Gobierno como socios de Zaragoza Alta Velocidad.

Desde luego, ha quedado de manifiesto que es un convenio muy importante para Zaragoza, muy importante para Aragón, y que también es muy complejo de gestionar, muy complejo tanto en el tiempo como en el tema económico.

Y creo que la gestión global que se está haciendo, y en ese sentido yo quiero felicitar también al gerente de Zaragoza Alta Velocidad, porque creo que está haciendo una buena gestión, es que lo que hoy podemos presentar ante la sociedad aragonesa son unos buenos resultados de un convenio que —insisto— nace en un momento determinado, se le añaden problemas añadidos con la Expo y con más cargas de las que tenía previstas inicialmente, y que se está desarrollando en unos momentos económicos complicados, pero que, aun a pesar de eso, el resultado final, como he intentado explicarles en mi comparecencia, creo que puede ser satisfactorio.

Al final, evidentemente, las obras pendientes son las que son, las importantes. Hemos coincidido todos los grupos en la importancia de esas obras. Por cierto, en el tema de la financiación no les he contestado, pero creo que no caben ayudas europeas cuando los asuntos son inmobiliarios. Entonces, cuando hay algún asunto inmobiliario o cuando son temas inmobiliarios, no caben las ayudas europeas. Por lo tanto, hubiese sido imposible haber llegado a solicitar esas ayudas. Lo puede usted concretar, pero creo que no caben ayudas europeas para proyectos inmobiliarios. Le estoy diciendo que esa es mi opinión. De todas formas, si usted no la comparte, la haga saber, que yo cambiaré de opinión, sobre todo para no meter la pata en otra ocasión; pero creo que no caben ayudas europeas en la financiación de proyectos inmobiliarios. Por lo tanto, es un convenio que yo tengo esperanzas de que se desarrolle tal y como estaba previsto en forma y en tiempo.

Las obras importantes están en marcha. La estación de Goya está licitada; la ronda sur ferroviaria, imprescindible, hay voluntad por parte del ministerio para abordarla, porque sabe que comparte con el Gobierno de Aragón que es imprescindible para el desarrollo de la logística, no solamente aragonesa, sino de todo el país; y la AP-68 es necesario terminarla, y así lo vamos a tratar con Renfe —lo sabe perfectamente—, y en el siguiente Consejo de Administración se volverá a plantear como una obra necesaria que tenemos que terminar.

Especialmente al señor Berdié, con lo que ha vivido y con lo que ha estado, la memoria histórica es muy importante, y yo le agradezco mucho las aportaciones que ha hecho porque ha hecho usted una exposición impecable y brillante.

Gracias a todos. Y gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor consejero, por su contestación.

Vamos a suspender unos momentos la comisión para despedir al señor consejero. *[Se suspende la sesión.]*

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Señorías, tomen asiento, que vamos a continuar la comisión *[se reanuda la sesión]*.

Continuamos la comisión con el punto tercero del orden del día: debate y votación de la moción número 11/10, dimanante de la interpelación número 22/10, relativa a la política general del Gobierno de Aragón en materia de rehabilitación, presentada por el Grupo Popular.

Para la presentación y defensa de esta moción tiene la palabra el representante del Grupo Popular, el señor Torres.

Moción núm. 11/10, dimanante de la interpelación núm. 22/10, relativa a la política general del Gobierno de Aragón en materia de rehabilitación.

El señor diputado TORRES MILLERA: Gracias, señor presidente.

Después de esta triple comparecencia que hemos tenido en una, vamos a pasar a una moción en la que espero que también impere la rigurosidad que se señalaba en la intervención anterior. Esa rigurosidad que habla de los acuerdos con Zaragoza Alta Velocidad sobre los accesos al puente del Tercer Milenio, pero se olvida del 119% del Palacio de Congresos —y sigue sin poderse usar— o del 90% del pabellón de la Expo, etcétera, etcétera. Pero eso no interesa que se recuerde. ¡Eso no interesa! Luego se demuestra que seguramente debemos tener razón cuando hacemos según qué denuncias.

Miren, señorías, no les voy a cansar con repetir todos los datos, toda la batería de datos que utilicé en la interpelación. Yo les expliqué, como llevo varios años haciéndolo en el debate de presupuestos y como lo he explicado cada vez que hablamos de la partida 43.23 del «Programa de restauración arquitectónica y rehabilitación arquitectónica», las ayudas que se dan a los diferentes ayuntamientos para rehabilitar edificios públicos, sean o no sean propiedad de los ayuntamientos —algunos no lo son, como son las iglesias o algunas de las ermitas—, y les expliqué que es una de las mayores demostraciones de sectarismo y de clientelismo que se hacen desde el Gobierno de Aragón.

