

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Buenos días, señoras y señores diputados, siendo la hora indicada vamos a empezar, si les parece, la comisión [*a las diez horas y treinta y seis minutos*].

Como viene siendo habitual, el punto número, lectura y aprobación del acta anterior lo vamos a dejar para el final y vamos, sin más, a pasar ya al punto número 2, debate y votación de la proposición no de ley número 49/12 sobre la línea ferroviaria Huesca-Canfranc presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón. Y para ello tiene la palabra por un tiempo máximo de ocho minutos el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. Señor Aso, cuando quiera.

El señor diputado ASO SOLÁNS: Gracias, señor presidente.

Bueno, hemos debatido ya varias veces sobre el tema de Canfranc, yo creo que tampoco es una cuestión más allá de la importancia de la misma que francamente la tiene, debamos explicar cuestiones muy diferentes en las que hemos hablado en pasadas fechas.

Cuando nuestro grupo parlamentario supo que el Gobierno central había decidido retirar la partida o no proceder a la obertura de plicas en la partida del proyecto de Sierra Caballera, pues nosotros pensábamos que era un momento idóneo para pedir que ese dinero fuera destinado a otro tipo de proyectos más allá de que el proyecto de Sierra Caballera en el Canfranc, la utilización de Sierra Caballera era algo que no era para nosotros una cuestión prioritaria ni mucho menos y que era más necesaria hacer otro tipo de inversiones. Por lo tanto, sin entrar a valorar el hecho de que este estudio, esta licitación saliese en pleno proceso electoral por un importe elevado, pues, desde luego, lo que considerábamos nosotros es que era necesario utilizar ese dinero en proyectos de la misma línea del Canfranc y que no fuese algo que el Gobierno del Estado utilizase para ahorrarse en esa obsesión por ahorrarse dinero en un proyecto que todavía no había sido abierta las plicas. Por tanto, creemos que es el momento de utilizar el dinero que se usó inicialmente para el proyecto de Sierra de Caballera en otro tipo de infraestructuras necesarias para el desarrollo del Canfranc.

Lo hemos dicho en alguna ocasión, nuestro grupo parlamentario considera que el Gobierno de Aragón tiene una apuesta en escena y política muy importante con el tema de la Travesía Central de los Pirineos, que como dije, es un nieto que todavía no tenemos y que no conocemos nada de él y sin embargo tenemos el Canfranc, que es desde luego una cuestión para nosotros fundamental y no solo por lo que dice el consejero cada vez que habla del tema, que le da una importancia desde el punto de vista histórico que francamente la tiene, pero entenderemos que el Canfranc es mucho más que una gran infraestructura que tenga un interés histórico, es una infraestructura que puede ser tremendamente útil para el desarrollo y la vertebración de Aragón. Por tanto, entendemos que no

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

solo por razones históricas debe reabrirse el Canfranc sino por razones de utilidad económica y de lazos comerciales con nuestro país vecino, con Francia.

Nosotros creemos que también es importante hablar del Canfranc por dos cuestiones, bueno todos los grupos lo sabemos, recientemente hemos recibido una documentación de Crezco, que creo que vamos a firmar todos los grupos parlamentarios en el sentido de la situación del Canfranc y en el sentido de la prioridad de la misma porque en el lado francés están haciendo diferentes inversiones que además tienen proyectos estratégicos que podrían desvirtuar el Canfranc en un momento dado no muy lejano.

Por nuestra parte, y por no incidir más, decir que consideramos que el Canfranc es útil, como ya he dicho, que es medioambientalmente muy posible puesto que tiene escasa afección, es económico, puesto que gran parte de la infraestructura está realizada y será tremendamente útil para el transporte de pasajeros. Ciertamente uno se pregunta cuando ha visto las grandes inversiones que se han hecho en la comunidad, por ejemplo con el aeropuerto de Huesca o con la autovía a Jaca, las grandes posibilidades que hubiera tenido el desarrollo del Canfranc para llevar turistas al Pirineo, utilizando el ferrocarril como medio sostenible de transporte y esa, desde luego, no ha sido la prioridad de los gobiernos que nos han dirigido en Madrid. Han apostado por el modelo de las infraestructuras carreteras y en este caso las aeroportuarias y, desde luego, eso ha sido un error que por tanto nosotros queremos corregir con el desarrollo del Canfranc.

En cuanto a la iniciativa, bueno, ya la hemos comentado, ha habido varias enmiendas. Mi grupo no tendrá mucho inconveniente más allá de lo que trasladen a los portavoces en aceptar lo que se ha venido proponiendo y bueno, en principio creo que podremos, que es lo que nuestro grupo desear, sacar una resolución unánime de esta Cámara, o cuanto menos una resolución ampliamente apoyada.

Nada más y gracias.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Mucha gracias, señor Aso.

