



# DIARIO DE SESIONES

## DE LAS

# CORTES DE ARAGÓN

## COMISIÓN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

---

Comisiones. Serie B: Iniciativas parlamentarias  
Número 29 — Año 2000 — Legislatura V

---

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

Sesión núm. 10

**Celebrada el lunes 24 de abril de 2000**

### ORDEN DEL DÍA

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

2) *Comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones, a petición del G.P. Popular, al objeto de informar sobre las gestiones realizadas por esa dirección general para conseguir la reapertura del Canfranc y cuáles son sus principales argumentos para la defensa de la conexión con Francia por ese paso fronterizo.*

3) *Debate y votación de la proposición no de ley núm. 48/00, sobre la travesía de Daroca, presentada por el G.P. Socialista.*

4) *Ruegos y preguntas.*

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

*Comparece ante la Comisión D. Jesús Sánchez Farracés, director general de Transportes y Comunicaciones.*

## SUMARIO

**Comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones al objeto de informar sobre las gestiones realizadas por esa dirección general para conseguir la reapertura del Canfranc y cuáles son sus principales argumentos para la defensa de la conexión con Francia por ese paso fronterizo.**

- El Sr. Sánchez Farracés, director general de Transportes y Comunicaciones, interviene ..... 527
- El diputado Sr. Lacasa Vidal fija la posición del G.P. Mixto ..... 530
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra fija la posición del G.P. Chunta Aragonesista ..... 531
- El diputado Sr. Martínez Sánchez fija la posición del G.P. del Partido Aragonés ..... 533
- El diputado Sr. Becana Sanahuja fija la posición del G.P. Socialista ..... 533
- El diputado Sr. Bielza de Ory fija la posición del G.P. Popular ..... 534
- El Sr. Sánchez Farracés contesta ..... 537

**Proposición no de ley núm. 48/00, sobre la travesía de Daroca.**

- El diputado Sr. García Llop, del G.P. Socialista, defiende la proposición no de ley ..... 540

- El diputado Sr. Ibáñez Gimeno, del G.P. Popular, defiende una enmienda ..... 541
- El diputado Sr. Lacasa Vidal fija la posición del G.P. Mixto ..... 543
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra fija la posición del G.P. Chunta Aragonesista ..... 543
- El diputado Sr. Martínez Sánchez fija la posición del G.P. del Partido Aragonés ..... 544
- El diputado Sr. García Llop fija la posición de su grupo respecto a la enmienda presentada ..... 545
- El diputado Sr. Ibáñez Gimeno solicita votación separada de los dos puntos ..... 545
- Votación ..... 545
- Los diputados Sres. García Llop e Ibáñez Gimeno intervienen en el turno de explicación de voto .... 545

**Lectura y aprobación, si procede, de las actas de las sesiones de 10 de abril y 28 de marzo.**

- La señora presidenta da por leídas las actas, que resultan aprobadas por asentimiento ..... 546

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* Buenos días.

Vamos a comenzar la Comisión de Ordenación Territorial de hoy, día 24 de abril [a las once horas y doce minutos].

El primer punto (la lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior), como siempre, lo vamos a pasar al tercero.

El segundo punto es la comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones, a petición del Grupo Popular, al objeto de informar sobre las gestiones realizadas por esa dirección general para conseguir la reapertura del Canfranc y cuáles son sus principales argumentos para la defensa de la conexión con Francia por ese paso fronterizo.

**Comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones al objeto de informar sobre las gestiones realizadas por esa dirección general para conseguir la reapertura del Canfranc y cuáles son sus principales argumentos para la defensa de la conexión con Francia por ese paso fronterizo.**

Bienvenido, señor director general.

Para su exposición, tiene usted la palabra.

*El señor director general de Transportes y Comunicaciones (SÁNCHEZ FARRACÉS):* Señora presidenta.

Señoras y señores diputados.

Tenemos hoy sobre la mesa una de las cuestiones sobre las que, sin duda alguna, desde la constitución de las Cortes de Aragón, más se ha debatido en esta comunidad: la reapertura del Canfranc. Desde este primer momento, y como una premisa previa, quiero dejar bien claro que la postura del Gobierno de Aragón es completamente favorable a su puesta de nuevo en funcionamiento, a su reapertura y, por lo tanto, a la reanudación del tráfico, no solamente de pasajeros, sino, sobre todo, de las mercancías, a través del túnel ferroviario del Somport.

Se trata de una postura que no admite, por su rotundidad, ningún género de duda, y quiero hacer a lo largo de mi exposición un balance en tono positivo de las gestiones y también de los argumentos que avalan la importancia y los efectos de dicha reapertura.

Hacer esta manifestación, por otra parte, no supone una gran novedad: el propio presidente de nuestra comunidad, don Marcelino Iglesias, lo dejó bien claro en su discurso de investidura; dijo entonces el presidente: «Dirigiremos nuestros esfuerzos a conseguir la reapertura del tráfico ferroviario con Francia por Canfranc, que es del máximo interés para Aragón, pero también para Francia y para España».

Aunque es cierto que en los últimos años había podido detectarse un cambio de postura en torno al gobierno francés sobre la reapertura, sin embargo, es cierto también que, en las dos últimas cumbres hispano-francesas (la de diciembre del noventa y siete y julio del noventa y ocho), la cuestión de la reapertura tuvo una escasísima presencia en los comunicados conjuntos; apenas se hacía referencia en los mismos a que los respectivos ministerios de Transportes iban a intercambiar estudios de viabilidad, previsiones de tráfico, creación de un observatorio de tráfico, etcétera, etcétera.

Sin embargo, en el actual gobierno de Lionel Jospin, el ministro de Transportes, Jean-Claude Gayssot, que es un técnico de electrificación de la red de ferrocarriles franceses, en más de una ocasión ha manifestado que se decantaba abiertamente por la diversificación de los modos de transporte, y, de hecho, en alguna ocasión se ha opuesto a

algunos proyectos de autovías en los Alpes para sustituirlos por la modernización de los trazados ferroviarios. La ministra de Medio Ambiente del gobierno francés, Dominique Voynet, también ha venido haciendo en algunas ocasiones declaraciones apuntando a la necesidad de la reapertura y la recuperación del Canfranc. El mismo presidente de Aquitania, Alain Rousset, ha apostado por crear, con el apoyo de la Unión Europea, un corredor en el que se incluyera, junto al Canfranc, el eje carretero, y convertir ese eje, el E-07, en un pasillo bimodal (carretera-ferrocarril) de importancia.

Esa positiva disposición del gobierno de Aquitania se plasmó en que, a finales de marzo, su consejo regional aprobara la reserva de una partida de trescientos cuarenta millones de francos franceses (ocho mil quinientos millones de pesetas) en el contrato-programa que las regiones francesas establecen con el gobierno central. Inmediatamente después de conocer la aprobación de esos trescientos cuarenta millones de francos, esa reserva, esa misma mañana —para ser más exactos— me puse en contacto telefónico con el vicepresidente primero del gobierno de Aquitania, Jean-Louis Carrère (que es en el gobierno de Aquitania el máximo responsable político de las infraestructuras), quien, efectivamente, me confirmó los extremos de aquella información.

Desde el Gobierno de Aragón, y en esa charla con el señor Carrère, quisimos enseguida ir más lejos y acordamos celebrar reuniones para coordinar acciones y esfuerzos conjuntos entre Aragón y Aquitania ante el Ministerio de Fomento español, ante el Ministerio de Equipamientos y de Transportes francés y ante la responsable comunitaria de Transportes, doña Loyola de Palacio. El vicepresidente primero de Aquitania quedó encargado de gestionar ante su presidente (en mi caso, ante la presidencia del Gobierno de Aragón) la realización de una entrevista una vez firmado el contrato entre el Estado y la región. Esa entrevista entre los presidentes de Aragón y Aquitania se celebrará en la última semana del mes de mayo, probablemente sobre la fecha del día 26 y probablemente también en una localidad del Alto Aragón.

En un comunicado del Gobierno de Aragón, con fecha 29 de marzo, y tras conocer esa noticia del consejo de Aquitania, de la reserva de esos trescientos cuarenta millones de francos, hablábamos exactamente, sobre esa conversación, que Aragón y Aquitania plantearán una estrategia conjunta ante Madrid y Bruselas para confirmar inversiones en el lado español del Canfranc. En ese comunicado también decíamos textualmente: «El Gobierno de Aragón apoyará con rotundidad la rehabilitación y modernización del trazado en la vertiente aragonesa para posibilitar lo antes posible la reapertura del tráfico internacional, al considerar que se trata de una infraestructura con unos altos rendimientos económicos y sociales en las relaciones entre el sur de Francia y un extenso cuadrante del territorio español, y, por lo tanto, con un nivel de influencia mucho más allá de las fronteras de nuestra comunidad autónoma».

Fue el propio Jean-Louis Carrère quien confirmó, en aquella fecha, que la inversión aprobada en el Consejo Regional de Aquitania estaba absolutamente condicionada a que el gobierno español mostrase la misma voluntad a través de un compromiso inversor en el tramo entre Zaragoza y Canfranc, y, cuando el señor Carrère me habló de compromisos, no se refirió a apoyos, sino a decisiones cuantificadas y presupuestadas, antes de que finalice el presente ejercicio económico, por parte de quien tiene la responsabilidad directa sobre las infraestructuras ferroviarias en España: el Ministerio de Fomento español.

Estamos, por lo tanto, ante un nuevo escenario. Francia ha dicho que sí, y condiciona su aportación a que el

gobierno español siga los mismos pasos. Por supuesto, el gobierno español tiene el apoyo y la petición también, incondicional, del Gobierno de Aragón, con claridad meridiana, como nuestro presidente ha venido invariablemente reiterando durante este mes de abril cada vez que ha tenido oportunidad para ello (en la última ocasión, durante los actos de celebración del día de san Jorge, el pasado día 19, en la capital altoaragonesa).

Después de un acuerdo del propio primer ministro Lionel Jospin, mostrando el apoyo y la decisión de la participación del Estado francés en la recuperación del Canfranc, la confirmación (en este caso, escrita y firmada) de esas buenas expectativas se produjo el propio día 19 de abril en Burdeos, cuando el presidente Rousset, el ministro de Transportes francés, Jean-Claude Gayssot, y el prefecto Georges Peyrone firmaron el contrato-programa con vigencia para el período 2002-2006, donde están recogidas la inversión en la línea ferroviaria y, también, la construcción de una autovía entre Burdeos y Pau para el horizonte del 2010, infraestructura, por otra parte, muy importante para los intereses de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Según los datos técnicos que maneja Aquitania, esa inversión de trescientos cuarenta millones de francos no permitiría, en un primer momento, hacer la electrificación de su vertiente, pero sí posibilitaría un tráfico en torno a los trescientos mil viajeros al año y el paso de hasta 1,4 millones de toneladas de mercancías anuales. Es un volumen de tráfico importante, para una línea que —no olvidemos— es de montaña, pero que colaborará así, con su propia capacidad, en el trasiego de mercancías a ambos lados de la vertiente pirenaica.

Esta cantidad (1,4 millones de toneladas), en relación al total de 7 millones de toneladas de mercancías que pasan por ferrocarril la frontera en los pasos de Port Bou e Irún, supone, por sí misma, poder aumentar en un 20% el actual tráfico de mercancías a través de la frontera y por ferrocarril, que, por otra parte, está sin ningún crecimiento anual, prácticamente estabilizado durante los últimos años, dado el actual colapso en los pasos vasco y catalán.

La frontera pirenaica —lo saben todos ustedes— es el espacio europeo que en la última década ha experimentado el mayor incremento de flujos de mercancías, hasta tal punto que, desde el bienio noventa y cuatro-noventa y cinco, el tráfico total a través de los Pirineos es superior al que se registra a través de los Alpes. Por otra parte, y como he dicho antes, las prospecciones indican que estos tráficos pasarán de los setenta millones de toneladas actuales a unos ciento cuarenta millones en el horizonte del 2010, una situación que, por sí misma, puede provocar graves problemas de fluidez en las comunicaciones si se mantiene el actual esquema director europeo de primar los extremos. Se hace, por lo tanto, urgente la búsqueda de alternativas, que, además, primen el modo del transporte por ferrocarril frente al de carretera, por otra parte, y en cierta medida, responsable del 75% de las emisiones de óxido carbónico en Europa.

Las tasas del volumen de mercancías por carretera que atraviesan el arco pirenaico están creciendo a un ritmo aproximado de un 5% anual, y, sin embargo, como he dicho antes, las mercancías que pasan por ferrocarril están prácticamente estabilizadas o, como mucho, con crecimientos de un 1 o 1,5% anual, lo que está llevando a que el diferencial entre carretera y ferrocarril se esté haciendo más relevante y más grande cada año. Estamos, por lo tanto, con la reapertura del Canfranc, ante la primera oportunidad seria de invertir la tendencia y recuperar un tanto por ciento importante del porcentaje de mercancías que se transportan por ferrocarril frente al que se transporta en el modo carretero.

El Gobierno de Aragón quiere poner sobre la mesa, además de estas cifras generales sobre tráficos, otros aspectos más puntuales o particulares que sumar también a los condicionamientos medioambientales. Descontando las instalaciones necesarias en el punto de ruptura de carga (Canfranc, en este caso, si el lado español se deja en ancho nacional, o Zaragoza —probablemente, su plataforma logística sería importante si se realizara todo el tramo en ancho UIC—), que supondrían, por sí mismas, en ese punto de ruptura de carga unas inversiones del orden de unos seis mil millones de pesetas, la inversión necesaria en el lado español podría variar, según los estudios franceses de Systra —insisto: según los estudios franceses—, entre unos doce mil quinientos y cuarenta mil millones de pesetas, dependiendo de un abanico de posibilidades, abanico que va desde la rehabilitación integral de la vía para tracción diesel hasta vía electrificada en todo el tramo, incluyendo el ancho UIC. El estudio francés también acoge una serie de variaciones, incluyendo la reapertura del tramo Zuera-Turuñana, y otra serie de variaciones, como una vía mixta entre Zuera y Zaragoza, etcétera, etcétera.

Un argumento a favor nuestro muy importante es que, si el Gobierno español se decidiese por la reapertura, ésta podría hacerse —y debería hacerse— en un período, más o menos, de cuatro años. Tenemos, pues, a favor un corto plazo de tiempo, con lo que en ese período, relativamente breve, tendríamos operativa una nueva opción de transporte, con lo que, evidentemente, también disminuiría la presión que está existiendo en el valle del Aspe francés sobre el eje carretero.

Hoy, afortunadamente, han cambiado muchas circunstancias desde aquel 27 de marzo del año setenta, en que se hundió el puente de l'Estanguet. Con el Canfranc abierto, tendríamos una salida mucho más directa hacia Europa, y una gran parte de la producción de empresas aragonesas, como Opel, Saica, Balay, Rico Echevarría (por citar algunos ejemplos), sin olvidar también las producciones del Levante español, contaría con un corredor y un acceso directo hacia el noroeste francés. Por otra parte, la realización de la línea de alta velocidad y de todas las obras de infraestructura que conlleva su paso por Zaragoza tendría, sin lugar a dudas, un efecto mucho más intenso para el conjunto de la comunidad autónoma, con la prolongación, como decimos, de las mejoras en la línea ferroviaria hasta Canfranc.

Por otro lado, saben ustedes que el Gobierno de Aragón ha apostado con bastante fuerza —también lo había hecho el anterior, hay que reconocerlo— por la creación de la plataforma logística en Zaragoza (proyecto PLAZA 2000). Con ese tráfico internacional a través del Canfranc, esa infraestructura contaría con una salida decisiva y directa hacia el sur francés, también hacia Europa, con los consiguientes efectos positivos para la propia plataforma, necesitada, por otra parte, de todas las salidas y accesos posibles, porque es un proyecto de bastante envergadura.

La propia realización y reapertura de ese Canfranc podría hacer que los beneficios que la llegada del AVE tiene que tener para nuestra comunidad pudieran extenderse sobre todo, especialmente, a la mitad norte de nuestra comunidad. Podríamos, efectivamente, hacer que los trenes de velocidad alta pudieran subir al Pirineo y podríamos, por tanto, en cuanto a las estaciones de esquí del mismo y también al turismo de verano, hacer de ellos un acercamiento no virtual, sino un acercamiento temporal a los grandes núcleos habitados de Madrid y Barcelona. Estamos hablando de un sector que para Aragón es bastante prioritario, incluso estratégico, dado el volumen económico que mueve todos los años.

El Gobierno de Aragón entiende por lo tanto, en definitiva, que la puesta en valor de nuestro territorio daría un paso de gigante si el eje Somport-Valencia tuviera la doble opción carretera-ferrocarril. El Gobierno de Aragón es consciente también de que, en Francia, tanto el gobierno de París como el de Aquitania están ahora —ahora sí— en una excelente disposición, como se confirmó con la firma del contrato-programa el pasado día 19 de abril en Burdeos.

El paso siguiente ha de darlo el Ministerio de Fomento, titular, como sabemos todos, de las infraestructuras ferroviarias en España. Parece que en este sentido no cabe ninguna duda sobre de quién es la responsabilidad más directa, y, en esta misma línea, el Gobierno de Aragón solicitará todo tipo de apoyos en las Cortes de Aragón y de la sociedad aragonesa en general, apoyo que estamos seguros de que obtendremos.