Miren, en lugar de recordar todos los datos que di, les voy a hacer solamente el resumen: en 2007, un millón trescientos un mil euros doscientos cuarenta y tres de los presupuestos y dos millones ochocientos sesenta y dos mil quinientos cincuenta y tres en el *Boletín Oficial de Aragón*; en 2008, poco más de dos millones cuarenta mil euros en el presupuesto de la comunidad

autónoma y tres millones doscientos cincuenta mil euros en el *Boletín Oficial de Aragón*; y en 2009 —y no voy a hablar de 2010 porque no tenemos, obviamente, los datos del BOA, obviamente; estamos en marzo—, en 2009, tres millones ochocientos treinta y cinco mil ciento sesenta y seis euros del presupuesto de la comunidad autónoma —o sea, ayudas que vienen con nombre y apellidos, ayudas que dice adónde van dirigidas— y, de las publicadas en el *Boletín Oficial de Aragón*, tres millones seiscientos ochenta y ocho mil ciento noventa y cuatro euros. Presupuesto de la comunidad autónoma y *Boletín Oficial de Aragón*. Datos oficiales publicados por el propio Gobierno de Aragón. No hace falta ser consejero de ninguna sociedad pública para luego poderlo contar aquí: lo puedo decir porque está publicado en el *Boletín Oficial de Aragón*. Es decir, señorías, dieciséis millones novecientos ochenta y tres mil ochocientos sesenta y nueve euros.

El reparto de estos casi diecisiete millones de euros: 89,65% para ayuntamientos del Partido Socialista, 6,43% para ayuntamientos del PAR... Señores de la coalición, vean que, a pesar de que usted repite la frase de «apocalíptico» que había empezado el viceconsejero, vean que luego ellos no les tratan a ustedes como ustedes les tratan a ellos: solo el 6,43%. Y, por supuesto, al resto de grupos nos queda lo del rechinar de dientes, que decía el libro: 2,54%, Partido Popular; 1,03%, Chunta Aragonesista; y cero por ciento —por eso no han debido venir—, cero por ciento para Izquierda Unida. Con un 48% de los ayuntamientos del Partido Socialista en Aragón, el 89,65% del reparto; el PAR, con un 24, el 6,43% del reparto; el PP, con un 22%, un 2,54. Señorías: esto se tiene que cambiar desde este mismo 2010. No hay que esperar a que haya cambio de Gobierno el año que viene: ¡se tiene que cambiar ya! Esto es una vergüenza democrática.

Pero les voy a decir más: he sumado dieciséis millones novecientos ochenta y tres mil euros en lo que se ha publicado en el *Boletín Oficial de Aragón* y en lo que se ha publicado en los presupuestos de la comunidad autónoma, pero, además de las partidas genéricas, «Programa de restauración arquitectónica» de 2007, 2008 y 2009, hay doce millones seiscientos ochenta y tres mil euros sin publicar —además, incumpliendo la obligación de publicar las subvenciones—. Doce millones seiscientos ochenta y tres mil euros que no se han publicado en el *Boletín Oficial de Aragón* las ayudas. Hemos de suponer que sean incluso más presentables que las publicadas.

Miren, señorías, yo creo que esto... Hagan ustedes lo que quieran con la moción, que no tengo ninguna duda de que lo mejor que dirán es que están en ello —o ni siquiera se molestarán en esta ocasión—, pero hagan la reflexión cuando se junten ustedes, y esto hay que cambiarlo, porque, en el siglo XXI, esto no es comportamiento democrático.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Torres.

A continuación pasamos a la intervención de los grupos parlamentarios. Comenzaremos por el Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista. Tiene la palabra, señor Fuster.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señor presidente.

Señorías.

Seguí atentamente el debate de la interpelación que motiva esta moción el pasado Pleno y vi que el grupo proponente quería hablar de estas ayudas, específicamente de estas ayudas de restauración y de rehabilitación de edificios públicos o de uso público, aunque, evidentemente, para que le fuera calificada, tuvo que plantearla en un sentido más amplio, pero él era evidente que se quería centrar en estas. Se centró en estas, y hoy en la moción, evidentemente, se concreta más, aunque luego se generaliza para todas. Y voy a explicar por qué desde Chunta Aragonesista vamos a apoyar esta moción. Me temo, señor Torres, que no va a contar usted con más apoyos que los míos, pero piense usted que en el fondo de los corazones de quienes le votarán en contra pensarán: «Cuando él gobierne, hará lo mismo, seguro».

Mire, me gustó la... Vamos, me gustó: me sorprendió la ingeniosidad del consejero cuando dijo que las iglesias no eran de nadie, que no tenían signo político, que eran de todos. ¡Claro!, lo que pasa que el señor consejero sabe, como sabemos todos, que, cuando hay que restaurar una iglesia, el que va a pedirlo normalmente no es el párroco del pueblo, el que va al departamento, sino que va el alcalde... O la alcaldesa; aquí que tenemos a varias [risas] lo saben perfectamente. Van las alcaldesas, va el ayuntamiento. Y todo el mundo computa en sus estadísticas, entre comillas, todo el mundo computa de dónde es esa alcaldesa y de qué partido es o si la voy a atender mejor o peor o no. Luego, buscar aquí el ingenio de decir que las subvenciones para arreglar iglesias no se pueden computar para los ayuntamientos... Sí. No se pueden computar, no: se computan, y todos sabemos de qué estamos hablando. Por supuesto que se computan, y, por eso, el señor portavoz del grupo proponente ha dicho aquí sibilantemente también «de edificios públicos o de uso público». Esto va por las iglesias, por todas las iglesias. Porque, efectivamente, las iglesias que no están declaradas BIC, precisamente... Porque las que están declaradas BIC, como los monumentos en general que tienen esa declaración de protección, debe ser el Departamento de Cultura y patrimonio el que subvencione, pero esas iglesias, al igual que otros edificios de uso civil que no están declarados BIC, evidentemente sí que entran en estos programas de restauración. Y sí que se ha producido una manifiesta tendenciosidad, clientelismo, partidismo sesgado... ¡Llámenlo ustedes como quieran! ¡En este caso! Yo recuerdo que en ese mismo Pleno —creo que fue en ese mismo— hice referencia a cómo se habían repartido las ayudas del programa piloto de la comarca de Calatayud, y he de reconocer que las estadísticas, señor Torres, no eran tan contundentes como estas. Creo que ustedes llegaban a un 10% o algo así, aproximadamente... Vamos, la mitad de la representación que tenían, aproximadamente, y nosotros salíamos peor parados que ustedes incluso en ese reparto.