Se han presentado dos enmiendas y en primer lugar, va a tener la palabra el señor Briz, como portavoz de Chunta Aragonesista para defender la primera enmienda.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías.

Efectivamente, voy a intervenir para defender la enmienda que ha presentado Chunta Aragonesista ante esta proposición no de ley sobre el Canfranc. Entendemos que es un tema que evidentemente nos une en líneas generales y espero que lleguemos a acuerdos en esta propuesta. Es

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

verdad que nosotros nos estábamos muy de acuerdo por la línea por Caballera, pero bueno, ya que ha sido así pues efectivamente se puede aprovechar para que ese dinero revierta en nuevos proyectos para la modernización del Canfranc.

En la propuesta que hicimos ya hace unos meses en el pleno sobre el Canfranc, decíamos en aquel entonces que efectivamente nosotros entendemos que si el Canfranc se hubiese desarrollado hubiese sido mucho más sencillo la consecución de la Travesía Central. Y lógicamente llevamos muchos años en este asunto y no se ha avanzado adecuadamente, alejándonos de las polémicas y debates de si se ha invertido mucho o poco que eso quizá sea un debate estéril que no nos lleve a ninguna parte en este momento. Quizá en esa situación estamos en un memorándum que no avanza excesivamente y creemos que ante la coyuntura en la otra parte, en Francia, sería bueno aprovecharla y poder adelantar y avanzar en este proyecto. Estamos hablando de horizontes 2015-2020 y por lo tanto, sería muy interesante que esta obra del Canfranc, importantísima para Aragón, entendemos y Crezco lo ha dicho con claridad en ese manifiesto desde el punto de vista económico, desde el punto de vista el turismo, etcétera. Y por lo tanto, creemos que es una obra asequible con los montantes económicos de los que se está hablando y que se debería defender en todo caso.

Creemos por lo tanto que la situación del Canfranc tiene que ser mejorada y que hay que por todos los medios, elaborar un programa de trabajo con un cronograma claro de consecución. Por eso, presentamos esta enmienda porque creemos que es importantísimo que el Gobierno de España en este nuevo planteamiento sobre las infraestructuras, este nuevo plan que está elaborando, se recoja el Canfranc en los presupuestos 2012 y en los siguiente presupuestos, que haya dotaciones suficientes para que esa línea del Canfranc se reabra lo antes posible, si puede ser el 2015, pues mucho mejor y efectivamente si hay que esperar un poco más de tiempo, lógicamente eso es plausible, pero nosotros, desde el punto de vista político creemos que es fundamental que en los presupuestos generales del Estado aparezcan partidas sobre el Canfranc.

Y yo creo que el Partido Popular y el Gobierno de España ha dicho públicamente que va a recoger el proyecto de 2004. Bueno, pues si está en esa línea entendemos que es coherente que esta propuesta de Chunta Aragonesista se recoja y se acepte porque lógicamente si entramos en el debate e insisto, lo he dicho al principio, estéril si hemos invertido mucho, poco las herencias o no herencias, no podemos caer en la tentación en decir que dependerá de las dificultades presupuestarias o de las disponibilidades porque entonces Aragón estará en una situación, como siempre, de deficiencia en las infraestructuras. Por tanto, nuestra enmienda es que en este sentido, vamos a estar por supuesto de acuerdo con la propuesta de Izquierda Unida y si nos acepta la enmienda pues evidentemente mucho más a favor de la propuesta.

Muchas gracias, señor presidente.

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Briz.

Pues la segunda enmienda ha sido presentada por el Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, así que tiene la palabra el señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Muchas gracias, presidente, y buenos días.

Bien, efectivamente estamos hablando de un tema que no por demasiado tratado está resuelto y por lo tanto creo que todavía tendremos que volver al tema diría que casi desgraciadamente porque todos hemos estado de acuerdo en sucesivos momentos en estas Cortes de Aragón en que el Canfranc para Aragón en muchos ambientes turísticos, sociales, de infraestructuras de comunicación es un elemento muy importante y por lo tanto tenemos que seguir haciendo esfuerzos para que esto sea una realidad. Efectivamente lo que nos trae hoy la proposición no de ley de Izquierda Unida es que esa cantidad que estaba planteada para el estudio de la variante por Sierra Caballera se aplique, ya que no se va a hacer, ya que no se pierda sino que se invierta en temas específicos que hagan referencia a la reapertura del Canfranc.

Absolutamente de acuerdo, nosotros, la enmienda que hemos presentado, le decía al portavoz de Izquierda Unida, que es casi más semántica que de otro tipo. Es decir, nos parece importante, por supuesto, que ese dinero se incluya en los estudios que hagan posible el Canfranc y en el segundo punto fundamentalmente que se queda un poco el trasladarle y creemos que es trasladarle los acuerdos de las Cortes de Aragón, que existen sucesivos y eso le da contundencia y más eficacia a esa propuesta que hacemos desde las Cortes de Aragón, perdón desde esta comisión en este caso, y desde las Cortes de Aragón por supuesto, una vez más al Gobierno de España.