Sólo me cabe recordar la propia proposición no de ley aprobada en esta misma cámara el pasado 2 de diciembre, en la que se nos instaba al Gobierno de Aragón a que efectuaríamos las gestiones oportunas para posibilitar la reapertura de la línea, reapertura para la que en el lado español esperaríamos una apuesta seria y coherente del Ministerio de Fomento, que incluya la adecuación y modernización de la línea, como un ferrocarril de montaña, pero un ferrocarril para el siglo XXI.

Otra parte de la pregunta que se me ha hecho hace referencia a las gestiones realizadas por esta dirección general, por este director general, en los últimos meses en relación con dicha reapertura. No incidiré, por tanto, en otras gestiones y encuentros realizados a más alto nivel, como el realizado el 7 de octubre en Burdeos entre el presidente de Aragón y el presidente de Aquitania u otros encuentros celebrados en Toulouse a primeros de diciembre, en el que estaban también los presidentes de Midi, los presidentes de Limousin y el ministro de Agricultura francés, junto con representantes del Alentejo portugués y de la Extremadura española.

Quiero precisar, en todo caso, que la postura del Gobierno de Aragón, plenamente favorable a la reapertura, es conocida por los gobiernos de las regiones francesas del sur de Francia en todos los contactos oficiales que hemos mantenido en distintos foros, como los diferentes encuentros que normalmente, y con bastante regularidad, celebramos en el marco de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos. Y hubo otras reuniones en las que hemos venido coincidiendo de manera fundamental con los representantes de los gobiernos de Aquitania y de Midi-Pirineos. Concretamente, en ese marco de la CTP, también en el de Toulouse, he tenido encuentros y conversaciones directas con el vicepresidente primero de Aquitania, que, como decía antes, es responsable político último de las infraestructuras en su región: a finales de octubre en Roncesvalles, a primeros de diciembre en Toulouse y a finales de enero en Louchon. Los temas fundamentales (básicamente, son los que trabajábamos y tratábamos) eran la reapertura del Canfranc y la reapertura o los trabajos en el eje carretero del valle del Aspe.

En otro orden de cosas, nada más tomar posesión en el mes de septiembre, ya me dirigí al subdirector general de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento para interesarme por el estado en que se encontraba el denominado «estudio de alternativas de mejora del trayecto Sagunto-Zaragoza-Pirineo central», cuyo contrato fue firmado el día 30 de agosto entre el Ministerio de Fomento y la empresa Iberinsa. Debo dejar constancia aquí de que, así como hemos ido obteniendo, con bastante regularidad, información de los avances del estudio

del lado francés, no la hemos ido teniendo directamente del estado en que se encuentra el realizado para el lado español por Iberinsa, y ello a pesar de que, en todos los encuentros que en varias ocasiones hemos tenido con los responsables del Ministerio de Fomento, de una manera habitual, siempre se lo hemos solicitado.

El interés del Gobierno de Aragón por una actuación integral en la línea ferroviaria Somport-Sagunto y la propuesta incluida de nuestra colaboración son conocidos perfectamente por el presidente de Renfe, don Miguel Corsini, y por el secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes de este país, don Albert Vilalta, con quienes el consejero de Obras Públicas, don Javier Velasco (en la segunda de las ocasiones, acompañado por mí mismo), se reunió a finales de octubre y primeros de noviembre del pasado año. A la primera de las reuniones con el señor Corsini no pude asistir porque, como he dicho antes, estaba en Roncesvalles, en unas reuniones de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos.

De la misma forma, el presidente del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, don Emilio García Gallego, conoce también sobradamente la postura del Gobierno de Aragón de la estricta necesidad de que la llegada del AVE sirva como argumento para modernizar el resto de las infraestructuras ferroviarias de la comunidad autónoma, y especialmente el eje vertebrador norte-sur, que es el más abandonado.

En el pasado mes de febrero (concretamente, el día 11 de febrero), en la sede del ministerio en Madrid, trasladé también nuestras inquietudes sobre el conjunto del corredor Canfranc-Sagunto y su importancia para la vertebración de nuestro territorio al subdirector general de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, al que también en aquella ocasión le solicité información sobre el estado de redacción del estudio de Iberinsa. El señor Niño, en febrero, igual que en noviembre nos había indicado el señor Vilalta, dilató cualquier respuesta sobre la finalización del estudio y sobre las posibles inversiones hasta que el mencionado estudio no se terminara. Estudio que, en principio, fue firmado en el mes de agosto, tendría un tiempo de diez meses para su redacción y que, por lo tanto, en principio, en el mes de junio próximo debe estar concluido.

Sólo el hecho de la convocatoria de las elecciones del pasado 12 de marzo y la circunstancia de que todavía no haya nuevo gobierno de la nación han impedido, por razones obvias, que el Gobierno de Aragón haya trasladado a Madrid, de forma personal, las últimas informaciones en torno al Canfranc, acompañadas, lógicamente, de nuestra postura inequívoca de apoyo a la reapertura y modernización de todo el corredor.

No obstante, en un escrito de este director general de mediados de abril, de hace apenas una semana, dirigido al secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento, también le trasladé por escrito las últimas novedades sobre la reapertura de la línea y el posicionamiento general del Gobierno de Aragón en los términos generales que les he trasladado a ustedes a lo largo de esta intervención.

Por último, y al tratarse de un corredor ferroviario de indudable calibre vertebrador, que por el sur nos conecta con el Levante español, tengo concertada una reunión para el próximo día 3 de mayo en Teruel con el director general de Transportes de la Generalitat valenciana, don Vicente Dómine, al objeto de analizar el estado actual de los acontecimientos y recabar de nuevo —porque ya en alguna ocasión lo ha hecho— el apoyo del Gobierno valenciano para la rehabilitación total del corredor.

Como resumen, insisto nuevamente en que existen los suficientes argumentos técnicos y de expectativas de tráfico

para apostar clara y nítidamente por la reapertura del ferrocarril del Canfranc, recientemente relanzada por el Consejo Regional de Aquitania y el Estado francés. Solicitar progresos decididos para la reapertura y una actuación y modernización integral de todo el corredor entre el Somport y Sagunto serán dos de las cuestiones prioritarias que el Gobierno de Aragón pondrá urgentemente encima de la mesa del próximo ministro de Fomento.

Muchas gracias por su atención.

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

¿Necesitan los grupos que suspendamos la sesión para tomar notas? ¿No hace falta?

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

*El señor diputado LACASA VIDAL:* Muchas gracias, señora presidenta.

Para Izquierda Unida, realmente, quizá por primera vez en este tema, después de muchísimos años, como usted ha señalado, se esté pasando de las musas al teatro por primera vez. Porque es verdad que el puente de l'Estanguet se hundió, es verdad que aquella línea quedó interrumpida y es verdad que durante muchos años parecía no detectarse un excesivo interés, como usted ha señalado, en la parte francesa.

Pero no es menos cierto que uno de los elementos del programa del último gobierno, del gobierno actualmente implantado en la República francesa, del gobierno de la izquierda plural, fue claramente el reequilibrio carretera-ferrocarril, y usted lo ha citado. El ministro de Transportes, Infraestructuras y Equipamientos —que se llama allí—, Jean-Claude Gayssot, que es un ministro del Partido Comunista francés, es un ministro comprometido, como ferroviario que es, con la alternativa del ferrocarril, y, en ese sentido, creo que se han ido dando pasos, que al principio han sido tímidos, yo creo que todavía un poco lentos, pero, efectivamente, muy significativos, con la firma de ese contrato-programa entre la región de Aquitania y el Estado francés. Contrato-programa que a mí me plantea ya dos elementos que le comunico: uno, de cierta envidia, porque, hasta cierto punto, hay posibilidad de pactar con el Estado central las inversiones de interés general, lo cual no es un elemento nada despreciable en la perspectiva de las relaciones gobierno central-gobiernos de comunidades, y eso en una Francia centralista —lo digo también como elemento de reflexión—. A veces te encuentras con elementos sorprendentes, con adelantamientos en temas concretos, como es este caso de la planificación de las infraestructuras de interés general en un país que no tiene un nivel de descentralización política tan importante como lo tiene el Estado español.

Ése sería un elemento, pero otro elemento también muy importante, y que usted nos ha planteado, es que esos ocho mil quinientos millones de pesetas son un compromiso condicionado y, además, dentro de un paquete global, de un acuerdo del Consejo Regional de Aquitania con el Estado, en el cual no hay un único departamento, sino todos los departamentos que forman la región de Aquitania, región de Aquitania en la cual también están ya las comunidades que lindan con el País Vasco español, es decir, el País Vasco francés, el departamento de esa zona.

Con eso, ¿qué quiero decir? Con eso quiero decir otro refrán: oveja que bala, bocado que pierde; es decir, si no se concretan las inversiones que aquí están planteadas, probablemente puedan ser orientadas hacia otros aspectos de la propia región de Aquitania, y eso será una realidad. Si no se concreta, si no se aprovecha esta oportunidad, que puede

ser histórica, puede ser histórica, sin duda, ese dinero no se quedará en ningún sitio: ese dinero acudirá a reforzar otras infraestructuras de esa comunidad, de esa región vecina francesa, y puede ser que contribuya a reforzar las líneas existentes de comunicación a través del País Vasco o cualquier otra alternativa eventual.

Por lo tanto, yo creo que no deberíamos perder ni un minuto, y, en ese sentido, me parecen satisfactorias sus palabras hoy aquí, porque creo que venían precedidas de una cierta confusión por otras declaraciones que usted realizó —yo no sé si usted luego nos querrá explicar en qué contexto—, porque parecía que la prioridad del Gobierno de Aragón, efectivamente, era otra y no era esta defensa —digamos— comprometida y con datos, sobre todo cuando en la parte francesa parecía tan evidente, como lo ha hecho con la firma el 19 de abril, tan evidente que sí que había un signo ya definitivo de acción concreta y de compromiso concreto.

Por lo tanto, en estos momentos, nos encontramos con la necesidad de plantear hechos concretos, y a mí me parece muy razonable que se marque un plazo real; es decir, si ese contrato-programa tiene una vigencia entre el Estado y la región de Aquitania, será lo normal y lógico que la parte francesa le pida a la parte española un compromiso similar, un compromiso similar que, por otra parte, no hará más que redundar en los temas tantas veces debatidos en las Cortes de Aragón respecto de la reapertura del ferrocarril del Canfranc. En el dossier que hoy tienen todas sus señorías, entregado, se ve la preocupación, por ejemplo, de nuestro grupo parlamentario, que en la legislatura pasada motivó cuatro preguntas al presidente del Gobierno de Aragón, don Santiago Lanzuela en aquel momento; es decir, nuestro *pressing* en este tema ha sido verdaderamente importante, porque entendíamos que era un tema absolutamente decisivo.

Y hoy más, porque yo creo que cada vez hay más argumentos a favor de esta posición. Hoy más —y usted también lo ha citado—, en la medida en que queremos constituir a nuestra comunidad autónoma como un eje estratégico de las comunicaciones, y, sobre todo, de las mercancías. Hoy más, si hablamos de una plataforma logística que, para serlo con seriedad, tiene que tener accesos ferroviarios desde los cuatro puntos cardinales y, por supuesto, directamente hacia Francia, hacia la Unión Europea, porque, si no, pierde una parte importante de sus potencialidades. Y hoy más, cuando estas Cortes han tomado posiciones tan unánimes como aquella que adoptamos en la proposición no de ley 67/99, de esta legislatura, relativa a las comunicaciones entre Aragón y el Levante con el norte de Europa a través del Pirineo, una proposición no de ley en la que ya establecemos un poco cuáles son las prescripciones que nosotros planteamos; sobre todo, una alternativa al transporte de mercancías. Especialmente, las mercancías peligrosas van a tener dificultades enormes para abrirse paso a través de túneles de alta montaña, incluso las mercancías convencionales, por los motivos de saturación en las carreteras (carreteras estrechas que, por mucho que se mejoren en el valle del Aspe, no van a dar de sí para un gran tráfico de mercancías) y el problema ambiental y el impacto ecológico, que usted también ha señalado en su intervención.

Por lo tanto, el transporte de mercancías encomendado al ferrocarril es un elemento fundamental del desarrollo de la plataforma logística y de desarrollo de comunicaciones Francia-España a través de nuestras comunidades y de nuestras regiones. Ese elemento es claro.

Y también lo es que estas Cortes de Aragón, en una sesión de esta comisión muy reciente, plantearon, ante la

comparecencia de la plataforma Tren directo al Pirineo, nuestro apoyo total y decidido a la reapertura del tramo de Turuñana y, en ese sentido, a que exista una vía de conexión rápida, lo más rápida posible, con el Pirineo, y que, efectivamente, no sólo serviría, en este caso ya, para las mercancías, sino incluso, aprovechando las sinergias de la nueva línea de AVE, para traer trenes en un tiempo bastante rápido de Madrid y Barcelona por la línea del AVE a través de trenes tipo Talgo, trenes rápidos, que pudieran conectarnos luego, y más si se hace un ancho de vía europeo, con el Pirineo en un tiempo muy razonable y muy real, más allá de que la línea internacional no se prevea hoy como una gran línea de transporte de viajeros; pero sólo el aprovecharla en la vertiente española con las mejoras que se introdujeran ya sería un elemento, desde luego, de satisfacción y de rentabilización, para la parte española, de esas inversiones.

Y luego, por último, ya ve que, por lo tanto, compartimos, desde luego, lo que usted dice y esperamos que usted lo haga, es decir, que todo lo que usted dice aquí lo haga con firmeza y lo defienda insistentemente una vez tras otra, porque tiene el apoyo unánime de la cámara, porque hay proposiciones no de ley prácticamente por unanimidad. Por lo tanto, aquí no puede haber fisuras en el sentido del objetivo. Y, si usted es firme y el Gobierno de Aragón es firme, van a tener el apoyo también de toda la cámara, nadie se va a desmarcar de esa situación, en el sentido de presionar muy fuertemente al gobierno de España, que ahora, además —fijense ustedes—, ya no tiene ni excusas, porque podía tener alguna deuda, algún tributo que pagar, algún peaje en aquella situación de minoría mayoritaria que tenía en el anterior parlamento, porque los pactos con los nacionalistas eran lo que eran, y en aquel momento podía tener un pacto, primero con el Partido Nacionalista Vasco, a pesar de que durante muchísimo tiempo parecía que eran enemigos, pero hay que recordar que, durante tres de los cuatro años de legislatura, el Partido Popular gobernó con el apoyo del Partido Nacionalista Vasco y podía tener que pagar un peaje hacia la frontera vasco-francesa; y también lo pagaba, evidentemente, en la medida en que tenía un peaje con Convergència i Unió.

Ahora no hay excusas. El gobierno central tiene mayoría absoluta; por lo tanto, yo creo que es el momento de plantearle con toda crudeza, y que el Gobierno de Aragón se lo plantee con toda crudeza, y esta cámara también: bueno, vamos a ver, señores, no hay en estos momentos ninguna excusa que impida que el tercer paso por el Pirineo sea un paso real, sea un paso efectivo y pueda hacerse a corto plazo.

Simplemente, una duda y una cuestión: ¿cuál es el papel del Gobierno de Aragón dentro del esquema de transporte por ferrocarril, cuál es el papel de lo que hasta ahora han venido siendo los acuerdos que se han firmado con Renfe para la explotación de líneas deficitarias, en este caso del ferrocarril regional? En principio, no es directamente materia de la comparecencia de hoy, pero puede tener algo que ver en la medida en que siempre hemos estado condicionando, diciendo que había que condicionar inversiones del ministerio e inversiones del GIF a la subvención, por parte del Gobierno de Aragón, de determinadas líneas regionales. Quiero saber —porque algún comentario apareció en medios de comunicación— cuál es la posición de su gobierno en relación con las conversaciones de cara a futuros convenios de subvención de la explotación de trenes hoy deficitarios, pero que, en nuestra opinión, tienen que estar absolutamente condicionadas a un plan serio y riguroso de inversiones, sobre todo en esta línea de la que estamos hablando, en este

eje norte-sur, que vertebra el territorio aragonés, y debe haber también una absoluta conexión entre esta disponibilidad del Gobierno de Aragón, de estas Cortes que aprueban los presupuestos, a esos convenios si están determinados a una mejora de las infraestructuras. Si no es así, creo que, realmente, no estaríamos cumpliendo lo que estas Cortes de Aragón han ido demandando al Gobierno en cada momento.

En principio, nada más, señor director general, sino encomendarle, con esa firmeza con que estas Cortes creo que se han pronunciado, que no pierda ocasión, que sean activos y estén a la cabeza de esa reivindicación, que es muy querida y que, además, dada la potencialidad de futuro (porque el ferrocarril es futuro, y esas comunidades autónomas que tengan una salida importante en todas las direcciones a través de líneas rápidas de ferrocarril, líneas de calidad, van a tener unas posibilidades de futuro, de desarrollo, muy importantes), no nos cabe la menor duda de que conseguirlo sería uno de los grandes logros que cualquier gobierno, del Estado español o de la Comunidad Autónoma de Aragón, podría escribir, desde luego, como un logro importante y un logro de futuro.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el portavoz de Chunta Aragonesista señor Fuster.