Por eso me viene bien que usted, cuando habla en la moción, no hable solo de las ayudas de restauración arquitectónica o de rehabilitación arquitectónica de edificios públicos o de uso público, sino que también diga «actuaciones urbanísticas, restauración de monu-

mentos en general y en cualquier otra materia», porque así sirve también para otro tipo de ayudas, para otros departamentos que tienen que ver con los ayuntamientos, y en los que, evidentemente, el sesgo político es tan claro, tan obvio y tan evidente que, si ustedes hoy tuvieran la osadía de votar a favor de esta moción, conseguirían ser portada mañana en los papeles, o sea, en los periódicos. Así que estoy convencido de que no lo harán porque no les interesa mucho, pero sí que nosotros vamos a respaldar esta iniciativa, no solo por coherencia, no solo por ser un grupo de oposición, sino porque los datos son los datos. Y yo no me he entretenido en sumar los ayuntamientos, el signo político y las subvenciones recibidas. Sí que sé... Me he preocupado de constatar que lo de CHA es el 1,3%. No debe de ser mucho más, porque se cuentan con los dedos de una mano las actuaciones realizadas en ayuntamientos, casi con un dedo de una mano se pueden contar, ¿verdad?, con lo cual... 1,03%. O sea, es todavía menos. No es 1,3%, sino 1,03%. ¡Ah!, ¿dos? ¡Perdón!: 2,03%. Bueno, perdone usted, perdóneme usted, que no tenía bien las cuentas. Es evidente que no...

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Señor Fuster, vaya terminando, por favor.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: ... —termino—, es evidente que no se trata aquí de hacer un cálculo mimético ni una reproducción de los porcentajes de los partidos. Es más: estoy convencido de que, alguna vez, un partido que tenga pocas alcaldías, incluso habida cuenta de la necesidad de sus ayuntamientos, seguro que rompería las estadísticas también a favor. Espero que alguna vez se produzca esa casualidad. Pero lo cierto es que es una posición generalizada, y, por tanto, está bien que se diga y, al menos, que quede constancia aquí de que así no debieran hacerse las cosas. Y en consecuencia vamos a votar a favor de la iniciativa.

Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Fuster.

Por parte del Grupo del Partido Aragonés, señor Ferrer.

El señor diputado FERRER GÓRRIZ: Muchas gracias, señor presidente.

El texto de la moción tiene dos partes yo creo que claramente diferenciadas. En primer lugar habla de clientelismo y habla de repartos de ayudas cuando se habla de rehabilitación de edificios de uso público, actuaciones urbanísticas, restauración de monumentos y en cualquier otra materia. Esto, en primer lugar.

Yo lo que sí que quiero decir es que, cuando un alcalde de un municipio se plantea sus prioridades, pues, ¡hombre!, todos no tienen que restaurar las iglesias, porque a lo mejor las tienen restauradas; otros tienen que hacer otro tipo de actuaciones porque no lo tienen. Pero, claro, si al sectarismo, por ejemplo, nos refiriéramos, en este momento en la provincia de Teruel hay tres AR. tres áreas de rehabilitación integral: Andorra, Alcañiz y Teruel. ¡Qué casualidad que el PSOE, cero por cien! Porque dos son alcaldes de Izquierda Unida y uno es alcalde del PAR, aunque estemos en

coalición. [Rumores.] Claro, normal. Pero entonces ahí, ¿qué pasa?: que Izquierda Unida se ha llevado..., pues, no sé, el 66%; el PAR nos hemos llevado el 33%; Chunta no se ha llevado nada, y el Partido Popular tampoco. Esto es así. Entonces, ¿qué sectarismo? Bueno, pues yo no sé si se pueden repartir estas ayudas de otra manera. Porque, ¿qué municipios en la provincia de Teruel pueden hacer áreas de rehabilitación y qué municipios en la provincia de Teruel son capaces de poner la cantidad que se les exige después? Porque los que somos alcaldes sabemos que no solamente hay que pedir la subvención: es que normalmente no te da nadie la subvención al cien por cien. Eso es lo malo, que luego tienes que buscar tú el porcentaje. Por lo tanto, yo creo que, ¡hombre!, no hay que ver todo lo negativo ni todo el clientelismo, sino que habría que hacer la valoración de un departamento global, metiendo ARI, metiendo otro tipo de actuaciones urbanísticas, planes que se subvencionen, etcétera, etcétera. Y entonces digamos que, en la actuación global, si esto fuera así, yo creo que estaría en su derecho la oposición, naturalmente, de criticar este tipo de actuaciones. Por otra parte, todas las actuaciones que se van dando a rehabilitaciones de iglesias ni son del mismo importe, ni tienen la misma importancia, ni responden a lo mismo, etcétera, etcétera. Por lo tanto, yo no puedo de ninguna manera suscribir lo de clientelismo, porque me parece que no.