Por nuestra parte, hoy se va a firmar ese texto que nos ha propuesto Crezco, en el que creo que todos los grupos estamos de acuerdo y ahí se urge también en la necesidad de que incluso Francia parece que está dando ya pasos importantes que puedan hacer que esa reapertura del Canfranc sea efectiva también al otro lado de los Pirineos. Creemos que además es independiente y no tenemos que mezclar unas cosas con otras con lo que pueda pasar con la Travesía Central del Pirineo. Nosotros, efectivamente, queremos que el Canfranc tiene unos trámites y unos pasos y la Travesía Central del Pirineo tiene otros pasos. Creemos, por lo tanto, que tenemos que trabajar en las dos líneas pero en estos momentos lo que tenemos o podemos tener en marcha, y de hecho es a la que se urge, es la línea del Canfranc. Y por lo tanto nosotros, insisto, la enmienda que hemos presentado es más para dar esa contundencia en el sentido de recoger los acuerdos de las Cortes de Aragón y creemos que no será muy complicado llegar a acuerdos que permitan, una vez más, por unanimidad, llegar a acuerdos en un tema tan importante.

Muchas gracias.

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Blasco.

Bien, pues por parte de los grupos no enmendante, tiene la palabra el señor Ibáñez en representación del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Muchas gracias, señor presidente.

Bien, desde el Grupo Parlamentario Socialista, que también estos días hemos tenido ocasión de reunirnos con los representante de Crezco y que vamos a firmar, junto con el resto de grupos de estas Cortes, el manifiesto que ellos nos han presentado, ahora el Canfranc. Ya les dijimos, el día que nos reunimos con ellos, que nosotros no estábamos de acuerdo en la decisión de suprimir el estudio por la Sierra Caballera. Lógicamente creo que lo entenderán porque lo habíamos planteado nosotros, pero además, así se lo expusimos también a os representantes de Crezco para bajo nuestro punto de vista entendemos que esa variante es muy necesaria si queremos el Canfranc sea algo más que un tren turístico. Pero bueno, como la mayoría o el resto de grupos, incluso la propia Crezco entiende que no es así, que puede ser viable sin esa variante, no quedan otras alternativas, nosotros también les dijimos que en este tema siempre este grupo parlamentario lo que ha hecho ha sido intentar sumar y no restar, intentar pensar más en lo que nos une, que es la reapertura de la línea, que en lo que nos puede separar. Pero sí que queremos dejar constancia, que quede constancia en el diario de sesiones, que entendemos que es un error porque insisto, si queremos si queremos que realmente este ferrocarril tenga una viabilidad económica, necesita de mejoras en los trazados que hagan posible que por ahí puedan circular mercancías pues con unos ratios de competitividad que nosotros entendemos que son mucho más difíciles de conseguir sin esa variante que con la misma.

En cualquier caso, nosotros siempre que hemos tenido ocasión, desde los diferentes gobiernos que hemos participado, hemos intentado trabajar y hemos hecho todo lo que hemos podido y hemos sabido en relación con este tema, lo vamos a seguir haciendo. Que aquí se ha dicho, y creo que esa es la cruda realidad que desgraciadamente la reapertura no ha sido posible por la postura del gobierno francés, en Francia hasta hace poco las cosas se veían de otra manera. Ahora afortunadamente parece ser que ahí sí que se han dado pasos en la dirección contraria en la que estaban hasta hace poco tiempo y por lo tanto estamos en fin, en total disponibilidad de poder aprovechar ese cambio de situación en el país vecino, que insisto, creo que ha sido la causa fundamental de la que no han podido haber en los últimos años más avances de los que ha habido y independientemente, ya lo hemos dicho en multitud de ocasiones, no lo voy a repetir, las importantes inversiones que en esta infraestructura se han hecho desde el Gobierno de España con anterioridad.