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Muchas gracias, señora presidenta.

Bienvenido, señor director general de Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Aragón, a estas Cortes de Aragón, y especialmente porque entiendo que sus palabras de hoy son un cierto desmentido o aclaración respecto a alguna no sé si mala información o desafortunada declaración respecto a los tráficos ferroviarios y, en consecuencia, respecto a la importancia que el tráfico ferroviario a través del Canfranc pudiera tener, hechas en un contexto en el que justamente se estaba transmitiendo una sensación de que se abría y se desbrozaba un camino por parte del gobierno central a través de este contrato-programa con Aquitania, de modo que lo suyo venía a ser una especie de jarra de agua fría en un momento de optimismo y de esperanza para todos aquéllos que, desde siempre, hemos venido manteniendo la importancia de esta reapertura.

Entiendo que la confusión vino determinada por una mera confusión entre la cuantía, entre las cargas o los tráficos globales a través de los Pirineos en su proporción respecto a los tráficos ferroviarios. Efectivamente, 1,4 toneladas no es mucho respecto al conjunto del tráfico de mercancías a lo largo del Pirineo, pero, desde luego, es mucho respecto al tráfico específicamente ferroviario. Ese 20% de incremento, realmente, supondría un paso adelante sin precedentes en la relación entre el tráfico ferroviario y el de carretera. De modo que nos parecen positivas, en todo caso, sus matizaciones y sus aclaraciones.

Y, entrando en el fondo del asunto, quisiéramos recordar que, cuando algunos quisieron apostar por el Vignemale porque ésa era la gran obra y demás, e, indirectamente, querían dejar en el segundo plano o aparcada en el tiempo y en el terreno la reapertura del Canfranc, nosotros insistimos desde el principio en que aquéllos que realmente apostaran por el Vignemale tenían que ser los más interesados, los que con más ahínco defendieran la reapertura del Canfranc, puesto que una conllevaba la otra, una podía hacer posible en el futuro la otra.

Usted mismo ha reconocido que la reapertura del Canfranc es posible que se lleve a cabo en estas circunstancias actuales, si hay voluntad política directa y clara, en un plazo de en torno a cuatro años, incluso menos, de modo que, realmente, es cierto que la reapertura del Canfranc está al alcance de la mano, mientras que un paso con un túnel de baja cota a través de los Pirineos puede ser un anhelo y un sueño interesante, pero, evidentemente, un proyecto a medio, largo plazo en el que precisamente la existencia de un paso internacional previo, en funcionamiento durante años anteriores a su posible planteamiento, puede perfectamente justificar, puede demostrar que ese tráfico era necesario, que existía una demanda, que existe una rentabilidad socioeconómica suficiente como para justificar una inversión de la envergadura que un paso como el Vignemale pudiera tener.

Bien, pues hoy las cosas han cambiado, y la situación en la que hasta ahora siempre teníamos un enemigo fácil, una cabeza de turco a la que echarle la culpa de todo, que era el gobierno francés y la falta de voluntad política al otro lado de los Pirineos, pues parece ser..., parece no, se acaba de confirmar expresamente que ha cambiado y que, en todo caso, la pelota ahora está en nuestro tejado, está en el tejado del Estado español, está, por tanto, también y en parte, en el tejado aragonés. Es decir, habiendo desaparecido la bicha, la bicha francesa, y con una coyuntura política, como ya se ha hecho referencia en la anterior intervención, especialmente favorable, una coyuntura política que no tiene contraindicaciones y que seguramente no se ha dado a lo largo de las últimas legislaturas, a lo largo de las últimas décadas en el conjunto de los dos países, que propicia una situación favorable, yo creo que es la gran oportunidad, es la hora de actuar, es la hora de, desaparecidas las excusas, ponernos todos juntos a trabajar.

En este sentido, quiero recordar que nuestro grupo parlamentario planteó y consiguió la aprobación de una enmienda en los presupuestos de este año, en la que, junto a aquella previsión, que ya la había, para hacer una inversión en cuanto a la realización de un estudio para el Vignemale —creo recordar que eran ciento cincuenta millones de pesetas—, planteamos la existencia de una partida también presupuestaria para que pudieran hacerse estudios oficiales para la reapertura del Canfranc, siendo conscientes de que había un estudio encargado por el Ministerio de Fomento, al que usted ya ha hecho referencia y del que, por cierto, por segunda vez volvemos a escuchar que se sigue sin tener referencias por parte del Ministerio de Fomento, que no facilita la información, no sabemos si porque los resultados no son los que quieren, porque no les gusta, porque no los hay o porque se está trabajando tirando de refritos de otros estudios existentes realizados por otras instituciones o colectivos. Pero la realidad es que, en estos momentos, sería muy útil saber el avance de esos resultados y saberlo igual que se está produciendo y sabiendo lo que dicen los estudios franceses. En el caso del español, pues, desgraciadamente, no lo sabemos, y no podemos utilizar los avances de esos resultados y de esos estudios en favor de una causa común que, al parecer, todos estamos defendiendo.

Nosotros, en todo caso, entendemos que los últimos argumentos no hacen sino reforzar las tesis de todos aquéllos que hemos venido manteniendo la necesidad de la reapertura del Canfranc, y, además, cada paso que andamos se evidencian unas circunstancias más favorables para su reapertura: los impactos medioambientales, los problemas de los túneles carreteros detectados en Europa, la viabilidad que podría otorgarle a la plataforma logística (que, por otro lado, se

está lanzando desde el Gobierno de Aragón y en la que, evidentemente, el Ministerio de Fomento tiene un papel crucial que jugar también), el propio aprovechamiento del AVE que todos estamos reclamando, el no dejar que el AVE sea ese AVE de paso y podamos rentabilizarlo para Aragón (aunque sólo sea para medio Aragón, es muy importante esa conexión de velocidad alta que pudiera haber aprovechando una y otra infraestructura). Aprovechando toda esta coyuntura, estas coyunturas favorables y estas circunstancias favorables nos hacen pensar que éste es el momento indicado, éste el momento clave para que el Gobierno de Aragón, haciendo uso de las competencias que son propias también de ordenación del territorio, de competencias exclusivas en materia de medio ambiente, y, por supuesto, con la colaboración y yendo de la mano una y mil veces con el gobierno español... No sería bueno que en este tema se produjeran intentos de patrimonialización o rentabilización política de algo que es un evento y una circunstancia política básica para el futuro de Aragón que nos desborda, que desborda el ámbito de esta legislatura, que desborda el ámbito de esta institución, de las Cortes de Aragón, que desborda el ámbito del Gobierno de Aragón y también del gobierno español, porque es algo que, por su carácter de internacionalidad y su carácter relativo y su carácter determinante para el futuro de Aragón, yo creo que debe estar por encima de cualquier tipo de divergencia política que pudiéramos mantener. Hasta ahora, desde luego, el Gobierno de Aragón —y el gobierno central si quiere hacer uso de ellos— lo que tiene son pronunciamientos unánimes y muy importantes en esta línea. Al margen de los debates habidos durante la pasada legislatura, también incluso en las anteriores, en estos momentos, ya en lo poco que llevamos de ésta, tiene el Gobierno de Aragón dos mandatos unánimes de estas Cortes de Aragón: la proposición no de ley del 2 de diciembre, a la que se ha hecho referencia, y una anterior en relación con la potenciación de la conexión del eje Sagunto-Teruel-Zaragoza y sus conexiones con el País Vasco, y también su prolongación hacia el Canfranc; dos mandatos unánimes expresos y en la misma dirección, y que, desde luego, han dejado bien a las claras cuál es la voluntad del pueblo aragonés, representado por estas Cortes de Aragón.

En este sentido, aun siendo conscientes del papel relativamente limitado que el Gobierno de Aragón tiene en esta apertura, no hemos de olvidar que, aunque también hay otros beneficiarios (el propio País Valenciano, desde luego, sin duda puede serlo también), el conjunto del Estado es un beneficiario directo de esta posible reapertura, siendo el Gobierno de Aragón, en todo caso, representante de aquellos conciudadanos que más hemos venido reclamando esta reapertura, tiene que tener un papel de empuje, de iniciativa, y, desde luego, en el caso de que en el gobierno central, una vez que se constituya, se detectaran reticencias o cualquier tipo de obstáculos, ahí tiene que estar el Gobierno de Aragón precisamente para impedir que eso pueda suceder.

Desde luego, los aragoneses no nos perdonarían ni a estas Cortes de Aragón, ni al gobierno de ellas emanado, ni, desde luego, al gobierno central el que no avanzáramos en la dirección que todo el mundo estamos esperando, y el Gobierno de Aragón, desde luego, tiene un importante papel que jugar.

Nada más, y muchas gracias.

*El señor vicepresidente (PÉREZ VICENTE):* Muchas gracias, señor Fuster.

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

*El señor diputado MARTÍNEZ SÁNCHEZ:* Gracias, señor presidente.

Señor director general, bienvenido a esta Comisión. Muchas gracias por su comparecencia, porque, entre otras cosas, nos han llenado de satisfacción algunas de sus palabras, viendo la situación en que se encuentran las negociaciones para la reapertura del Canfranc.

Y digo que nos han llenado de satisfacción porque, en noviembre o diciembre del año 1999, nuestra opinión era distinta, debido a los datos que obraban en nuestro poder, tanto de comparecencias del presidente del GIF y del señor Vilalta en la Comisión de Economía y Presupuestos del Senado como de la negativa de algún partido político, con mayoría absoluta en el Senado, a aprobar unas enmiendas dirigidas precisamente a la mejora de esta línea de ferrocarril —y, si cabe, incluso a la reapertura del Canfranc— en el pleno del Senado.

La reapertura del Canfranc es un asunto de suma importancia, desde nuestro punto de vista, para Aragón. Es un asunto de suma importancia, y así lo hemos manifestado y así nos hemos manifestado a favor, por supuesto, como no podía ser de otra manera, nos hemos manifestado el Partido Aragonés y nos seguimos manifestando. Entendemos que es la comunicación lógica entre el Levante, Aragón y Francia. Entendemos que es una posibilidad de desarrollo económico para Aragón, para los territorios de Aragón, que no podemos dejar pasar. Nos parece perfecto, y por eso decía antes que nos sentimos satisfechos de algunas de sus palabras, que tanto la región de Aquitania y la Comunidad Autónoma de Aragón como incluso el gobierno francés, el gobierno central francés, estén de acuerdo con la reapertura del Canfranc. Nos parece absolutamente perfecto. Pero no podemos olvidar —y creo que usted ha hecho el comentario— que la responsabilidad máxima es del gobierno central español; en su caso, del Ministerio de Fomento.

El Ministerio de Fomento es quien tiene la obligación de invertir en esta línea ferroviaria, tanto para su mejora y reposición de vías en todo el territorio aragonés como para la reapertura del Canfranc. Evidentemente, ya ha quedado claro que el gobierno francés está por la labor y que ya tiene un compromiso económico (incluso económico) que pone un poco a disposición de que el gobierno central español también se manifieste de esta manera.

Nosotros creemos que el Gobierno de Aragón está actuando como debe hacerlo. Las Cortes de Aragón han manifestado ya su disposición, su plena disposición, vía proposiciones no de ley aprobadas por unanimidad, a la reapertura del Canfranc y a la mejora de esta línea. Yo creo que está clarísimo que los ciudadanos de Aragón están totalmente de acuerdo, en general, con la reapertura del Canfranc. Yo creo que no falta nada, yo creo que no falta nada. Yo creo que ya la decisión tiene que ser del gobierno central, y tiene que ser una decisión apoyada, consensuada, dialogada, negociada con el Gobierno de Aragón. Y yo creo y confío plenamente en que, en el año 2001, la posición del gobierno central debe, va a cambiar —y, por supuesto, debe cambiar— respecto a lo que antes me refería: respecto a las posibles enmiendas o incluso a que en los presupuestos del año 2001 del gobierno central ya se consignen directamente partidas para la reapertura del Canfranc. Porque la verdad es que siempre, siempre, la excusa del estudio de Iberinsa ya no sirve. Llega un momento en que el estudio de Iberinsa tiene que acabarse, y, una vez que se acabe el estudio de Iberinsa, tiene que tener consignación presupuestaria el Ministerio de Fomento para poder realizar estas obras; de lo contrario, seguiremos otra vez en el furgón de cola y no conseguiremos

que el ferrocarril sea una posibilidad de desarrollo para Aragón.

Y no olvidemos, para terminar, que el transporte de mercancías por toda esta línea ferroviaria..., es absolutamente necesario mejorar la línea ferroviaria, porque el transporte de mercancías en estos momentos, en algunos tramos de la carretera (que, sin duda, si estuviera en otras condiciones el ferrocarril, lo harían por ferrocarril), es del orden de mil ochocientos vehículos diarios, diarios, todos ellos camiones enormes de transporte, no de reparto, sino de transporte. Luego hay que tomar medidas y conseguir que la carretera y el ferrocarril se complementen, y es el momento; el año 2001 es el momento de empezar: no podemos dejar pasar más tiempo.

Muchas gracias.

*El señor vicepresidente (PÉREZ VICENTE):* Muchas gracias, señor Martínez.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista señor Becana.

*El señor diputado BECANA SANAHUJA:* Gracias, señor presidente.

Bienvenido también, señor director general, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, a una comparecencia que yo creo que está originariamente motivada por una mala interpretación de unas declaraciones suyas en relación al tema del Canfranc, una interpretación que se hizo pública, de una forma un tanto oportunista, por el grupo que solicita la comparecencia, como si le hubieran querido pillar a usted en un renuncio que le pusiera en frente del presidente del gobierno, del discurso de investidura del presidente del Gobierno de Aragón, que le pusiera en frente de las declaraciones reiteradas y de la política que está llevando a cabo el consejero de Obras Públicas, y como si le quisieran enfrentar, por ese mismo renuncio, al pacto de coalición, al pacto político de coalición que propició el actual Gobierno de Aragón, refrendado por el Partido Aragonés y por el Partido Socialista.

Yo creo que ha dado sobradas explicaciones, a nuestro juicio, de que ni existieron unas declaraciones contradictorias con lo que es la política del gobierno, ni existe ninguna duda sobre cuál es la voluntad política de este gobierno en relación a la reapertura del Canfranc. Y, además, ha aprovechado para ponernos al día de cuáles son no solamente las gestiones que está haciendo el Gobierno de Aragón, sino también la situación de este tema a ambos lados de la frontera.

En consecuencia, a nuestro juicio ha valido la pena esta comparecencia, porque el tema que nos ocupa ha ido cambiando mucho a lo largo de los años. Es verdad que, cuando empezamos a participar en manifestaciones por la reapertura del Canfranc hace muchos años, estábamos planteando temas que ahora están absolutamente sobrepasados; estábamos planteando objetivos, pequeños objetivos de reconstrucción de un puente, de habilitación de vías, que ahora están absolutamente sobrepasados por la realidad. Porque nos enfrentamos a una realidad en la que los datos nos dicen que los pasos transfronterizos de mercancías por ferrocarril y por carretera son cada día más insuficientes; que hay que ir proyectando nuevos pasos; que hay un proyecto de unión por un eje carretero a través del túnel del Somport, en una vía de alta capacidad, que no acaba de arrancar porque hay cierta problemática en el otro lado de la frontera, en la parte francesa, y que el túnel de Canfranc reabierto, reabierto en unas determinadas condiciones, puede ser

un instrumento importantísimo para la intermodalidad del transporte, no solamente para aumentar la capacidad del paso transfronterizo de mercancías, sino para que puedan, por fin, abrirse y conectarse las vías carreteras a ambos lados de la frontera en unas mismas condiciones y el ferrocarril por el Canfranc pueda hacer sostenible ese modo de transporte, pueda hacerlo compatible con el cuidado del medio ambiente mediante la intermodalidad; pueda reducir, en definitiva, el impacto que provocaría sobre una zona sensible que todas las mercancías cruzaran Somport por el túnel carretero.

¿Qué es lo que dijo el director general, o qué es lo que creímos entender en este grupo cuando dijo el director general?: que quizá, con las cifras que se manejan, con las previsiones que se manejan de cara a los años inmediatos, este paso fronterizo será insuficiente para dar cabida a toda la necesidad del transporte, a todas las necesidades del transporte de mercancías hacia Europa y desde Europa hacia España, hacia los países del norte de África. Y es cierto que será insuficiente. Y eso, ¿qué quiere decir? Pues quiere decir que aquí estamos trabajando con una doble compatibilidad: estamos trabajando por la compatibilidad del eje carretero y el eje ferroviario en el Somport como forma de atravesar el Pirineo en ese punto; son compatibles ferrocarril y túnel carretero, son compatibles la carretera y el ferrocarril (es más: el ferrocarril puede ayudar a despejar algunas dudas que el vehicularizar únicamente a través de la carretera el transporte de mercancías podría plantear en relación al cuidado del medio ambiente), y todo eso es compatible, a su vez, con un planteamiento a largo plazo, a medio, largo plazo, como es el túnel de baja cota del Vignemale. Es decir, el Canfranc puede, en pocos años, abrir ya una vía de conexión con Francia, pero esa vía, probablemente, si las previsiones con las que se está trabajando son ciertas, será insuficiente, y, si queremos dar el mayor contenido posible a la plataforma logística de Zaragoza, si queremos consolidar Aragón como un punto estratégico y si queremos y creemos que el atravesar por otro punto el Pirineo puede ser también un polo de desarrollo para nuestra comunidad autónoma, pues hemos de apostar por el Vignemale.