Por otra parte, yo creo que el señor Torres parte de un error. Vamos a ver: que en el *Boletín Oficial de Aragón* no haya encontrado todas las subvenciones no quiere decir que no... —el porcentaje total—, no quiere decir que no estén. A lo mejor no las ha sabido encontrar. Pero tiene otro mecanismo: ¿por qué no pregunta al consejero? En alguna duda que tenga, ¡pues pregúntele! Y le dirá el consejero, a través de los mecanismos oportunos, donde tenga usted la duda, que le conteste. Pero el hecho de que no se hayan encontrado no quiere decir que no estén.

Por otra parte, en el otro contrasentido, dice: «Publicar en el *Boletín Oficial* todas y cada una de las subvenciones concedidas». ¡Hombre!, si las ha buscado a través del *Boletín* es que están publicadas, porque, si no, ¿de dónde las ha sacado? Yo no digo que pueda haber alguna que no, pero de hecho yo creo que es lo habitual. Y que, insisto, si hay alguna que no está, se pregunta, que hay otros trámites oportunos.

Por lo tanto, yo no puedo votar a favor de ninguna manera, ni mi grupo, de esta proposición, porque no creo en modo alguno que en el Departamento de Obras Públicas, en el global, pueda haber clientelismo, tal como se está diciendo aquí, y, por otra parte, hay que ver el global de todas las ayudas que se conceden de un departamento. Y un ayuntamiento no opta a una iglesia cada año, sino que opta un año a una iglesia, otro año a una rehabilitación, otro año a otra cosa. Es decir... ¡Otro año a una piscina! Es decir, que trata de repartir las inversiones en lo que, naturalmente, sus vecinos... Y los alcaldes son autónomos, naturalmente, para poder decidir. Habría que ver qué otros departamentos tienen (consultorios médicos, hospitales, etcétera), también dónde van. Y, claro, ¿cómo se concede también esto? Es decir, que yo creo que las cosas hay que verlas en global. No se puede ser tan puntilloso. Y yo también le tengo que decir que me leí, señor Fuster,

y me he leído después la intervención que tuvo el consejero el otro día, y él hablaba de todo esto: hablaba de rehabilitaciones, hablaba de los montos globales de todo. Y naturalmente que él va adonde más le interese, normal, pero es que en el reparto de un departamento hay muchos aspectos de los que se puede hablar, y al hablar solo de uno no veríamos más que una visión parcial de lo que no puede ser una afirmación de este tipo con una moción de este tipo.

Por lo tanto, mi grupo no respaldará la moción presentada por el Grupo del Partido Popular.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Ferrer.

A continuación tiene la palabra el representante del Grupo Socialista. Señor Berdié, cuando lo desee.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Gracias, señor presidente.

Desde el Grupo Socialista vamos a votar en contra esta moción, fruto de la interpelación parlamentaria en el último Pleno, por una razón fundamental: es falso —o sea, no es cierto; esto es, es mentira— que se repartan las subvenciones de rehabilitación por clientelismo. Esa es la razón fundamental. ¿Qué quiere que le diga? Porque, si creyésemos lo contrario, la votaríamos a favor. Y, por lo tanto, por eso lo digo claro; sin gritar, pero claro: que es mentira que haya clientelismo. Porque, entre otras cosas, el clientelismo es la intencionalidad de buscar un cliente, como me comentaba alguien. ¡Hombre!, si tuviéramos esa intencionalidad, iríamos quizás a buscar los clientes a otro sitio.

Vamos a ver, el núcleo central de la interpelación fue: la política de rehabilitación del Gobierno, en primer lugar, es horizontal, esto es, no se hace solamente desde el Departamento de Obras Públicas, porque nos lo creemos, y la rehabilitación —hablo de edificios— se hace desde Obras Públicas, Cultura y Educación, Turismo... Por ejemplo: ¿de dónde es alcalde, de qué partido es el alcalde de Tarazona, donde se está rehabilitando la catedral de Tarazona?; ¿o de dónde es el alcalde de Estopiñán, donde se está rehabilitando el castillo de Estopiñán?; ¿y de dónde —¡no!—, y de dónde es el alcalde de Fraga, donde se está rehabilitando Villa Fortunatus?; ¿o de dónde es el alcalde de Mesones de Isuela, donde se está rehabilitando el castillo?