Pero es que el discurso no es nuevo, ni es propiedad de ningún grupo parlamentario, ni es propiedad exclusiva —quiero decir— de ningún grupo parlamentario. Lo estamos repitiendo aquí, lo estamos reafirmando aquí: unos presidentes y otros presidentes, unos grupos parlamentarios y otros grupos parlamentarios estamos siempre adoptando —y, afortunadamente, lo estamos haciendo yo creo que en una dirección correcta— los acuerdos por unanimidad, y a estas alturas cabe preguntarnos dónde está el problema.

El problema yo no creo que sea solamente de las competencias que tiene el Gobierno de Aragón en materia de ordenación territorial y en materia de ordenación del sistema ferroviario. Yo creo que el problema se llama un problema de voluntad política, y el problema de voluntad política se traduce en un problema de voluntad económica, de pesetas contantes y sonantes; es decir, con cuánto dinero piensa la Administración que tiene competencias para ello, que es la Administración central, el gobierno central, acometer este proyecto de reapertura, con cuánto dinero y en qué plazos. Y eso, ¿se puede acomodar con los programas o con los proyectos que acaba de fijar la Administración francesa, sí o no?; ¿es alcanzable ese objetivo, sí o no?

En ese sentido, además de valorar el trabajo que ha hecho el Gobierno de Aragón, de alguna manera, recogiendo las iniciativas de estas Cortes, recogiendo una parte de lo que es su propia política en materia de transportes y en la

dirección de impulsar y de relacionarse tanto con la Administración central española como con las autoridades regionales y nacionales francesas, la pregunta de nuestro grupo es cuál es la percepción que tiene el director general, después de estos contactos, sobre la posibilidad de que el Canfranc (el Canfranc moderno, el Canfranc con línea con ancho de vía internacional, el Canfranc que mira al futuro, no el Canfranc de aquel puente que se hundió ya hace muchos años) pueda reabrirse en el plazo que todos consideramos que es posible que se abra, que es en el plazo de tres o cuatro años, que pueda actuar como un modo de transporte compatible —no solamente compatible, sino intercambiable— con el modo de transporte carretero, y cuáles son las previsiones que observa (él nos ha explicado con determinada claridad las previsiones que observa en el lado francés) en el lado español, en la parte del gobierno de España.

Yo creo que ahí está la clave; es decir, buscar ya que si un director general dice a o dice b y buscar que el Canfranc depende de las palabras de un director general creo que es un poco marear aquí la perdiz, es una excusa de mal pagador para no decir qué está pasando con el futuro del Canfranc allí donde se tienen que tomar las decisiones de verdad, que son las decisiones de inversión y de coordinación entre dos estados para la reapertura de un paso transfronterizo que todos consideramos estratégico e importante.

Por eso, nuestras palabras no pueden ser más que de apoyo a la labor que está haciendo la Dirección General de Transportes y de apoyo a la labor del Gobierno de Aragón, deseándole los mejores éxitos en sus entrevistas, en sus gestiones, que tiene ya programadas y previstas, tanto con el gobierno central como con los gobiernos regionales y nacionales franceses.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Bielza de Ory.

*El señor diputado BIELZA DE ORY:* Muchas gracias, presidenta.

Y gracias al director general de Transportes porque haya comparecido en el día de hoy ante una petición hecha por el Grupo Popular para nada oportunista y sí muy conveniente y democrática, en el sentido —y me refiero a la intervención del portavoz del Grupo Socialista— de que este movimiento de petición no viene por una oportunidad de un grupo político para hacerle cosquillas al director general, ni mucho menos. Se trata, sencillamente, de atender al papel que le corresponde al grupo mayoritario de esta cámara, grupo mayoritario cuando se constituyó esta cámara, pero grupo mayoritario aún más desde las elecciones del pasado mes de marzo. Representamos a la mayoría de la sociedad aragonesa, y, cuando hay un movimiento ciudadano y hay unos alcaldes preocupados con las declaraciones de un director general, evidentemente, nosotros tenemos obligación de preguntarle al director general, de interpellarle, de hacerle comparecer y de hacerle reflexionar sobre unas declaraciones nada afortunadas desde el punto de vista político.

Y no es una interpretación del Partido Popular: es una interpretación de una parte de los alcaldes que comparecieron aquí, ante nosotros, el día 28 de marzo, los que constituyen la plataforma Pro ferrocarril directo a los Pirineos, que, al final de la misma, a este diputado que habla en estos momentos le dijeron que la representación que había enviado el director general a las reuniones que hubo con los representantes

franceses (concretamente, en Bedouse y en Olorón) había sido insuficiente de nivel y que, por supuesto, los argumentos que estaban dando en estas reuniones les parecían poco decisivos, desde el punto de vista político, por parte del gobierno aragonés. Pero es más: el día 31 de marzo, después de sus desafortunadas declaraciones, señor director general, don Jesús Sánchez, el día 31 de marzo, la Crefco, un movimiento que lleva ya unos cuantos años trabajando por este modo de transporte, sacó una nota informativa que no le deja en buen lugar y que no es, precisamente, una interpretación de sus palabras por parte del grupo de la oposición, sino por parte de un movimiento ciudadano.

Repito: si representamos a una mayoría notable —no quiero hablar de mayorías absolutas, pero notable— de la sociedad aragonesa, es nuestra obligación, señor Becana, venir aquí a preguntar que por qué se han hecho estas declaraciones, que qué sentido tienen, que qué alcance, que si usted las rectifica. Pero fíjese las cosas que se decían en esta nota informativa: «El director general de Transportes y Comunicaciones dio ayer algunos datos inexactos del estudio que se realiza en Francia sobre la reapertura del ferrocarril de Canfranc, en declaraciones a los medios informativos durante la jornada celebrada en Huesca en torno al proyecto de travesía ferroviaria central de los Pirineos, datos que pueden inducir a creer que dicha reapertura sería muy poco eficaz». Evidentemente, este primer párrafo es bastante contundente.

Luego, se apoya en los datos técnicos que aportó el director general para decir: señor director general, usted está dando los datos que favorecen menos a una postura política, y en una postura política, evidentemente, hay que apostar por unos datos serios, pero, evidentemente, por conseguir lo mejor. Entonces, le decían aquí, concretamente, algo que usted ha repetido ahora: «Cuando la línea esté abierta al máximo rendimiento, pasarían por ella un millón y medio de toneladas al año», que es un volumen que aparece en el estudio de Systra, pero referido al caso de que se mantuviera la ruptura de carga en Canfranc por el diferente ancho de vía. Usted aquí ha dicho —y lo ha dicho bien— que hay dos posibilidades: hacer esa ruptura de carga en Canfranc o hacerla en Zaragoza. Ya hablaremos después de esta cuestión.

Pero, evidentemente, le dicen a usted los de Crefco: hombre, ¿por qué no dice todo lo que dice el estudio, que nos favorece más?; en el sentido de que, con tracción diesel, sería de 2,35 millones de toneladas al año y hasta de 3,5 si se electrificara la línea, en el caso de que el ancho de vía europeo llegue hasta Zaragoza (la segunda posibilidad que usted ha apuntado aquí mismo). Evidentemente, cuando un director general hace unas declaraciones ante la opinión pública, ha de hacerlas de manera que favorezcan, dentro de una objetividad, la mejor posición. Eso lo ha hecho aquí en estos momentos, pero no lo hizo en aquél, y es lo que le señalaba la nota informativa de Crefco, y no nosotros.

«Sorprende vivamente la falta de exactitud de los datos facilitados por el director general de Transportes, ya que el mismo estuvo representado en las reuniones de Bedouse y Olorón [se refieren a esto que nos dijeron a nosotros previamente] en que se facilitaron estos datos y, además, esta coordinadora [Crefco] le había entregado personalmente un ejemplar de la primera fase de estudio [a usted mismo, por lo que dice aquí]. Un estudio cuyas conclusiones no juzgan tan pesimistamente como el señor Sánchez sus autores ni la Administración que lo encargó, el Consejo Regional de Aquitania, en el sentido de que le han llevado a incluir la reapertura del Canfranc entre los proyectos a ejecutar en el próximo sexenio». Bueno, esto lo conocemos suficientemente, y no hay por qué insistir.

«Tiene razón el director general al decir que las mercancías que pueden pasar por el Canfranc suponen “muy poco si tenemos en cuenta que, en este momento, por el Pirineo pasan setenta millones de toneladas/año”». Evidentemente, usted aquí lo ha explicado en el contexto de que el modo de vida, el modo de transporte ferroviario supone, poco más o menos, el 10% del transporte total y que, evidentemente, este incremento que supondría el Canfranc significaría mucho más en el contexto del tráfico de mercancías. Pero, claro, tal y como lo dijo usted, tal y como lo expresó, ha dado lugar a que Crefco se quejara profunda y amargamente.

«La Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón [dice más adelante] lamenta profundamente la equívoca utilización de estos datos y, consecuentemente, las erróneas conclusiones a que ha llegado tan cualificado representante del Gobierno de Aragón, puesto que pueden haber sembrado dudas sobre la viabilidad de la reapertura de nuestra línea internacional». Y lo lamenta especialmente por dos motivos: uno, que ha expuesto usted al principio, está en el discurso de investidura de don Marcelino Iglesias, y, en segundo lugar, el momento, la oportunidad del momento, que se ha apuntado por parte de los que han intervenido en primer lugar.

Le hace esta pregunta: «¿Qué pueden imaginar los representantes franceses acerca de la voluntad española si leen las declaraciones del director general de Transportes?». No es un oportunismo por parte nuestra: es que lo está diciendo un movimiento ciudadano que se ha preocupado mucho, desde un principio, de la reapertura del Canfranc.

Fíjese cómo acaba esta nota informativa, que es demoledora contra su actuación: «Por ello, Crefco pide al presidente del Gobierno de Aragón que manifieste clara y rotundamente si mantiene su apoyo a la reapertura y, por tanto, si está dispuesto a trabajar por conseguirla, o si, por el contrario, ahora duda de la validez de la propuesta. En el primer caso, deberá apoyar la decisión del Consejo Regional de Aquitania y convencer al gobierno central español. En el segundo, basta con que dejen seguir actuando al director general de Transportes». Fíjese la andanada que le meten a usted en esta nota informativa.

Por eso mismo le hemos pedido su comparecencia. Aquí ha aclarado muchas más cosas, evidentemente, ante nosotros, y me referiré ahora, precisamente, a las cuestiones que ha argumentado.

Ha dicho, y ha dicho bien, al principio de su intervención, ahora que el Consejo Regional de Aquitania por fin apuesta por la reapertura del Canfranc, después de tenerlo treinta años cerrado, y ha hablado de dos ministros, y se lo ha puesto en bandeja al representante de Izquierda Unida, porque ha hablado de los suyos, y ha hablado del ministro de Transportes y de la ministra de Medio Ambiente, que están apostando por la complementariedad de los modos de transporte carretero y ferroviario para salvar el Pirineo central. Y es una buena apuesta, pero esa buena apuesta no proviene de ahora ni del lado francés. Yo les tengo que recordar un acto que hubo en el Gran Hotel hace casi diez años, protagonizado por los entonces consejeros de Economía y de Industria. Tuve el honor de asistir porque me hicieron un encargo entonces, por parte de aquel gobierno, para que presentara técnicamente el libro patrocinado por CREA —fíjese que me acuerdo de datos, y ya es difícil acordarse de tantas cosas— para la reapertura de la autovía..., no la reapertura, perdón, estamos hablando en este caso de la construcción de la autovía Somport-Sagunto y del adelanto financiero al gobierno central de los costes con objeto de que se acelerara.

Y, entonces, el señor Lanzuela, desde el Partido Popular, apostó por la complementariedad de ambos modos de transporte. Es decir, que también desde el Partido Popular, también desde el lado español se había apostado por la complementariedad de estos dos modos de transporte para salvar... Yo le rogaría, señora presidenta, que, lo mismo que yo he estado callado y no me he estado riendo cuando intervenía el señor Becana, me deje hablar de una vez, porque se han pasado el rato riendo y hablando, y me parece una falta de respeto; si no, haré yo lo mismo, y acabaremos la función.

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* Señor Becana y señor Laplana, por favor, guarden silencio.

*El señor diputado BIELZA DE ORY:* Muchas gracias, presidenta.

Si le duele que viniera la iniciativa desde las filas de la izquierda plural, pero de la parte plural más a la izquierda, o desde el Partido Popular, lo siento, pero fíjese que, además, esa iniciativa de la que me estoy acordando, esa iniciativa de adelantar la financiación, fíjese que, desafortunadamente, cuando coincidieron aquí el gobierno Partido Socialista y en Madrid gobierno Partido Socialista, se paró, y todavía nos estamos lamentando de que esta autovía no esté más avanzada e, incluso, concluida.

Bien. Ha hablado del contrato-programa con el gobierno central, y a mí sí que me gustaría hacer aquí una aclaración, porque en demasía, durante estos días, desde su dirección general e, incluso, desde el Gobierno, y ahora mismo también, de alguna manera, desde la portavocía de Izquierda Unida, se ha insistido en el carácter de gobierno, el carácter ejecutivo del Consejo Regional de Aquitania, y ha hablado de un contrato-programa como de una gran cuestión. No, no, si el gran contrato-programa lo tienen las comunidades autónomas, ¿eh?, que tienen transferida una gran cantidad de competencias, y en el caso francés se va caminando poco a poco hacia una descentralización. Y todos nos alegramos mucho de que, por fin, hayan apostado por un contrato-programa donde han metido la reapertura del Canfranc. Nos alegramos muchísimo, pero que conste que España no tenemos que tener esos complejos, que conste que España vamos por delante, afortunadamente, y que todo lo que ha dicho usted hasta el momento en que ha llegado el 19 de abril y ha hablado de Jospin es agua de borrajas, en el sentido de que el Consejo Regional de Aquitania puede decir lo que quiera, que, si París no firma y París no decide, no tiene nada que hacer.

Entonces, me alegra mucho que usted haya contactado con el vicepresidente del Consejo Regional de Aquitania, y debe hacerlo, pero, claro, a medida que han salido estas cuestiones en la prensa, parecía que estaban dos gobiernos homólogos tratando de tú a tú. Desafortunadamente —y eso lo he podido comprobar como consejero, por si no lo sabía antes—, con los consejos regionales se consigue poco mientras no lo metan en un contrato-programa y nos lo firme París, porque no tienen dinero, no tienen un presupuesto propio para abordar las infraestructuras.

Entonces, querría dejar las cosas en su sitio. Y me alegra, no obstante, que el 29 de marzo Aragón y Aquitania hicieran esta apuesta en común, pero una apuesta en común de signo desigual.

Luego, se ha referido usted a una serie de cuestiones que han precisado bastante sus declaraciones hechas anteriormente; lo ha precisado aquí, y creo que ha ajustado mucho más las cosas a como deben estar y que ha hecho una

apuesta por los modos carretero y ferroviario como complementarios, algo que no es nuevo, algo que, como he dicho, ha sido sostenido por el gobierno anterior y por el Grupo Popular. Y ha dicho algo que tampoco se ajusta a la realidad; ha hablado de la plataforma, y dice que su gobierno ha apostado por esto y dice: también lo hizo el anterior. No, es que no es así; es que lo hizo el anterior y el actual sigue, continúa con la apuesta que hizo el gobierno anterior: ésa es la verdad.

Bien. Que solicitará apoyo ante Fomento: pues es lo que le cumple; y, además, en ese sentido, y en la medida de nuestras posibilidades, le ayudaremos.

Evidentemente, lo que ha dicho el portavoz del PAR referente al estudio de Iberinsa, que ya está bien del estudio... El estudio —si lo han dicho ustedes— tiene el plazo de un año; todavía no se ha cerrado ese año. No obstante, hay que insistir políticamente antes de que se cierre el estudio, pero, primero, a ver qué nos dice el estudio.

Pero, a lo mejor, esas quejas de que no consigan información del estudio vienen a propósito de que no vaya a ser que lo fastidie el director general, porque, si con un buen estudio como el que tenían en el lado francés, lo interpreta de la manera que lo ha interpretado, pues fíjense si coge el estudio de Iberinsa y lo saca de contexto, hace unas declaraciones y crea un lío con Madrid. A lo mejor no se lo quieren dar por eso. Lo digo en broma, no lo digo en serio.

Pero, evidentemente, nosotros, desde aquí, no estamos en la carrera de San Jerónimo, ni tampoco en la plaza de San Jerónimo —que se me escapó el otro día y algunos se rieron—, no estamos —a las dos y media de la tarde y a las tres se escapan una serie de cosas—, no estamos en la carrera de San Jerónimo, señor portavoz del PAR. Hace usted bien en recordar su pasado como senador, pero, evidentemente, ya no lo es, ni de momento lo va a ser. Bueno, pues aténgase a la realidad de dónde estamos: estamos en la Aljafería, y, por tanto, nuestra misión aquí es consensuar todos los grupos políticos, defender esta línea en común de la complementariedad de modos de transporte carretero y ferroviario, de que son compatibles, y así lo hemos hecho algunos desde hace veinticinco años: reapertura del Canfranc, con otras opciones; reapertura del Canfranc, porque es lo más rápido, porque es lo más barato, como han dicho ustedes, porque es lo más ecológico. Pero sin olvidar que hay que terminar ese eje vertebrador norte-sur por la autovía hasta Sagunto, señor director general, no hasta Valencia es el trazado —ha dicho usted hasta Valencia de forma amplia—, y, además, apostar por Vignemale como una apuesta de un futuro menos inmediato, porque, evidentemente, es una obra de muchísima envergadura —lo vimos hace unos días—, son unas inversiones enormes, hay que hacer todavía una serie de estudios, proyectos y demás, pero esto es lo más inmediato. Y probablemente usted —y hay que disculparle—, en el ansia de defender Vignemale, quiso minimizar la opción Canfranc; pero, evidentemente, ésta es una opción muy sentida por todos los aragoneses, por muchos —yo creo que por todos, me atrevería a decir—, y que no puede usted dejar de lado, y debería haber rectificado inmediatamente aquellas declaraciones, porque, de verdad, sembraron inquietud. Y nuestra obligación —vuelvo a repetir—, en cuanto que representamos a una mayoría de la sociedad aragonesa, es traer aquí estas cuestiones para que el gobierno (el gobierno aragonés, el gobierno de todos los aragoneses) enderece su rumbo, si es que lo ha torcido, o rectifique sus declaraciones, si es que las ha planteado de forma poco afortunada.

Muchas gracias.

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

Para contestación, tiene la palabra el señor director general.

*El señor director general de Transportes y Comunicaciones (SÁNCHEZ FARRACÉS):* Muchas gracias, señora presidenta.

Señores diputados.

Voy a intentar dar algunas respuestas directas a alguna de las preguntas que se me han ido planteando y luego intentaré dar una respuesta a algunas de ellas, porque algunas han ido saliendo, en general, en la mayoría de los planteamientos de los grupos, o en varios de ellos. Y, entonces, por otra parte, reconozco que ya esperaba que iba a ser así; por tanto, intentaré dar una respuesta un poquito más general.

En relación, en principio, a la confusión de esas declaraciones de finales de marzo, no quiero incidir mucho en ellas, y luego explicaré bien por qué. En todo caso, señor Bielza, de verdad, le agradezco que incluso me disculpe el que haya podido cometer ese error teórico de finales de marzo, pero sí que le puedo decir una cuestión; es decir, soy un técnico, lo que hablo, lo hablo con los datos; es decir, lo que hablo son los datos, los mismos de que seguramente dispone usted, de que probablemente dispone Crefco y de que, además —me consta también—, disponen los medios de prensa, porque, incluso, creo recordar un artículo —hablo de memoria—, creo que fue del 7 de febrero, de alguna periodista que está en esta sala, donde ya, fundamentalmente, se daban los niveles, es decir, los datos reales de lo que abarcaba el estudio —estoy hablando de memoria.

Los datos del estudio son varios —esto es un simple resumen—, son varios, abarcan varias variantes, con datos profusos en cuanto a cantidades de dinero, como he dicho antes, variaciones de esta manera, si por Turuñana, si se reabre, con línea mixta, que si con ancho UIC, con electrificación, no con electrificación, etcétera, etcétera. Y, por lo tanto, lo que yo pude, en todo caso, decir a finales de marzo es de lo que ya disponía. Expliqué esto exactamente, expliqué exactamente esto, que, como vuelvo a insistir, ya en la prensa del mes de febrero —creo que era del 7 de febrero—, de una manera, un resumen, más o menos, de este estudio me consta que existía.

Quiero aclararle al señor Lacasa en cuanto a los plazos, en principio, de los que disponemos para esa reapertura, o, al menos, en cuanto a esa apuesta que nos han echado desde el lado francés. En principio, la apuesta, me consta (al menos, ésas son las palabras que se me han ido transmitiendo desde el lado francés), es para todo este año 2000. Es decir, en definitiva, lo que se ha hecho es una reserva de crédito en ese contrato entre la región de Aquitania y el Estado francés, y esperan que durante este año 2000, desde el lado español, haya unas decisiones similares con inversiones, donde se decidan, por tanto, inversiones, y que, como decía el señor Martínez, por lo tanto, en los presupuestos del año siguiente ya sí existan partidas reales presupuestadas para poder hacer inversiones y, por tanto, que apuesten por esa reinversión. Ésos son, más o menos, los plazos de los que —vamos a decir— consta esta reserva de crédito; efectivamente, si no, la parte francesa los dedicaría a otros proyectos diferentes si viera que desde la parte española no hay ese mismo apoyo.

En cuanto a lo que mencionaba el señor Bielza del Estado francés, en relación con las regiones, yo también lo comparto; es decir, no cambiaría nuestro Estado de las autonomías, lógicamente, por el tipo de relación que tienen en

Francia, lo que es la relación Estado central con las regiones. Imagino que para unas cosas es bueno, para otras es malo.

Efectivamente, ha fijado muy bien dónde está el nivel de la responsabilidad en estos momentos sobre la reapertura del Canfranc. El contrato se firma porque el primer ministro, Lionel Jospin, da su pláacet a que el Estado francés participe de las inversiones en esa reapertura. Eso es cierto, ésa es la parte de la responsabilidad del Estado francés, y en el lado español, efectivamente, la responsabilidad está en el gobierno español, en el Ministerio de Fomento; ahí es donde se decidirá realmente si se hacen las inversiones y, por tanto, si se realiza la reapertura, y también con qué nivel se va a hacer la reapertura —eso me interesa también mucho remarcarlo—, con qué nivel se hará en su momento la reapertura. Nosotros esperamos que sea para inversiones reales y que sea un ferrocarril del siglo XXI; eso, por supuesto.

Luego me voy a referir también al tema Canfranc, Vignemale —se lo digo al señor Fuster—, es decir, a una serie de aclaraciones. Luego me referiré un poquito en general.

En cuanto a la información que también mencionaba el señor Fuster, de cómo estaba el estudio informativo, también les puedo decir que la relación incluso con el ministerio es fluida, es correcta, a nivel personal incluso, al nivel —vamos a decir— mío (es decir, yo, director general de Transportes, en relaciones, por ejemplo, con el subdirector general que lleva el tema de planes y proyectos de infraestructuras ferroviarias, señor Niño) es correcta, es fluida; hoy mismo he estado hablando con él por la mañana por intentar trasladar a este parlamento cómo estaba, a fecha de hoy, el estudio de Iberinsa. Bueno, tampoco he obtenido una respuesta exacta; realmente, incluso, se me ha indicado que el ministerio español, en cuanto al estudio de Iberinsa, está un poco esperando a recibir oficialmente los datos del estudio francés para poder contrastar ambos estudios y poderse sentar con la parte francesa a hablar con unos datos que los técnicos hayan complementado más o menos, hayan estudiado y hayan puesto —vamos a decir— al mismo nivel de acuerdo, antes de empezar a decidir sobre inversiones. Hoy mismo he estado hablando con el señor Niño. Incluso le he ofrecido algo más: le he ofrecido, al igual que se hicieron una serie de actos informativos (que ha mencionado el señor Bielza) en Bedouse y en Olorón, en este invierno y a principios de esta primavera de este año, por la parte francesa, que se hiciera algo similar en Aragón, y concretamente en Zaragoza, y he ofrecido el apoyo de nuestro gobierno en cuanto a la parte de organización, etcétera. Bueno, seguiremos hablando con el señor Niño, además —insisto—, con fluidez y sin ningún tipo de problemas.

Inversiones condicionadas al estudio, señor Martínez. Efectivamente, el Ministerio de Fomento, en todo momento, tanto por la parte de la Secretaría de Infraestructuras, también el señor Niño; es decir, las inversiones se podrán acordar por la parte del gobierno español, por el Ministerio de Fomento, cuando el estudio esté terminado y puedan saber no solamente en cuanto a niveles de inversiones, sino también en cuanto a la parte económica, en cuanto a rentabilización posterior de tráfico de mercancías, etcétera, etcétera.

Hoy, por ejemplo, el señor Niño me decía que estaban haciendo una especie de añadido, un observatorio, una parte de tráfico, una parte de estudios, para ver los tráfico de mercancías que se estaban llevando entre la parte de Teruel y Sagunto, efectivamente (Valencia, en definitiva, lo que sube del Levante español). Es decir, que el estudio sigue avanzando y están trabajando con él. Hasta que

no termine el estudio, obviamente, no va a haber decisiones —entendemos— de una manera decisiva.

Eso en cuanto a algunas cosas un poquito generales.

La petición del Partido Popular, a mi juicio, en principio, no la considero oportunista. Considero, incluso, que está dentro de las obligaciones de un grupo parlamentario; es decir, saber cuándo tienen que buscar aclaraciones y traerlo aquí al parlamento, lugar donde, a mi juicio, se deben decir y hacer este tipo de declaraciones; luego, incluso, le daré hasta el agradecimiento porque se me haya llamado. Es decir, respeto, por mi parte, tanto a la petición del Partido Popular como a las palabras del señor Bielza, en general, independientemente de que pueda hablar sobre la parte teórica de la confusión de mis declaraciones, sacándolas de contexto, etcétera, etcétera, que también luego aclararé.

Me encanta muchísimo decir que las relaciones del Partido Popular con Crefco sean tan extraordinarias; las mías personales también lo son, créame. Es decir, durante todo este invierno y esta primavera, de una manera fluida y con bastante frecuencia he tenido relaciones con Crefco, también cuando surgieron esas polémicas en el periódico; entonces, y posteriormente, he charlado con fluidez, con naturalidad con ellos, y luego también volveré a aclarar un poquitín esa parte.

En cuanto al conocimiento francés de nuestra postura sobre qué es lo que piensa este director general, le aseguro que lo conocen, con toda seguridad lo conocen. El día 5 de mayo próximo, en el marco de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, lo normal es que me vuelva a encontrar con el señor Carrère, y, además, esta mañana he estado intentando hablar con él (lo que pasa es que debe de ser vacaciones hoy lunes en Francia, una cosa curiosa —nosotros no tenemos vacaciones; en Francia sí tienen vacaciones de Pascua el lunes—), por un motivo muy sencillo, que no me importa adelantar: intentando quedar con él el día 4 en Andorra, que es donde nos vamos a encontrar, por intentar hacer un encuentro un día antes con él con tranquilidad y charlar con él de sus posturas, de las nuestras, e ir hablando de esa futura entrevista de finales de mayo entre los presidentes de las dos regiones.

Yo creo que la polémica de la que estamos hablando ahora, en general, es una polémica que incluso es vieja; estamos hablando, al final, del Canfranc y del Vignemale, y, efectivamente, mi juicio también es que son proyectos que técnicamente se complementan. No son en absoluto proyectos que sean diferentes ni proyectos de los que podamos hablar de una manera en disyuntiva: son proyectos, efectivamente, para escenarios y son proyectos con unas capacidades y para tiempos distintos, simplemente. Es más: a mi juicio también, la reapertura rápida del Canfranc, muy posiblemente, con toda seguridad acelerase cualquier decisión sobre la construcción del Vignemale. Hoy día, a fecha de hoy, lógicamente, el Canfranc es prioritario por cuestiones obvias de inmediatez.

En todo caso, desde luego, desde el Gobierno de Aragón se sigue apostando también, con la misma intensidad y de la misma manera decidida que he estado hablando respecto al Canfranc, en cuanto al túnel de baja cota.

Incluso podemos hablar de algo más sencillo y más claro; es decir, las comunidades autónomas fronterizas que hoy disponen de pasos ferroviarios a Francia excelentes, como son la comunidad vasca y la comunidad catalana, a pesar de esos pasos ferroviarios excelentes siguen presentando candidaturas para abrir nuevos pasos ferroviarios, y la parte catalana tiene un paso de alta velocidad próximamente que también llevará mercancía ligera y la parte vasca

sigue apostando por su I vasca —ahora parece que H vasca en vez de I, últimamente— con decisión. El problema es que nosotros tenemos una asignatura pendiente desde hace treinta años, y, por tanto, con toda dignidad y con todo derecho, tenemos que hablar de Canfranc hoy, sí, y Vignemale mañana, también, pero con toda claridad y con toda rotundidad, sin ningún tipo de disyuntiva, sin ningún tipo de peligro ni miedo.

Por otra parte, la polémica que parece que nace de esas palabras mías de final de marzo parece que es cíclica, les aseguro que parece que es cíclica; políticamente, soy consciente de que es muy fácilmente utilizable la aparente —inexistente— contradicción entre Canfranc y Vignemale si determinadas opiniones se sacan de un cierto contexto.

El Partido Socialista, por otra parte, en la anterior legislatura siempre apoyó el esfuerzo conjunto de los dos proyectos, y la postura, en lo que yo sepa, no ha variado ahora; por mi parte, desde luego, tampoco.

En términos generales, por otra parte, los partidos que han estado en los últimos años gobernando en Aragón (Partido Popular, Partido Aragonés y Partido Socialista) yo creo que han estado, en general, de acuerdo en las valoraciones que han hecho sobre los dos proyectos en los últimos años, es decir, apoyo común, complementariedad, Canfranc, sí, y Vignemale, también. Y además, por otra parte, por lo que yo he estado informado, en los últimos meses, quizá en esta legislatura, las posturas de Izquierda Unida y de Chunta Aragonesista en relación al Vignemale parece que también; por lo menos, ha habido a finales de marzo una proposición no de ley, aprobada también por unanimidad, en la cual, también con Chunta y con Izquierda Unida, se apoyaba también el Vignemale y también el Canfranc en el mes de diciembre, como he dicho, con la misma unanimidad y con la misma rotundidad por parte de toda la cámara.

Por lo tanto, yo creo que toda la sociedad aragonesa, en general y en conjunto, está apoyando Canfranc y Vignemale, los dos, al mismo nivel, con toda intensidad; uno, ahora, como digo, y otro, un poquitín más tarde.

Desde luego, señor Bielza, yo también cometí, después de ver esa pequeña polémica que parecía que surgía y después de charlar también con los miembros de Crefco personalmente, profundamente, largas conversaciones... Iba a decir que cometí casi el mismo error. Lo primero que hice fue pedir la información de prensa que había sobre el Canfranc y el Vignemale de los últimos tres años, y les aseguro que me encontré con un tocho como de varios centímetros de información de prensa sobre el Canfranc y sobre el Vignemale, pero fundamentalmente sobre el Canfranc. De esa tremenda información, con mucha facilidad pude sacar veinticinco o treinta informaciones de estos últimos años en las cuales la cíclica polémica entre los dos proyectos (Canfranc, Vignemale) parece que se va repitiendo. Puedo decir, por ejemplo, que el día 25 de abril del noventa y siete, también en el seno de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, las noticias, como entrecomillaban: «Las discrepancias sobre el paso ferroviario del Pirineo provocan diferentes reacciones en Aragón», y también, en el propio titular, un poquito más pequeño se dice: «El consejero Lacasa defiende el Vignemale, mientras Chunta e Izquierda Unida reclaman el respaldo al Canfranc». Parece que ya entonces se sustentaba la misma polémica.

El motivo de esa polémica fue una comparecencia a finales del mes de mayo, en esta misma Comisión de ordenación del territorio, ante esta misma comisión en la que yo estoy ahora, por parte del entonces director general de Ordenación del Territorio, señor Félix de los Ríos, que en el anterior

gobierno era quien fundamentalmente llevaba los grandes proyectos de transportes (en vez de llevarlo la Dirección General de Transportes lo llevaba el señor De los Ríos), para explicar cuál era la postura de Ordenación del Territorio en cuanto a esa polémica que he dicho.

Bueno, aquí estuvo leyendo sus palabras, y la misma prensa, también en titular, resaltaba palabras del señor De los Ríos: «El ferrocarril del Canfranc no es suficiente», y la información en letra pequeña parecía que insistía también en palabras similares, ¿no? Incluso declaraciones, como ha mencionado el señor Lacasa, de Izquierda Unida, a petición de Izquierda Unida (en aquel caso, de Miguel Ángel Fustero), interpelaciones en el Pleno de la cámara al entonces presidente de Aragón, señor Lanzuela, en la cual el propio presidente del Gobierno de Aragón, con letras bien grandes en los titulares, asegura que el Vignemale es más importante por diferentes razones que el Canfranc.