El asunto es que allí hay castillos y catedrales en los que el Gobierno considera, sin ningún tipo de clientelismo, que hay que invertir. Pero también se hace en Educación, porque, si me disculpan... Y cada uno habla de lo que cree que tiene que hablar, porque, si no, sobrarían los portavoces parlamentarios. Y, claro, no vamos a hablar desde el Grupo Socialista como si fuéramos del Grupo Popular. Es que somos del Grupo Socialista, y por eso hablo, en uso de la palabra, de lo que creo conveniente en nombre del Grupo Socialista. Pero, ya que les gustan los ejemplos, voy a seguir dando. Porque, claro, podría estar dando los cinco minutos que me quedan todavía —me parece, señor presidente— o cuatro. También se están rehabilitando o arreglando el IES de Tarazona, la reforma de las escuelas de Tarazona, la reforma y las ampliaciones de las escuelas de María de Huerva, las ampliaciones de las escuelas de Ontinar de Salz... Por cierto: todos ellos, también,

muy bien por esos sitios, donde hay que, en este caso, ampliar escuelas, a cargo del Partido Popular. ¿Se hacen desde un sitio o desde otro? Bueno, si son galgos o son podencos, esto no le interesa al Grupo Socialista. El Grupo Socialista, como dijo el consejero, hace una política horizontal de rehabilitación de todo tipo de edificios.

Entre el dinero que se invierte en rehabilitación de edificios, ciento treinta y cuatro millones de euros, dijo el consejero, de los que ciento cuatro eran para obras —digamos— patrimonio de la Iglesia católica, pero patrimonio en definitiva, patrimonio cultural, donde allí no se mira, la verdad, y ciertamente, si quienes dirigen esas iglesias son de un partido u otro, porque yo creo que son todos de la Iglesia, y ahí no hay distinciones de partidos, que yo sepa.

Y el consejero dijo algo de lo que ustedes han hablado en cualquier otra materia, pero de lo que ustedes nunca quieren hablar, que es de lo que se invierte en rehabilitación para las personas, para las viviendas. Eso es lo más importante. Claro, ¿por qué no quieren hablar ustedes de eso? ¡Porque ustedes nunca han dado ni un duro para rehabilitación! ¡Bueno! ¡Ya le daré! No se preocupe, no se preocupe, que le daré los datos concretos hasta el último céntimo que ustedes han dado cuando han gobernado. No se preocupe, que se lo daré, que aún me queda rato... Un poquito. Y, como ustedes no hablan de lo que a los socialistas y al Gobierno de Aragón de coalición Partido Aragonés-Partido Socialista nos interesa, que es de la rehabilitación para las personas, ciento treinta y cinco millones de euros del noventa y nueve a 2009. Esto son miles y miles y miles de beneficiarios. Y luego le daré la cifra exacta de los miles y miles y miles en un pequeño sitio, en un pequeño gran sitio.

Claro, ustedes no tienen política de rehabilitación. Y, como no tienen política de rehabilitación, no hablan de lo que a la gente le preocupa, que es: ¿cómo puedo conseguir para rehabilitar mi vivienda? Porque, claro, a no ser que yo entienda mal, estoy entendiendo que, la política de rehabilitación de vivienda, usted propone que se haga según partidos políticos. Porque, claro, con su argumentación, yo podría sacar eso como conclusión. Eso sí que sería clientelismo, dar las subvenciones para rehabilitación de viviendas por partidos políticos, que es lo que parece que está proponiendo el Partido Popular. No, no, desde el Gobierno de Aragón y desde las instancias donde gobierna el Partido Socialista, cuando la demanda es mayor que la oferta, se hace por sorteo, que tiene sus complicaciones a veces, porque no llega para todo el mundo, pero no tenemos la lista de Menganita de tal partido y Menganita del otro, que parece, a juicio de lo que usted propone para otras fórmulas, que es lo que le gustaría también para lo que no quiere hablar: para la rehabilitación de los pisos, cuando un ciudadano va a pedir una subvención para un piso. Estamos en contra de ese criterio que ustedes tienen del reparto del dinero público por partidos políticos: hay que hacerlo por objetivos, por arreglar cosas o viviendas u otro tipo de edificios, y eso es lo que hace el Partido Socialista, y en este caso, el Gobierno de Aragón, formado por el Partido Socialista y el Partido Aragonés, y esas son, entre otras, las razones por las que vamos a votar no a esta moción, de un clarísimo carácter clientelar.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Berdié.

Terminadas las intervenciones, si el grupo proponente no desea modificar los términos de la proposición, pasaremos directamente a la votación.

¿Votos a favor de la moción? **Siete.** ¿Votos en contra? **Diez. Queda, por tanto, rechazada esta moción del Partido Popular.**

Pasamos al turno de explicación de voto.

¿Por parte de Chunta Aragonesista?

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señor presidente.