Podría —insisto— seguir leyendo polémicas similares, declaraciones similares que, aparentemente, llevan contradicción, etcétera, etcétera. Pero, incluso, voy a hacer uno con un cierto —vamos a decir— gusto por el cambio que ha supuesto en estos momentos por parte de una de las regiones francesas. 29 de mayo del noventa y ocho, en unas reuniones entre las comunidades que estamos en el Pirineo, de las cuales luego salió el proyecto Interred 2, en el que estamos trabajando por el túnel de baja cota. El titular, en letras muy grandes, dice: «Las regiones francesas defienden en Zaragoza el túnel del Vignemale», y, con letras más pequeñas, dice: «Aquitania [insisto: Aquitania] y Midi-Pirineos apuestan por el túnel de baja cota y ven inviable el Canfranc». Decía que me daba cierto gusto leerlo porque hace apenas dos años —29 de mayo: menos de dos años—, Aquitania, según los titulares periodísticos, no veía viable el Canfranc. Hoy me alegro muchísimo de que las declaraciones de prensa sean similares.

De verdad, creo que es muy fácil coger la prensa, leerla y sacar unas polémicas que... Insisto: no es que las palabras no sean dichas; son dichas en un contexto muchísimo más general, hablando, como he dicho antes de los proyectos, con mucha profundidad, pero unas pequeñitas palabras parece que están diciendo lo que uno en realidad..., incluso se ha equivocado, lo ha dicho de otra manera porque estaba hablando de algo muchísimo más general, aunque en el periódico pueda salir la parte del titular.

El esfuerzo de verdad, a mi juicio, a juicio del Gobierno de Aragón, hoy, ante la oportunidad que tenemos, la que se nos brinda, entendemos que solamente puede ir en una sola dirección, sin que distraigamos, de verdad, ni un solo ápice de nuestras fuerzas, de las fuerzas políticas, en polémicas absurdas cuya rentabilidad política partidista incluso yo, personalmente, permítanme que ponga en cuestión, a nivel personal únicamente. En todo caso, desde luego, nos mermarían el esfuerzo común que, a fecha de hoy, creo que todos debemos dirigir de una manera clara a una reivindicación, por otra parte, ya histórica para Aragón, como es la recuperación del paso internacional ferroviario. Reivindicación histórica que, como todos sabemos, ya empezó hace ciento cincuenta años, cuando la sociedad aragonesa empezó a pedir a Napoleón III el paso de ferrocarril por el centro del Pirineo, y que, por otra parte, es una reivindicación que, con los primeros años de la democracia en nuestro país (años muy activos), en cierto sentido fue adquiriendo carácter de símbolo en Aragón, a medida que varias generaciones de aragoneses iban reclamando algo, por otra parte, tan justo: la reapertura del Canfranc; iban pasando los años, la reapertura no se sustanciaba, no llegaba, y llegó a

ser —y así lo creo—, en cierta medida, un símbolo y bandera para muchas generaciones de Aragón, y yo creo que incluso para toda la cámara, incluso creo que para toda la cámara.

Porque, por otra parte, hay un agravio que, como he dicho antes, debe ser resuelto de una manera clara desde Madrid y desde París, es decir, donde están las sedes centrales de los dos estados. Eso es una realidad.

Digo, por tanto, que esa solicitud de reapertura, reivindicación justa donde las haya —insisto—, después de treinta años, adquiere seguramente caracteres de reivindicación histórica, sobre la que, con toda seguridad, es muy difícil opinar sin levantar algún tipo de polémica, es muy difícil. En ese contexto de reivindicación histórica, de símbolo, es muy fácil, desde opciones partidistas, creer enseguida que no has puesto el suficiente ardor en la defensa de uno de los proyectos, a lo mejor el de Canfranc; desde otros lados se puede ver, incluso, que has preferido que crean que prefieres más un proyecto que otro, aunque tú, como yo creo que toda la cámara en general, insistas con claridad en que son proyectos complementarios, que son proyectos para escenarios, tiempos y capacidades distintos, y que el proyecto del Canfranc hoy, si se sustancia de verdad y se reabre el Canfranc, con toda seguridad va a ayudar al Vignemale de una manera muy sencilla: fijando tendencias de tráfico de mercancías a través del Pirineo central, y empresas del Levante español, del centro de la península, etcétera, acomodándose, acostumbrándose a subir sus mercancías por el centro del Pirineo, a través del Canfranc, lógicamente, en su momento, podrán seguir las subiendo a través del Vignemale. Incluso en algunos momentos se creará poder encontrar en ti atisbos de disyuntiva entre ambos proyectos, cuando insisto: el Canfranc ahora, fijando tendencias, ayudará exactamente al otro.

Dicen que uno solamente es dueño, normalmente, o propietario de sus propios silencios, pero yo creo honradamente que, si queremos trabajar con seriedad en pos de la reapertura del Canfranc —y eso les aseguro que es lo que yo pretendo—, tenemos que movernos en este año 2000 con mucha celeridad, con mucha rapidez y con mucho tesón, aunque nos expongamos, si es necesario a veces, a que quieran dejarnos prisioneros de nuestras propias palabras.

Decía, señor Bielza, que luego le iba a decir un agradecimiento al Partido Popular, y lo digo con honradez. O sea, les agradezco, de verdad, que me hayan llamado a hablar aquí, y le voy a explicar por qué. Después de esas declaraciones en la prensa, y hablando incluso con esa coordinadora por la reapertura del Canfranc que usted ha citado, me preocupó, efectivamente, que en algunos medios, en ellos (con los que, además, como me conocían, ya llevábamos tiempo hablando), pudieran creer que mi postura personal hubiera cambiado por algo. Me preocupó, honradamente me preocupó, pero ya no por mí: porque se pudiera pensar que el Gobierno de Aragón había cambiado algo la postura del Canfranc. Y llegué a tener a primeros de abril (3, 4 de abril) escrita, como usted ha mencionado antes, una opinión personal para remitirla a los periódicos de Aragón. Llegó a estar escrita —aquí está—, escrita, a primeros de abril; bien es cierto que leí en la prensa mi petición de comparecencia, y, de verdad, me pareció que el lugar adecuado, el oportuno, donde yo debía venir a hacer las declaraciones necesarias, era aquí, en el parlamento aragonés y ante esta Comisión de Ordenación Territorial; me pareció el momento oportuno. Por eso —insisto—, de verdad y sin ningún tipo de entrecorillados ni segunda intención, le respeto y le agradezco que me haya dado la oportunidad de poder venir aquí

a dar mis declaraciones y mi postura personal sobre la reapertura del Canfranc. Reapertura —termino—, proyecto..., entendemos que desde una apuesta clara y decidida, entendemos —digo— que la rehabilitación integral, la modernización de todo el corredor ferroviario (efectivamente, Sagunto-Teruel-Zaragoza-Canfranc-Olorón-Po), venimos trabajando con ahínco por él desde que se constituyó el Gobierno de Aragón, el actual Gobierno Partido Socialista-Partido Aragonés Regionalista, en cumplimiento por otra parte, efectivamente, del mandato unánime que recibimos de estas Cortes de Aragón instándonos a trabajar por la reapertura del mencionado proyecto. Confiamos, de verdad, en que la apuesta —y, en cierta medida, el reto que hemos recibido estos días desde el lado francés— sea adecuadamente transmitida por todos —por el Gobierno de Aragón también— al Gobierno de España, que es quien tiene ahora la última palabra, y en que, por fin, después de una espera de más de treinta años, podamos ver en un futuro próximo, ciertamente inmediato, restituido el tráfico ferroviario de personas y mercancías a través del Pirineo central.

Muchas gracias por la oportunidad que me han dado.

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

Vamos a suspender por unos momentos la sesión para despedir al señor director general.

Pasamos al segundo punto: proposición no de ley número 48/00, sobre la travesía de Daroca, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

**Proposición no de ley núm. 48/00, sobre la travesía de Daroca.**

Para su presentación y defensa, tiene la palabra el señor García Llop.

*El señor diputado GARCÍA LLOP:* Gracias, señora presidenta.

De todos ustedes es sabido que el pasado día 26 de marzo y el día 30 hubo dos accidentes mortales en Daroca al salirse dos camiones en una curva y que, precisamente, ha habido ya, en unos cinco años, ocho accidentes: cuatro mortales, tres accidentes graves y cuatro leves.

En esa travesía, ya en el año noventa y seis, a principios, hubo un accidente mortal, por el cual, estando yo de alcalde, mandamos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes un escrito para que se hiciesen algunas correcciones, en las cuales pusieron en las curvas referente, reforzaron con doble pretina, hicieron alguna mejora, pero, sin embargo, a los pocos días otra vez, hubo otro accidente, y un vecino de Daroca, un tal Félix Gracia, precisamente, que ahora lo tenemos alojado en una casa que ha tenido que habilitar el ayuntamiento debido a que en cuatro días se encontró con un muerto en la puerta de su casa —el domingo día 26— y a los cuatro días se encuentra con otro muerto, otro herido grave, que tuvieron que sacarlo de allí (estuvo interrumpida la circulación durante más de catorce horas, murieron también los terneros)... Bueno, total, que este señor dijo que no podía vivir en esas circunstancias de ninguna forma, y se ha tenido que ir a vivir fuera de la casa en la que habitualmente está viviendo.

Entonces, escribí una carta al Ministerio de Obras Públicas, de la cual tengo aquí una copia, y en la cual el ingeniero jefe del servicio, el 1 de marzo de 1996, le comunicaba que, «conscientes de la peligrosidad de las curvas de referencia, este servicio, recientemente, ha reforzado las barreras de

seguridad que había con anterioridad, duplicando las bandas y el número de postes de sujeción para conseguir vados de dos metros de longitud», que es lo que anteriormente estaba diciendo. «Esta solución parece insuficiente para evitar caídas de vehículos, como así lo ha confirmado algún accidente ocurrido con posterioridad.» Un coche, desde luego, no se salió, pero un camión, como es natural, se sale. «En este momento, con dirección a Teruel, este tramo está limitado a setenta kilómetros por hora, y, en dirección a Calatayud, a ochenta kilómetros, magnitudes sobradas si se tienen en cuenta las características geométricas de la carretera.» Y decía al final: «No se considera pertinente colocar en la calzada bandas rugosas o sonoras, cuya instalación está reservada para otros casos más críticos.» Esto lo mandó el ingeniero jefe el 1 de marzo de 1996.

Desgraciadamente, se equivocó, y, por eso, nosotros, cuando hace unos días solicitamos al delegado del Gobierno una entrevista en el ayuntamiento con todos los portavoces de los grupos políticos que allí estamos representados, le dijimos —y yo le entregué esta carta precisamente al delegado del gobierno, al señor Rosel— que de los técnicos había que fiarse, sí, pero hasta cierto punto, porque, desgraciadamente, este señor se había equivocado totalmente. Por ello le dijimos que tomasen las medidas necesarias, que era preferible que incluso nos pasásemos un poco de limitar la velocidad, de poner bandas sonoras, de poner señalización, bien con semáforos o con otros puntos que pudiesen dar... Nosotros no éramos los técnicos, pero ellos serían los que tenían que darnos la solución correcta.

Nosotros, por supuesto, por otra parte, también íbamos a pedir a otros técnicos para contrarrestar y para mirar si, precisamente, entre unos y otros podíamos arreglar el tema de ese trazado, de esa autovía, o sea, de esa travesía, que, además, son unos setecientos metros, que supone que, aunque la velocidad se reduzca, que en vez de a setenta que está ahora, se pusiera a cincuenta y a cuarenta para los camiones, supondría que es un minuto más de velocidad. Por otra parte, hay que tener en cuenta que tenemos —yo también se lo dije así al delegado del Gobierno— la policía de tráfico constantemente allí en Daroca, en la travesía, en otro sitio; que la pongan allí, en esa curva precisamente, es como yo creo que, al final, todos los que pasen por allí levantarían también el pie.

Pero, no obstante, lo que vamos a solicitar al Gobierno central es que —una de las medidas que hay— se deberían poner paneles adicionales incluso fuera de la normativa; así estuvieron, y están precisamente, por el tema de Calamocha y otros sitios. Cuando llegas a la provincia de Zaragoza no tienes ni uno ni medio, y, sin embargo, en la provincia de Teruel, desde Calamocha hasta Daroca —yo anoche, que pasé por allí, me iba fijando—, en todas las curvas tienes unos paneles diciendo que hay una curva peligrosa o bastante cerrada. En Daroca, desde luego, no tienes ninguna, y en la provincia de Zaragoza, en ese tramo, ni una ni media.

También, el poner en todo el tramado ojos de gato en el eje, que eso supone que todo el mundo que pase por allí está viendo la calzada central (cuando la pisa, por supuesto, para ellos es un ruido que produce), y, por otra parte, también que las bandas de la derecha e izquierda fueran sonoras. No obstante, estos temas se los vamos a mandar y se los vamos a hacer llegar también al delegado del Gobierno con lo que ellos nos han mandado, que han mandado un escrito de mejoras que se podían hacer, pero dice una de ellas: el alumbrado tendría que ser un alumbrado de todo lo que es la calzada, con costas al ayuntamiento; eso no lo vemos correcto porque en otros sitios concretamente se está

haciendo a cargo del Ministerio de Obras Públicas, que es el que tiene la competencia en carreteras.

Por lo tanto, la proposición no de ley es para este tema, para que se tomen las medidas necesarias y lo antes posible en la travesía de Daroca, y, por otro lado, en el tema de la autovía, pedir al Gobierno central que acelere la construcción lo antes posible. Ya que dicen que en cuatro años aproximadamente se podrá tener, pues, efectivamente, que la hagan lo antes posible, si puede ser en cuatro años mejor que en cinco; pero que intente por todos los medios que su tramo cuatro sea el que se llegue a hacer, que es el que aproxima, a un kilómetro aproximadamente del polígono industrial, la autovía a Daroca. No a Daroca; queremos al polígono industrial, no estamos hablando de que pase por delante de mi casa ni por el centro del pueblo, poniendo un puente, como algunos me están diciendo en plan de broma: solamente queremos que la autovía, en ese tramo cuatro, pase a un kilómetro aproximadamente de Daroca.

Hay un tema muy importante también. Se nos está diciendo que se aprobaron recientemente unos ciento y pico millones de pesetas para el tema del desdoblamiento, para hacer un estudio del desdoblamiento de la carretera de Calatayud-Daroca-Romanos. Pues si se han puesto ahora cien millones de pesetas para hacer el estudio y la autovía..., sabemos ya los años que llevamos con la autovía Somport-Sagunto, pues calculemos que, dentro de quince años aproximadamente, pudiera estar esa carretera o esa autovía —que dicen— desde Calatayud a Daroca-Romanos. Que no estamos en contra, que quede claro, que no estamos en contra: los darocenses nos sentimos orgullosos de tener buenas comunicaciones; pertenecemos a la Seguridad Social de Calatayud; de bilbilitanos y darocenses hay bastantes familias; incluso, por decirlo como una anécdota, el alcalde de Calatayud está casado con una de Daroca. Por lo tanto, hay que reconocer... Su madre es de Daroca. Bueno, es igual. Pero, bueno, en definitiva, que nosotros sí que queremos, precisamente, buenas comunicaciones, pero ocurrirá lo siguiente, ocurrirá lo siguiente: hasta ese desdoblamiento de esa carretera, o esa autovía entre Calatayud y Daroca, ocurrirá que todos los camiones que vengan desde Soria y Santander pasarán por la travesía de Daroca para ir a coger lo de Calamocha, porque no cabe ninguna posibilidad de que coja una carretera desde Daroca a Romanos, que es de la Diputación General de Aragón, que tiene el puerto de Nombrevilla, que por un puente no cabe un tráiler y que es una carretera terciarista más o menos —no nos equivoquemos—, y por eso esa carretera no sirve para el trazado ése de camiones pesados, ni mucho menos.

Me podrán decir que, ahora que gobernamos, se puede arreglar esa carretera. No, esa carretera..., la que tienen que arreglar es, precisamente, una autovía, que dicen ustedes que van a hacer, el Partido Popular está diciendo que va a hacer una autovía desde Calatayud-Daroca-Romanos. Pues eso tardará, como mínimo, de diez a quince años, como mínimo (de ahí para arriba), porque eso es imposible que se haga antes, eso es imposible que se haga antes. Y, por otra parte, pues seguiremos pasando, aunque esté esa carretera, seguirán pasando los camiones y los coches por la travesía de Daroca, porque será siempre una línea más recta, salir a Calamocha y salir a Minar por el otro lado; por lo tanto, esa carretera, prácticamente, no servirá para nada.