No me han decepcionado ustedes. Han hecho lo que el manual de instrucción del grupo parlamentario de Gobierno dice que hay que hacer y han hecho lo que se supone que les manda el manual que hay que hacer. Pero, señorías, alguna de sus explicaciones merece algún comentario, porque en alguna de las explicaciones se nota qué es lo que hay subyacente. Decía el señor Ferrer, ingeniosamente: «¡Fíjese en Teruel! hay tres ARI, y, de los tres, ninguno de ellos es del Partido Socialista». Pero ¿cuántas localidades hay en Teruel de más de ocho mil habitantes que tengan un casco urbano que rehabilitar y que sean susceptibles de ser subvencionadas con un ARI? Tres, y esas son las tres que han entrado, igual que ha pasado en Huesca y que ha pasado en Zaragoza. No me ponga ese ejemplo. El ejemplo está bien puesto, el ejemplo de hoy es el que está bien puesto. El ejemplo de hoy son las ayudas a ayuntamientos, señor Berdié. La iniciativa habla de ayudas a corporaciones locales. Usted quiere hablar de las ayudas a los particulares de rehabilitación. Pues bien: hable usted lo que quiera, pero la iniciativa..., hoy tocaba hablar de ayudas a ayuntamientos, aunque no guste. Y estas ayudas son susceptibles de otorgar a los setecientos treinta municipios, que, además, seguro que la mayoría de ellos las han solicitado, porque no me imagino ningún municipio aragonés que no tenga elementos arquitectónicos que rehabilitar, salvo el municipio de La Fueva, que decía el señor Laplana antes a micrófono descubierto que ya lo tiene todo rehabilitado —debe ser de los buenos años de gestión—, pero estoy seguro de que la mayoría tienen cosas que rehabilitar y que hay muchas peticiones que hacer. Y, por tanto, si la mayoría son susceptibles de recibir ese tipo de ayudas, y resulta que el 89,5%, si no digo mal la cifra, son ayuntamientos del PSOE, gobernados con alcaldes del PSOE, y un 0%... Desde el 89% del PSOE hasta el 0% de IU, pasando por el 6,4 del PAR, el 2,5 del PP y el 2,3 de CHA, es evidente que se está actuando de una forma partidista. Para no decir lo del clientelismo, por aquello de que no se sabe cómo se hace clientela, si dándole subvención al alcalde del partido contrario para ver si en la siguiente vez se presenta a nuestra candidatura... Vamos a dejar la palabra «clientelista», vamos a hablar «partidistamente». Se otorgan partidistamente. Porque yo, señor Berdié, de todo lo que usted ha dicho comparto su frase final: no estamos de acuerdo con las ayudas partidistas. Efectivamente, eso es lo que nos pasa a nosotros, que no estamos de acuerdo con las ayudas partidistas, y, como estas en concreto a las que se refiere la iniciativa se han producido de forma partidista, porque es difícil explicar tanta casualidad —no en un año, sino a lo largo de tres

ejercicios—, es difícil explicar tanta casualidad, evidentemente, son partidistas, aunque hay algún alcalde de algún ayuntamiento del Grupo Socialista que no haya recibido todas las que me haya pedido, evidentemente, pero les puedo garantizar que los demás grupos son la mayoría los que no las han recibido las que han pedido. Evidentemente, a tenor de las cifras, creo que no admite discusión.

Y, por otra parte, aunque no se ha hecho ninguna referencia más, que se publiquen en el *Boletín Oficial de Aragón* todas y cada una de las subvenciones supongo que estamos todos de acuerdo. Yo también, y por eso he votado a favor de la iniciativa.

Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Fuster.

Por parte del Grupo del PAR, señor Ferrer.

El señor diputado FERRER GÓRRIZ: Gracias, señor presidente.

Yo creo que el ejemplo que he puesto lo he puesto conscientemente porque son solo tres municipios y así se entiende bien. Pero creo que está bien puesto. Porque ¿qué hubiera ocurrido si esos tres municipios hubieran sido del Partido Popular? ¿No les hubieran dado ARI? Entonces es cuando hubieran podido protestar. Pero da la casualidad de que estos ARI vienen de atrás, y no quiero hacer más historia de cuándo, quién y cómo se les dio. Por lo tanto, está bien puesto. Yo lo que creo es que, cuando hay determinadas condiciones que se pueden dar en una subvención, naturalmente hay que cumplirlas para que te la puedan dar, y, si no, naturalmente... Puesto ese ejemplo, que creo que es muy clarificante, a lo mejor por eso... Antes se decía que el portavoz de Izquierda Unidad no había venido porque le habían dado el cero por cien. Pues igual resulta que es que no tenía más que pedir, porque ya en Teruel lo tenía todo concedido, o sea, un 66%. Yo creo que hay que ver las subvenciones o hay que ver este tipo de ayudas en conjunto, hay que ver cuáles son las condiciones con las que se dan, y no se puede hablar de una forma tan alegre de clientelismo político.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Ferrer.

Por parte del Grupo Popular, señor Torres.

El señor diputado TORRES MILLERA: Gracias, señor presidente.

Agradecer a Chunta Aragonesista el apoyo que ha hecho de esta moción y lamentar que los grupos que apoyan al Gobierno, a pesar de haberse manifestado contrarios a este tipo de ayudas partidistas, clientelistas, etcétera, hayan votado en contra, que es lo habitual. Votar en contra de lo que dicen suele ser muy habitual.

Pero, mire, voy a contestar dos o tres cositas, ya que estamos terminando.

Señor Ferrer, ¿sabe por qué he cogido estas partidas? Porque es la partida más discrecional que existe en todo el departamento; porque yo nunca diría que, porque una carretera pase por este pueblo, por aquí

o por allá, tenga un color político, evidentemente; porque los ARI se aprueban en un plan general que afecta a todo Aragón y a toda España en un plan estatal de la vivienda, y, por tanto, corresponden a los municipios que corresponden; porque todas esas ayudas tienen casi todas unos condicionantes que impiden que lo que ustedes hacen con estar partida lo hagan con todas. Esa es la suerte que tienen esos ayuntamientos y los ciudadanos, esa es la suerte. He elegido la partida que es totalmente graciable del Departamento de Obras Públicas, señor Berdié, que es del que soy portavoz. Obviamente, no ha cogido los listados de cómo se reparten en cultura o cómo se reparten otros departamentos.

Pero le voy a decir más, señor Ferrer. Usted ha dicho que leyó el debate, las intervenciones. Pues me sorprende, porque ha dicho que por qué no le preguntó al consejero, y yo, en mi intervención primera en la interpelación, di cuenta de que el 29 de octubre de 2009 le había hecho una petición por escrito al consejero pidiéndole todas las ayudas para rehabilitación otorgadas por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes desde el inicio de la presente legislatura, y el consejero me contestó diciéndome en qué boletines oficiales de Aragón las podía encontrar, y son los boletines que he usado para los datos, incluidos los del 2009, que, cuando me contestó el consejero, no habían salido, porque ese boletín es de febrero de 2010, y ese lo busqué yo, que de mucho más no, pero de encontrar un boletín —además con los medios informáticos de ahora— soy capaz. O sea, tengo todas las que se han publicado —no tenga ninguna duda, señor Ferrer—. Y, además, le digo con todo el cariño del mundo: sea usted socio de lo que tenga que ser, pero no sea cómplice de lo que no es ni culpa suya ni de su partido en este caso. Porque aquí hay incumplimiento de la ley en cuanto a publicación de boletines oficiales de Aragón, incumplimiento en cuanto a doce millones seiscientos ochenta y tres mil euros de subvenciones.

Siguiente cuestión. El señor Berdié ha dicho que se ha guardado alguna para el final. Supongo que se referirá a rehabilitación de viviendas o a promociones de viviendas de protección oficial en municipios que gobierna el PP, con lo cual demostrará que su argumento es contrario, porque el PP sí que quiere participar en políticas de rehabilitación y sí que quiere viviendas. Pero, mire, le voy a poner..., ya que usted ha puesto tres ejemplos, se los voy a poner, se los voy a poner: Tarazona: lleva más de veinte años de inversiones con diferentes ayuntamientos y con diferentes gobiernos de Aragón, porque Tarazona, la catedral, le guste a usted o no le guste, es un monumento excepcional y que requiere esas actuaciones, y si en algo coincide el Gobierno es que ha actuado tarde y poco.

Segunda cuestión: Estopiñán del Castillo. Yo no sé... Yo estoy diciendo lo que estoy diciendo, y entiendo que hay ayuntamientos que no están aquí en la lista de subvenciones y que estén ofendidos, lo puedo entender perfectamente. Mire, Estopiñán del Castillo: cinco años consecutivos el Ayuntamiento de Estopiñán, del PP y antes del PAR, pidiendo la rehabilitación del castillo de Estopiñán porque causaba problemas de seguridad a los ciudadanos, porque tenía desprendimientos, y ustedes que han mirado a otro lado, por si no lo sabe, señor Berdié. Y ¿sabe cuándo ha dado la subvención? Cuando se ha venido abajo una de las murallas com-

pletas del castillo arrollando una calle y llegando a las casas de la acera de enfrente, en un sentido geográfico de la expresión. Eso es lo que han ayudado ustedes. Pero le voy a poner más ejemplos de Estopiñán del Castillo: acuerdo incumplido por la entonces consejera de Educación, Eva Almunia, que hubo unas grietas enormes en el colegio de Estopiñán del Castillo en las que en ese momento el Gobierno de Aragón le dijo al alcalde que no podía actuar, que por favor actuasen ellos con carácter de urgencia, que luego el Gobierno de Aragón reembolsaría las actuaciones hechas. Aún está esperando el alcalde a cobrar el arreglo de esas medidas de urgencia que correspondían al Gobierno de Aragón.

Y Villa Fortunatus... Efectivamente, sí, sí. Pero ¿usted sabe por qué, verdad? Si pudieran retirar la subvención una vez que cambió el Ayuntamiento de Fraga, harían como hicieron con el canal de aguas bravas, igual que hicieron con el canal de aguas bravas: la retirarían; lo que pasa que ya tenían empezada la obra. Mire, ¿sabe en estos boletines oficiales de Aragón cuál es la única subvención de rehabilitación que ha tenido el Ayuntamiento de Fraga? La de 2007, porque la dieron antes de las elecciones de mayo, y dijeron: «Vamos a ayudar a los nuestros», y luego ya no han vuelto a dar ni una ni media más al Ayuntamiento de Fraga. O sea, que no me venga con esas historias, que usted sabe perfectamente de qué estamos hablando.

Mire, creo que ha dicho que llevan ustedes desde el noventa y nueve hasta el 2009..., ¿ciento treinta, ciento cuarenta millones en rehabilitación ha dicho? Más, más. Pues fíjese, debe ser mitad y mitad. Porque, que yo sepa, la política de vivienda es una política que se firma con el Gobierno de la nación, y del noventa y nueve al 2004 gobernó el Partido Popular y del 2004 al 2009 el Partido Socialista, con lo cual presuma usted compartido, porque no les corresponde solo a ustedes.