No obstante, nosotros lo que pedimos es la aprobación de esta proposición no de ley para instar al Gobierno central a que la travesía ésta la hagan lo antes posible, y, por otra parte, como ahora espero y creemos que van a cambiar de ministro de Fomento, pues que el nuevo ministro se tome

un interés, que yo creo que es de lógica, de sentido común. Las encuestas nos han dicho, en el sentido de la popularidad que le ha dado las movilizaciones..., y no las encuestas de las últimas, de 12 de marzo, que eso no tiene que ver nada con las municipales y las autonómicas, que se lo dije a usted un día, precisamente, y le demostré que siempre he ganado yo, siempre, desde el año setenta y nueve; por lo tanto, ahí no tengo ningún problema. Quiere decirse una cosa: que, por ejemplo, como usted parece que me lo tomaba un poco en plan de cachondeo, yo, en plan de cachondeo, también le digo lo siguiente, y en plan formal, le digo que, desde el año 1979, siempre he ganado yo, y, por lo tanto, me siento orgulloso y defiendo, como es natural, los intereses, que es lo que tengo que hacer, de Daroca, de la comarca aquélla. Tenemos un polígono industrial que costó al SEPES ochocientos millones de pesetas, que está allí para..., yo no sé para qué va a ser aquello, pero yo creo que no sirve para nada en absoluto, porque, si ahora es difícil potenciar ese polígono industrial, ustedes saben perfectamente, y eso lo tienen que reconocer a lo mejor en el pasillo (aquí no lo van a reconocer porque están con sus trece de que tiene que ir por allí), pero saben positivamente que, si es difícil potenciar un polígono industrial pasando la autovía por allí, será mucho más difícil todavía si pasa a diez kilómetros de distancia de ese polígono industrial. Eso crearía riqueza, crearía asentamiento de población, porque todos sabemos que, si las cabeceras de comarca no se potencian, los pueblos de aquella comarca automáticamente tienden a desaparecer. Desgraciadamente, hoy, pues estamos ya en una comarca de treinta y seis pueblos, ocho mil habitantes (no llegamos), pues calculen ustedes, si en Daroca ya tenemos dos mil quinientos, calculen ustedes qué población y qué pueblos tenemos.

Interesa a todos —creo— que asentemos la población, que los pueblos se mantengan, aunque sea con poca gente, pero se mantendrán si tienen posibilidades de trabajar, además de en la agricultura, en algunos otros sitios donde puedan tener un sueldo y donde los jóvenes no se marchen de aquella comarca.

Nada más, y muchas gracias.

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

Hay presentada una enmienda de modificación. Para su defensa tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular señor Ibáñez.

*El señor diputado IBÁÑEZ GIMENO:* Gracias, señora presidenta.

Yo entiendo perfectamente al alcalde de Daroca y el empuje que le da a esta proposición no de ley. Yo creo que cualquier alcalde haría lo mismo, pero creo que habrá que puntualizar algunas cuestiones y poner los puntos sobre las íes.

En primer lugar, en esta proposición no de ley hay dos partes bien diferenciadas: la primera, en la que califica la travesía de la nacional a su paso por Daroca como un punto de alta siniestrabilidad... Bueno, pues sí, hay accidentes —no sé si es para tal calificativo—, y lamentable es que en las últimas semanas ha habido algunos muertos, accidentes con coste de vidas humanas. Nosotros lamentamos profundamente que esto suceda, que haya accidentes, y, por supuesto, cuando hay coste de vidas humanas, pues muchísimo más.

¿Que todo es mejorable? Pues, posiblemente, todo se pueda mejorar, pero usted conoce muy bien aquello, como yo lo conozco, porque llevo muchos años pasando muchas veces por allí, y no es tan fácil; alguna mejora se puede

hacer, pero no tantas. De lo que sí habría que concienciar a todas las personas, a todos los conductores que por allí pasan, por los medios que fuese, es de que respetasen las señales, que respetasen las normas de circulación y que amoldasen las velocidades a lo que permite la calzada. Tenemos velocidades limitadas a cincuenta, a setenta, a ochenta por hora, y, cuando ocurre alguna cuestión de éstas, un accidente lamentable, es porque algo no se ha respetado; si se respetan las velocidades con la señalización que hay (que no digo que no se pueda mejorar, que se puede mejorar), con el firme que hay (que tampoco es malo), pues estas cuestiones probablemente no sucederían. Repito que nos parece muy bien que se mejore en la medida de lo posible y que siempre es lamentable que sucedan accidentes, pero que, a veces, no solamente las vías tienen la culpa: a veces, aquél que lo sufre es quien lo ha provocado.

En ese punto no vamos a tener ningún problema en apoyar y que, si algo se puede mejorar, se mejore.

En el segundo punto, ahí, señor García Llop, ha cometido alguna imprecisión, y yo creo que es bueno que las acoemos en su término justo. Se refiere al tema del paso de la autovía por Daroca. Ustedes pretenden —y creo que, como alcalde, hace muy bien en reivindicar esta postura— que sea el subtramo cuatro el que pase por Daroca. Nosotros hemos hecho una enmienda, y es una enmienda en coherencia con la postura que siempre hemos mantenido. Nosotros siempre hemos dicho que queremos que la autovía tenga una influencia positiva, que mejore las condiciones de Daroca, pero nunca hemos apostado concretamente por un tramo determinado; siempre hemos dicho que sea el tramo más cercano posible a la ciudad. Y yo, en una mesa redonda que a finales de noviembre de 1998 se celebró allí, en Daroca, invitados por la Coordinadora de la autovía por Daroca —usted lo recordará, porque le vi, por lo menos hasta la mitad de ese acto, en la primera fila; después, o se marchó, o ya le perdí de vista—... Todos los grupos parlamentarios con representación en estas Cortes, todos los grupos políticos en representación de estas Cortes enviaron un representante —normalmente fue el portavoz de la Comisión de Ordenación del Territorio aquí en las Cortes—, y quiero recordar que fuimos, por parte de Chunta Aragonesista, el señor Bernal; por parte de Izquierda Unida, el señor Rubio; por parte del PAR, el señor Serrano, que era diputado nacional; por parte del PSOE, el señor Velasco, y, por parte del Partido Popular, yo mismo, que era el portavoz de esta Comisión.

En esa mesa redonda, todos los grupos expusimos claramente cuál era nuestra postura, y yo debo decirle, en primer lugar, que, si eso se produjo, fue por dos causas fundamentales: primero, porque el gobierno del Partido Popular decidió impulsar, dar impulso a esa autovía, que lamentablemente estaba paralizada desde tiempos inmemoriales. Yo entiendo que usted dé plazos de muchos años, porque está acostumbrado a que, cuando su grupo ha estado en el gobierno, los plazos son interminables; ustedes se eternizan con los plazos en las construcciones de las obras públicas, porque dígame qué hicieron ustedes para que esta autovía se agilizase. Sin embargo, cuando llega el Partido Popular, en año y medio lo pone en marcha, y ya llevamos año y medio trabajando. Esto es hacer las cosas bien y esto es celeridad; por tanto, olvídense de los años de ejecución, que no van a ser tantos, entre otras cosas porque no va a gobernar el PSOE o no está gobernando el PSOE, porque el Partido Popular hace las cosas mejor y más rápidas.

En segundo lugar, tienen que agradecer que podamos discutir de esto a que el Partido Popular decidió que la autovía fuese por la cuenca del Jiloca, por Daroca, por Romanos,

por Cariñena, a Zaragoza, porque ustedes ni estaban decididos, y, si hubiesen hecho caso a otros grupos, la decisión era por las cuencas mineras. Es decir, hay que agradecer al Partido Popular estas dos cuestiones: que estemos hablando de ello porque se está haciendo y que estemos hablando de ello por esa zona porque se está haciendo por esa zona precisamente.

Como decía antes, en esa reunión, en esa mesa redonda, todos los grupos políticos pusieron su postura clara ante la opinión de los vecinos de Daroca y de sus núcleos colindantes, y algunos, pues, claro, nos dedicamos a decir cuál era nuestra postura; otros se dedicaron —por ejemplo, el PAR— a decir cuál era su postura e intentar echar las culpas de todo al Partido Popular. Tampoco me extrañó mucho porque ha sido la tónica general de su actividad y de su actuación en los últimos años, una estrategia que, por otra parte, pues yo creo que les ha dado unos resultados excelentes, no sólo por esta cuestión de Daroca, sino por otras muchas cuestiones que se han suscitado en la vida política; les ha dado unos resultados excelentes esta estrategia porque han conseguido perder la representación que tenían; tenían un diputado y tres senadores, y actualmente no tienen ninguno: estrategia fabulosa.

Digo que nosotros, en coherencia con la postura que mantuvimos, que era la de intentar que el trazado más próximo a Daroca fuese el que se realizase, seguimos con ella; por tanto, hacemos esta propuesta de quitar el subtramo cuatro, que no es que estemos en contra del subtramo cuatro, es que no estamos ni en contra ni a favor de ninguno: estamos a favor del trazado que sea técnica y posiblemente más adecuado. Y es más: en aquella misma reunión, el Partido Popular lanzó una nueva propuesta, que es la que usted acaba de mencionar, y que yo aquí tengo un recorte de prensa en el que se dice —precisamente, fue el día 15 de abril— que lo que nosotros proponíamos, que era la interconexión, señor García Llop... Usted probablemente es que no lo haya entendido; no es el desdoblamiento de la carretera de Daroca a Calatayud: es el desdoblamiento de esa carretera para interconexión las dos autovías (la autovía de Aragón y la autovía Somport-Sagunto). Con lo cual, lo que usted decía, que los camiones y toda la circulación proveniente de Soria van a coger línea Calamocha, no va a ser así; a nadie se le va a ocurrir andar por la carretera que discurre paralela al río Jiloca teniendo la posibilidad, a muy pocos kilómetros —no sé si serán cuatro, dos u ocho, como usted dice; usted no sabe cuántos van a ser, yo en este momento tampoco—..., a nadie se le va a ocurrir coger una carretera nacional siguiendo el curso del río Jiloca, teniendo a muy poca distancia la conexión con la autovía. O sea, eso, descartado. Por eso le digo que no sé si es que no lo había entendido bien o que nos lo ha querido dibujar mal.

Esta propuesta del Partido Popular, que se hizo en su día, vea que ya tiene un origen para su realización: el 15 de abril, ciento seis millones para hacer el estudio, sacar a concurso la redacción del estudio informativo de la obra que va a unir Calatayud con Daroca. Y es más: últimamente, hemos lanzado otra propuesta, también desde el Grupo Popular, en la que se pide —y se va a conseguir— la reapertura del ferrocarril Teruel-Caminreal-Calamocha-Daroca-Calatayud. Daroca va a contar; si dejan gobernar al Partido Popular —y le van a seguir dejando los españoles, por más que ustedes hagan propuestas en contra—, va a conseguir una situación privilegiada, va a tener una conexión directa con el AVE en Calatayud, va a tener una interconexión de las dos autovías. Y nosotros lo que queremos es que Daroca y su comarca tengan todas estas mejoras, porque se lo merecen, Daroca

se lo merece. Pero, por favor, dejen que los técnicos, que las cosas se hagan como corresponde; no nos empecinemos en cosas concretas que a veces no son las mejores: las mejores son las que favorecen, con más amplitud de miras, a todo el territorio aragonés.

Nada más, y muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Lacasa, del Grupo Mixto.

*El señor diputado LACASA VIDAL:* Muchas gracias, señora presidenta.

La verdad es que estoy abrumado. Estoy a punto ya de coger el tren para ir a Daroca. Espero que esta misma tarde podamos aparecer por allí en la estación ferroviaria nueva, que supongo que el alcalde tendrá mucho gusto en inaugurar y en celebrar una recepción... Bueno, yo creo que menos triunfalismo y más actuación, menos triunfalismo y más actuación. En ese sentido, yo creo que un poquito de moderación vendrá bien para luego no crear expectativas que a lo mejor luego se frustran y van en contra de uno, porque exhibir un papel es fácil, pero exhibir toda las obras... Pues, cuando estén, se inauguran, y tan tranquilos: todos estaremos muy contentos.

Yo creo que esta proposición no de ley, como todo el mundo dice, tiene dos puntos, es absolutamente lógica y va a ser apoyada por nuestro grupo, porque lo hemos defendido en Daroca y porque lo defendemos en estas Cortes, con la misma coherencia y la misma lógica.

El primer aspecto no es discutido por nadie; por lo tanto, es pacífico. Es evidente que en una travesía complicada hay que poner todos los medios para hacerla menos peligrosa, y, en ese sentido, búsquense los medios, actúese sobre las señales, sobre las cautelas y prevenciones, e inténtese evitar en la medida de lo posible (porque humanamente no es posible evitarlo, desgraciadamente, todo), evítese todo lo posible. Y la solución definitiva, cuando pase una autovía por allí, que sea en la dirección, en el sentido que hemos planteado hacerla.

Porque es verdad que en su momento hubo un debate de por dónde iba a ir esa autovía, es verdad. Nosotros lo hemos defendido en Daroca también. Nosotros defendíamos por las cuencas mineras centrales, como un criterio de ordenación del territorio defendible desde todos los puntos de vista. Ahora bien, cuando se opta por hacerla por el otro trazado, por el del Jiloca, decimos: bueno, si el trazado es éste, hay que aprovecharlo al máximo por las zonas por las que discurre la autovía. Y, lógicamente, en esa comarca, sin menospreciar los pueblos de Romanos, pero es que, evidentemente, donde hay posibilidad para los de los pueblos de Romanos y para los de Daroca es en torno a la cabecera de comarca, porque, si la cabecera de comarca se destruye, si Daroca no vive, pues no habrá comarca de Daroca, ni Campo Romanos, ni gracia que te crió, porque allí no vivirá nadie, porque eso será, en todo caso, una residencia de la tercera edad y poco más.

Por lo tanto, la necesidad de que ese polígono, de que esa posibilidad de implantación de industrias exista, pues va vinculada, de alguna forma, a la mayor proximidad posible del trazado de la autovía. Por eso, nosotros también vamos a apoyar, lógicamente, en coherencia con lo que hemos defendido en campaña electoral, fuera de campaña electoral, en Daroca y aquí, en Zaragoza, el punto segundo de la proposición no de ley.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el representante de Chunta Aragonesista, señor Fuster.

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

Efectivamente, los dos apartados de esta iniciativa, en el primero de ellos entiendo que ya se ha manifestado por parte de algunos grupos y que no va a haber ningún problema, aunque sí que quizá hubiera que recordar que, efectivamente, en estos momentos, en lo que son las travesías de distintos pueblos de Teruel, el tramo turolense, se obliga a reducir la velocidad a cincuenta por hora, y, además, se obliga de una forma bien coactiva, porque, por lo visto, los agentes de Teruel no tienen otra vía donde estar pendientes de los conductores que ésa, y, aunque sea por métodos expeditivos o coactivos, se respeta.

También, en algún caso parece ser que había algún secadero de jamones alrededor de alguna travesía que precisaba que los vehículos fueran despacio para que se dieran cuenta y pararan a comprar ahí. Pero parece que no se explica mucho que, en el caso de Daroca, las cifras sean —que yo, ahora mismo, no manejo— de reducciones de setenta a sesenta por hora y a ochenta por hora en función de la dirección en la que se va. No parece razonable que los límites sean inferiores en ese tramo que en otras travesías de esa misma carretera, eso sí, ubicadas en la provincia de Teruel, en las que lo de «travesía» es un eufemismo, porque no son tal travesía, porque, en realidad, están bordeando alguna localidad (creo recordar Burbáguena y alguna otra), que, en realidad, no son travesías en el sentido estricto de la palabra, y, sin embargo, la limitación a cincuenta por hora se mantiene, y, curiosamente, en el caso de Daroca no es tanta. Pero, en fin, yo creo que eso, tal como está redactada la iniciativa, permite ya margen de maniobra suficiente al Gobierno central para que adopte las medidas necesarias, sean bandas sonoras o sean las que sean, y se evite el problema, que, bueno, es verdad, los técnicos, a veces, no es que se equivoquen, las circunstancias evidencian que los datos son los que son, y dos accidentes continuados y en tan pocas fechas requieren, aunque sólo sea para evitar la alarma social y por la tranquilidad de los ciudadanos, que se actúe.

Y respecto al segundo asunto de fondo, recurrente y que viene a cuento aquí, porque tiene relación con el anterior, yo, prácticamente, no pensaba intervenir, pero el portavoz del Partido Popular le ha tenido tantas ganas y lo ha cogido tan a gusto y le ha dado toda la vuelta en toque... Claro, algo hay que decir.

Yo quisiera reiterar la posición de nuestro grupo, que ya es conocida y que ha sido siempre favorecer el acercamiento a Daroca, y quisiera recordar que en los criterios técnicos y economicistas que mueven, en general, la redacción de los proyectos y que acaban siendo factores determinantes y esenciales a la hora de tomar la decisión, en ese tipo de criterios y de estudios técnicos prima más lo economicista que lo humano, que lo social, que lo que es estrictamente la ordenación del territorio. Y por razones economicistas nadie defendería que el AVE, en su trazado por Cataluña, haga cuatro requiebros para acabar parando en las cuatro capitales de provincia, y, sin embargo, por razones de ordenación del territorio, por razones políticas, por razones de vertebración interna de un país, pues se hace, se violenta incluso la lógica técnica de lo que debería ser un trazado, para conseguir unos efectos complementarios positivos, y eso lo han

hecho, lo han conseguido desde Cataluña, que se haga con el AVE, en el caso del trazado catalán. Y yo no entiendo por qué desde Aragón no podemos conseguir que se modifique, que se altere ligeramente (porque es ligeramente; incluso desde esa perspectiva de criterios economicistas la diferencia es bien pequeña), en función de factores como la vertebración del territorio, el reequilibrio territorial.

Yo creo que deberíamos no apuntarnos ahí a esa escuela de los criterios técnicos que se imponen por encima de otras consideraciones, porque aquí somos políticos, debemos velar por algunas de las que son competencias exclusivas de esta comunidad autónoma, como es la ordenación del territorio, y, desde ese punto de vista, con independencia de que otros se amparen más en los criterios economicistas, nosotros debíamos apostar por el de la ordenación del territorio y el favorecer que a una comarca tan deprimida socioeconómica y demográficamente como es la de Daroca pueda acercársele, en la medida de lo posible, esa autovía. Y, desde ese punto de vista, pues anunciar que nuestro grupo va a apoyar, en coherencia con todo lo que he dicho hasta ahora, esta iniciativa también en la parte segunda de su texto.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra, para intervenir, el portavoz del Grupo del Partido Aragonés señor Martínez.

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

La proposición que nos ocupa tiene dos partes muy diferenciadas, efectivamente, pero es que ahora ya hay una tercera, porque nos ha obligado el portavoz del Partido Popular —cuando menos, a este portavoz— a hablar de esa tercera. Es decir, esa tercera parte parece que ha sido una exaltación del Partido Popular, que, efectivamente, es el partido más votado; lo asumimos, sabemos perfectamente lo que ha ocurrido, conocemos los datos, y, a la vez, somos humildes y nos callamos. No le iría mal al Partido Popular, a algunos portavoces del Partido Popular, bajar un poco del pedestal, ponerse al nivel de los humildes y hablar sencillamente.

Yo, solamente, recordar una cosilla, recordar que la prepotencia no es buena ni en política, y eso el Partido Popular, o algunos portavoces del Partido Popular deberían tenerlo en cuenta, puesto que tal vez hayan vivido en sus propias carnes esa prepotencia y esas consecuencias de la prepotencia.

Hombre, lo que no podemos hacer es venir aquí y decir que no solamente Daroca va a ser poco menos que el centro del universo, sino que va a haber un desdoblamiento de Calatayud a Daroca, sino que hay una línea de ferrocarril prácticamente ya entre Caminreal y Calatayud, que va a pasar por Daroca y que se va a reabrir, etcétera, etcétera, etcétera.

Yo, solamente, decir una cosa, y con esto recuerdo unas palabras de otro portavoz del Partido Popular, del anterior, en la comparecencia. Yo ahora no estoy en el Senado, ni estaré en tres años, pero he estado lo suficiente como para dejar plasmadas en los *Diarios de Sesiones* ciertas reivindicaciones absolutamente necesarias de cuestiones necesarias para Aragón. Y, seguramente, si no estuviéramos en este foro, el pensamiento y las palabras del portavoz del Partido Popular señor Bielza —anterior— seguramente no serían ésas, serían distintas, y eso queda plasmado, ha quedado plasmado, como digo, en el *Diario de Sesiones*. Entonces, no se nos puede decir a nosotros que estamos siempre en contra de todo, en contra del Partido Popular, que

le echamos la culpa al Partido Popular absolutamente de todo, cuando eso no es cierto. Y, para eso, voy a leer —que lo iba a hacer al final, pero lo hago al principio— una pregunta de este senador. Espero que los senadores aragoneses del Partido Popular, cuando menos, actúen como este senador el tiempo que ha estado, que no me quiero echar flores en absoluto. Pero voy a leer una pregunta relacionada —y empiezo con la segunda parte de la proposición no de ley—, relacionada directamente con el acercamiento de la autovía a la ciudad de Daroca (acercamiento, que no por encima; bromas se pueden tener, pero, cuando hay que hablar en serio, hay que hablar en serio).

Y la pregunta fue la siguiente: «Señor director general, usted sabe que en la localidad de Daroca ha habido ciertas movilizaciones por el intento de cambio de itinerario del tramo de autovía Somport-Sagunto Calamocho-Campo Romanos. Quisiéramos saber si hay alguna previsión en la dirección general sobre el cambio de itinerario en la autovía Somport-Sagunto, precisamente en este tramo, para acercarla a Daroca». Y la contestación del director general de Carreteras (director general que se supone que es un cargo político, un cargo de libre designación, puesto directamente por el ministro) es la siguiente: «Respecto a la pregunta sobre la problemática a la que se han referido reiteradamente los medios de comunicación, y sobre la que hemos recibido muchísimos escritos, del tramo de la autovía de Campo Romanos, y que puede afectar a la población de Daroca, entendemos que el procedimiento reglado que ha seguido la Dirección General de Carreteras ha sido impecable. En ese sentido, la solución que ha aprobado el ministerio es la más idónea de cara a los intereses generales. Por tanto, no está en el ánimo de la Dirección General de Carreteras modificar un trazado que ha sido sometido a todos los trámites preceptivos de información pública, declaración de impacto ambiental, etcétera, etcétera, etcétera. Por tanto, entendemos que los técnicos del ministerio ya han sido capaces de decantarse por la mejor solución».

Pues, bueno, los técnicos se han decantado por una solución, pero es una decisión política, es una decisión política, porque, efectivamente, la decisión, o el punto más importante al que se han enganchado los técnicos y han tomado como banderín los técnicos del Ministerio de Fomento para mantener la autovía a ocho kilómetros de Daroca es un punto que no tiene mucha lógica, porque es un punto que dicen que es de interés general y que, si la traen a Daroca, todos los vehículos que circulen por ese tramo de autovía harán ocho kilómetros más, simple y llanamente.

La vertebración del territorio, como antes decía alguien, la ordenación del territorio de Aragón, de los territorios de Aragón, de los distintos territorios, y la ayuda —si se puede llamar así— a la comarca de Daroca bien valen, en este caso, una decisión política del Partido Popular.

Respecto a la primera cuestión, la verdad es que, cuando yo estaba leyendo por primera vez esta moción, recibí una noticia muy muy muy desagradable, que era que, precisamente esa noche, se habían matado cinco personas, habían muerto cinco personas en un accidente de tráfico como a siete kilómetros aproximadamente de la ciudad de Teruel, un tramo donde, en pocos años, llevamos bastantes muertos, por desgracia. Es triste, e incluso a veces roza lo macabro, el que tengamos que presentar iniciativas parlamentarias a raíz de accidentes donde ha habido víctimas mortales; es triste, e incluso a veces, como digo, roza lo macabro. Pero no hay más remedio, porque ya se han presentado antes, ya se han presentado antes y no han conseguido su objetivo; volvemos a presentar iniciativas correspondientes, y en

esto estamos absolutamente de acuerdo con la proposición no de ley presentada.

Pero el Ministerio de Fomento, además, tiene que darse cuenta de que la carretera Teruel-Zaragoza, la carretera desde Zaragoza, tiene grandísimos problemas, y, sobre todo, grandísimos problemas de peligrosidad en muchos puntos, en muchos. La travesía de Daroca es uno, no cabe duda, y como tal los darocenses piden que se solucione. Pero yo puedo decir que, según los estudios —bueno, los estudios...: los datos reales—, en cinco años, en el tramo Sagunto-límite provincia de Teruel, sin llegar siquiera a Daroca, van sesenta y cuatro víctimas mortales, con un total de, aproximadamente, quinientos, casi seiscientos accidentes, y muchos de ellos, o algunos de ellos, se producen por la cantidad de vehículos pesados que circulan por esta carretera, la cantidad de vehículos pesados que asciende a mil ochocientos diarios de media, mil ochocientos camiones de transporte diarios de media: ya está bien, ya está bien. Si esa carretera no tiene que convertirse inmediatamente en una autovía, es decir, de inmediato, lo antes posible... Cierto es, y estoy de acuerdo, que el Partido Popular es quien ha iniciado el tema. Eso es la realidad, y lo asumo perfectamente, porque es quien inició, pero, ojo, se inició como se inició: se inició en dos tramos que son los menos problemáticos, los menos problemáticos (los accidentes no ocurren precisamente en esos tramos). Que bien, se inició, no cabe duda, no cabe duda.

Por último, yo tengo cierta experiencia personal en cuestión de conservación de carreteras y señalización de tramos de carreteras, y en la travesía a Daroca yo veo una solución personalmente, veo una solución técnica difícil, difícil, como no sea exclusivamente la que es seguridad vial con señalización y balizamiento. Lo que es un movimiento de tierras, un acondicionamiento de una nueva calzada, lo que es trasladar la travesía o recortar el monte a mí me parece que es muy difícil, por no decir inviable. Ahora bien, lo que es señalización, efectivamente, con paneles direccionales, una señalización en condiciones, incluso semáforos de advertencia de peligro, incluso señalización luminosa destellante, incluso bandas sonoras transversales a la carretera (que, aunque en ese informe del señor jefe de la Unidad de Carreteras de Zaragoza diga que las bandas rugosas se colocan en puntos donde hay más peligrosidad, no es cierto, no es cierto: en la provincia de Teruel hay bandas rugosas en multitud de puntos donde hay muchísimo menos peligro que en la travesía de Daroca)... Así, con esos datos, con ese tipo de actuaciones es como se podrá intentar solventar el problema; pero, desde luego, el problema tiene que pasar por la concienciación, vía elementos disuasorios y vía elementos de señalización. Nosotros estamos absolutamente de acuerdo, y pediría que, cuando menos, en la mente de todos los diputados esté no solamente la travesía de Daroca (aunque ahora no se piden actuaciones en la travesía de Daroca), sino que esté toda la carretera, precisamente desde Sagunto hasta Zaragoza.

Muchas gracias.

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

¿Creen necesario suspender algunos minutos?

*El señor diputado GARCÍA LLOP:* No, yo creo que no hace falta suspender ningún minuto.

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* De acuerdo.

*El señor diputado GARCÍA LLOP:* Lo único...

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* Sí, ahora tiene tiempo para fijar la posición.

*El señor diputado GARCÍA LLOP:* La posición es que mantenemos la proposición no de ley en el punto primero y en el punto segundo tal como está.

Yo le diría al señor Ibáñez que no es que estuviera confundido, que sé lo que es el desdoblamiento, que sé lo que es comunicar la autovía de Aragón con la de Somport-Sagunto, que todo eso lo conozco y lo sé. Tenga en cuenta que, por ejemplo, cuando le digo las fechas de tiempo y demás, no se puede desdoblarse la carretera de Calatayud; habrá que hacerla por otro sitio nueva, porque allí te coge toda la vega. Precisamente, ustedes, cuando están hablando del tramo de Daroca, dicen que se coge la vega y, por otra parte, no se cogerá... Bueno, se contradicen, en cualquier caso, en muchas cosas de las que están diciendo. Y, por otra parte, el Partido Socialista es el que aprobó que fuese por la cuenca del Jiloca, a pesar de que en un principio estuvieron que lo querían llevar por la cuenca del Jiloca; pero sabe usted perfectamente que fue el gobierno de Felipe González el que aprobó que la autovía fuera por el Jiloca. Mire usted a ver cuándo se mandaron los proyectos a los ayuntamientos, que se mandaron en el año noventa y cinco, a principios del noventa y cinco. Por lo tanto, ustedes no estaban gobernando en Madrid, y eso se lo puedo demostrar, cuando usted quiera, con los documentos que tengo en el Ayuntamiento de Daroca.

Nada más, y muchas gracias.

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

Pasamos a votación.

*El señor diputado IBÁÑEZ GIMENO:* Señora presidenta.

Puesto que no aceptan nuestra enmienda, solicitamos votación separada de los dos puntos.

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* De acuerdo.

¿Votos a favor del primer punto? **Se aprueba por unanimidad.**

¿Votos a favor del segundo punto? ¿Abstenciones? ¿Votos en contra? **Con diez votos a favor y siete abstenciones, queda aprobado.**

Explicación de voto.

Señor García Llop, tiene la palabra.

*El señor diputado GARCÍA LLOP:* Agradecer a todos el apoyo que han prestado a esta proposición no de ley, y lamento que el Partido Popular siempre se abstenga. Queda bien, aparentemente, a pesar de que no es así, porque, claro, aquí, o nadamos y guardamos la ropa, o nadamos de verdad. Ése es un tema que tienen ustedes como costumbre, y, si ha venido dos veces, han hecho la misma operación: sale en los medios de comunicación que el Partido Popular se abstiene... El Partido Popular, en este caso concreto, no se abstiene, porque, concretamente, no hace nada, y la única posibilidad que tenemos es que apoyasen esta proposición no de ley, mandándola a Madrid y exigiendo y pidiendo a sus compañeros —no exigiendo—, pidiendo a sus compañeros que pensasen y reconsiderasen este tema, porque creo que, como hemos dicho anteriormente, y los portavoces que me han precedido lo han dicho también, sería una cosa importante para Daroca.

Nada más, y muchas gracias a todos los que nos han apoyado en esta iniciativa. Y a ustedes, pues, bueno, también

les agradezco el que se hayan abstenido, porque así sabemos todos dónde estamos cada uno.

Gracias.

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

Tiene la palabra el señor Ibáñez.

*El señor diputado IBÁÑEZ GIMENO:* Gracias, señora presidenta.

Nosotros sabemos perfectamente dónde estamos: nosotros estamos a favor de Daroca y estamos a favor de conseguir el trazado más cercano posible a Daroca, y no es que lo digamos aquí: lo hemos dicho en Daroca. No tenemos ningún reparo en decirlo donde haga falta.

Y, desde luego, somos los únicos que hacemos algo. Ustedes sí que no hicieron absolutamente nada. Y estoy convencido de que están agradeciendo que esto se haga, yo creo que hasta se han descargado de algunos pesos que ustedes sobrellevaban. Eran ya incapaces de hacer nada. Afortunadamente, ha llegado un nuevo gobierno que va a hacer las cosas, aunque ustedes sean incrédulos; pero las va a hacer.

Muchas gracias.

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

Pasamos al siguiente punto: aprobación del acta de la sesión anterior.

**Lectura y aprobación, si procede, de las actas de las sesiones de 10 de abril y 28 de marzo.**

¿Queda aprobada?

Tenemos pendiente la aprobación del acta de la sesión del día 28 de marzo. Está modificada.

*El señor diputado BIELZA DE ORY:* ¿Cuál es la modificación que se ha hecho?

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* Querían una comprobación con el *Diario de Sesiones* solamente en dos números. Entonces, creo que estará comprobada.

*El señor diputado BIELZA DE ORY:* ¿Dónde está, en qué página?

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* La tenemos en los términos que pidió el portavoz del Grupo Socialista.

*El señor diputado IBÁÑEZ GIMENO:* Desearíamos conocer si realmente se dijo esa cifra o no.

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* El *Diario de Sesiones* está en el acta.

*El señor diputado BIELZA DE ORY:* ¿Puede decir la presidenta en qué página?

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* Sé que está porque la he leído; además, la tengo remarcada.

*El señor diputado BIELZA DE ORY:* Perdón, señor Becana, mientras... Esto se nos ha dado al comienzo de la sesión. Hemos estado aquí sentados siguiendo los debates y no hemos tenido tiempo de leer el acta.

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* Si se quiere comprobar, desde luego...

*El señor diputado BIELZA DE ORY:* Estoy preguntando porque no hemos tenido tiempo de leerla despacio.

*La señora presidenta (BARRERAS FALO):* En la intervención del señor Becana, en la página 36. El 10% y el 25%, abajo del todo. Está remarcado en las páginas 36 y 37. Abajo del todo, el 10%, y en la página 37...

¿El señor Becana quiere la palabra? ¿Está de acuerdo? De todas formas es que el acta, si la pasamos anteriormente, creíamos que la iban a comprobar.

¿Queda aprobada el acta?

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



## ÍNDICE DE TRAMITACIONES

- |   |   |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proyectos de ley</li> <li>2. Propositiones de ley</li> <li>3. Propositiones no de ley</li> <li>4. Mociones</li> <li>5. Interpelaciones</li> <li>6. Preguntas</li> <li>7. Resoluciones del Pleno</li> <li>8. Cuenta general de la Comunidad Autónoma de Aragón</li> <li>9. Comparecencias             <ol style="list-style-type: none"> <li>9.1. Del presidente de la Diputación General de Aragón (DGA)</li> <li>9.2. De consejeros de la DGA                 <ol style="list-style-type: none"> <li>9.2.1. Ante el Pleno</li> <li>9.2.2. Ante la Comisión Institucional</li> <li>9.2.3. Ante la Comisión de Economía y Presupuestos</li> <li>9.2.4. Ante la Comisión de Ordenación Territorial</li> <li>9.2.5. Ante la Comisión Agraria</li> <li>9.2.6. Ante la Comisión de Industria, Comercio y Desarrollo</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>9.2.7. Ante la Comisión de Sanidad y Asuntos Sociales</li> <li>9.2.8. Ante la Comisión de Educación</li> <li>9.2.9. Ante la Comisión de Medio Ambiente</li> <li>9.2.10. Ante la Comisión de Cultura y Turismo</li> <li>9.2.11. Ante la Comisión de Peticiones y Derechos Humanos</li> <li>9.2.12. Ante la Comisión de Reglamento y Estatuto de los Diputados</li> <li>9.3. De altos cargos y funcionarios de la DGA</li> <li>9.4. Del Justicia de Aragón</li> <li>9.5. Otras comparecencias</li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>10. Debates generales             <ol style="list-style-type: none"> <li>10.1. Debate sobre el estado de la Comunidad Autónoma de Aragón</li> <li>10.2. Otros debates</li> </ol> </li> <li>11. Varios</li> </ol> |
|---|---|



# DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGÓN

Precio del ejemplar: 250 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 2001: 16.500 ptas. (IVA incluido).

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

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