Ha dicho una cosa que sí que es verdad, que la política del Gobierno es horizontal. Yo, más que horizontal, diría que plana, que son sinónimos y nos entendemos mejor.

Y, con respecto a su primera intervención, me sorprende, porque yo sé cómo es usted con el uso de la palabra, pero suele ser prudente con el uso de las expresiones. Usted ha dicho que lo que pone aquí es mentira, y yo le digo que no, que lo que pone aquí es verdad, que ustedes son sectarios y clientelistas con el reparto, y que entiendo que usted diga lo de mentira porque usted ha tenido intervenciones gloriosas hoy y muchos días en las sesiones, sobre todo en la sesión de cierre. No tengan ninguna duda que nos deleitará con una de ellas cuando acabe yo mi intervención. Y usted sí que sabe lo que es eso, porque ya lo dice el dicho: piensa que son todos de la misma condición.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Torres.

Por parte del Grupo Socialista, señor Berdié.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Gracias, señor presidente.

Gracias por su finura. Yo soy de condición humana como usted, aunque yo no he sido alcalde; usted, sí.

Usted se debería alegrar de algunas cosas. Por ejemplo... ¡Es que viene en la prensa de hoy! ¡Y yo sé que usted, antes de subir aquí, lee la prensa! ¡Hombre!, la DGA destinará un millón de euros para la restauración del antiguo Hotel Ituriaso. Un millón de euros para un ayuntamiento del Partido Popular. Sí. ¡Sí, sí! Un millón de euros. Pero, ¡vamos!, con un clientelismo tremendo para hacer una biblioteca, etcétera, etcétera, etcétera. ¡Bueno!, pues de botón una muestra. Usted ha elegido el peor día, yo creo, para hablar de clientelismo, porque la noticia de hoy es: un millón de euros para un ayuntamiento, y muy bien dado, del Partido Popular; no para la catedral, sino para el antiguo Hotel Ituriaso.

Y luego, mire, dice: «Presumo lo que va a decir». ¡Pues presume mal! Porque le voy a dar una prueba muy clara para que vea la diferencia, se la voy a dar en un mismo lugar. De 1995 al año 2000, gobernaba el Partido Popular, gobernaba doña Luisa Fernanda Rudi, y se dieron subvenciones para rehabilitación, en esos años que gobernaba el Partido Popular, la alcaldesa doña Luisa Fernanda Rudi, exactamente para mil ochocientos treinta y cuatro usuarios. ¡Exactamente para esos! Mil ochocientos treinta y cuatro beneficiarios. Bien: en los mismos años, y por no coger los mejores, en

estos últimos cinco años, para veintinueve mil novecientos seis. La política del Partido Popular en rehabilitación de vivienda dirigida por la señora Rudi, mil ochocientos treinta y cuatro usuarios; la política socialista, veintinueve mil novecientos seis usuarios. Esa es la diferencia. Por eso no queremos su política. Y ojalá tampoco llegue su Gobierno si así lo quieren los ciudadanos.

Nada más, y muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Berdié.

Damos por terminada la explicación de voto y seguimos con el orden del día.

Pasamos al punto número cuatro: ¿ruegos y preguntas?

Si no hay ruegos ni preguntas, pasamos al punto número uno: lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

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

Si tampoco hay ninguna cuestión, terminamos la comisión y levantamos la sesión *[a las trece horas y ocho minutos]*.

ÍNDICE DE TRAMITACIONES

1. Proyectos de ley
2. Propositiones de ley
3. Decretos leyes
4. Propositiones no de ley
5. Mociones
6. Interpelaciones
7. Preguntas
8. Resoluciones del Pleno
9. Cuenta general de la Comunidad Autónoma de Aragón
10. Comparecencias
 - 10.1. Del Presidente de la Diputación General de Aragón (DGA)
 - 10.2. De consejeros de la DGA
 - 10.2.1. Ante el Pleno
 - 10.2.2. Ante la Comisión Institucional
 - 10.2.3. Ante la Comisión de Economía y Presupuestos
 - 10.2.4. Ante la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes
 - 10.2.5. Ante la Comisión Agraria
 - 10.2.6. Ante la Comisión de Industria, Comercio y Turismo
 - 10.2.7. Ante la Comisión de Sanidad
 - 10.2.8. Ante la Comisión de Educación, Cultura y Deporte
 - 10.2.9. Ante la Comisión de Medio Ambiente
 - 10.2.10. Ante la Comisión de Asuntos Sociales
 - 10.2.11. Ante la Comisión de Ciencia, Tecnología y Universidad
 - 10.2.12. Ante la Comisión de Política Territorial, Justicia e Interior
 - 10.2.13. Ante la Comisión de Peticiones y Derechos Humanos
 - 10.2.14. Ante la Comisión de Reglamento y Estatuto de los Diputados
 - 10.3. De altos cargos y funcionarios de la DGA
 - 10.4. Del Justicia de Aragón
 - 10.5. Otras comparecencias
11. Debates generales
 - 11.1. Debate sobre el estado de la Comunidad Autónoma de Aragón
 - 11.2. Otros debates
12. Varios