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

Dicho esto, pues bueno, si el Gobierno actual, el Gobierno de España, ha decidido no sacar a licitación el estudio informativo de esta variante, pues bueno, sí que estamos de acuerdo en que, por lo menos esos dineros se empleen en otro tipo de mejoras en la vía. Si se ha decidido que no se va a hacer eso, al menos, el dinero que había previsto de invertir, y si puede ser algo más mejor, en eso, pues que se utilice en la vía. Y también nos parece que sería interesante, que sería muy positivo que en los presupuestos del Estado, que parece ser que a finales de este mes ya tendremos la suerte todos los españoles de poder ver por primera vez, después de todo lo que está costando. Pues bueno, a ver si somos capaces, si realmente el Gobierno de España pone una cantidad en el presupuesto del año 2012 y con unas previsiones plurianuales para que aquello que normalmente pues decimos y se nos llena la boca, finalmente tenga reflejo en lo que es pues la realidad y la única cosa que demuestra cuál es la voluntad política de quienes gobiernan que son las cantidades y las consignaciones que aparecen en el presupuesto. Nosotros también nos comprometimos, como supongo que la mayoría de los grupos con Crezco a que intentar que eso sea así. Lógicamente nosotros no podemos hacer demasiado en que inicialmente el Gobierno ponga las cantidades que crea convenientes, pero sí en su caso haríamos enmiendas a los presupuestos generales del Estado, en las Cortes generales para que se pongan o para aumentarlas en caso de que sean escasas.

Por lo tanto, termino ya, señor presidente, estamos de acuerdo en todo lo que supone y lo vamos a seguir estando y vamos mantener o a intentar mantener la unidad y la unanimidad en este tema. Por lo tanto no nos opondremos tampoco, incluso colaboraremos si se nos solicita en sacar una redacción con las enmiendas que se han presentado consensuada y transaccionada por todos los grupos y en principio, en función, buscando ese acuerdo, pero votaremos a favor de la iniciativa.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Ibáñez.

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Campoy.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Muchas gracias, señor presidente.

Hemos debatido en estas Cortes, en esta legislatura varias veces sobre Canfranc y ha quedado algo claro. Estamos de acuerdo todos los grupos políticos en la recuperación del Canfranc. Y decimos que se ha hablado mucho en estas Cortes del Canfranc pero pese a que hemos tenido en Aragón el mayor periodo de bonanza económica de toda la historia y a pesar de que por el Grupo Socialista ahora se desea que se incluya en los presupuestos generales del Estado partidas para la recuperación del Canfranc, nos hubiéramos alegrado más que en los periodos de bonanza económica que hemos pasado en los últimos doce años, se hubieran preocupado un poquito más

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

entonces y probablemente ahora, pues hablaríamos menos de Canfranc y tendríamos que impulsar menos iniciativas, impulsar menos debates, impulsar menos discusiones porque ya estaría hecho.

Pero bien, hoy tenemos que buscar o tenemos que seguir buscando más la unión que la desunión, pero bueno, hay que aclarar conceptos por eso hay que decir las cosas o repetirlas bastantes veces. Y por eso nos parece mucho enriquecedora, nos parece mucho mejor redactado el texto por la enmienda que ha presentado el Partido Aragonés por cuanto que lo que lo único que estamos hablando hoy aquí, en lo único que estamos hablando en esta proposición no de ley es que se destine el dinero que había para esta variante de la línea Huesca-Canfranc por sierra Caballera, se destine a proyectos que redunden en beneficio de la reapertura del Canfranc. Y en este sentido, nos parece mucho más enriquecedor, decimos, la enmienda, el texto que le ha dado la enmienda el Partido Aragonés por cuanto que dice que se trasladen todos los acuerdos que se han adoptado en estas Cortes de Aragón por todos los grupos políticos al Gobierno central, de esa forma se traslada el espíritu, de esta forma se traslada la letra de todo los acuerdos que han redundado o que se han adoptado en estas Cortes en relación con el Canfranc y con eso quedaría bastante, transmitiremos bastante bien el espíritu y la letra y la voluntad de estas Cortes de Aragón.

En fin, nos gustaría que a nosotros, el Partido Popular, nos gustaría que se pudiera plasmar en los presupuestos de este año ya partidas suficientes para reapertura del Canfranc, pero insistimos, ni es el mejor año, como todos ustedes saben señorías, ni es el mejor momento, no obstante, tanto por la presidenta de Aragón por cuanto por la ministra de Fomento como por el propio presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, han apostado públicamente ya por la reapertura del Canfranc y esperemos que eso se traslade lo más pronto posible en los presupuestos generales del Estado.

Muchísimas gracias.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchísimas gracias, señor Campoy.

No sé si necesitan, porque me da la sensación que algún portavoz ha pedido algo de tiempo para unificar todas las enmiendas, o no. Señor Aso, usted dirá.

El señor diputado ASO SOLÁNS: Yo creo que podemos sacar sin necesidad de un receso o un acuerdo y me explico. En cuanto a la enmienda presentada por Chunta Aragonesista, que viene a decir que se añada después de Francia: “y, por tanto, pedimos que en los presupuestos de 2012 y en los años sucesivos”, no tendría ningún inconveniente en incluirla para que pudiera costar dentro del punto segundo de la misma. Por tanto, quedaría el segundo punto tal cual en mi punto, tal cual la presentaba mi grupo.

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

Es que había una duda con la del PAR, igual sí mejor pedimos un receso porque como vosotros no tenías lo de Francia, entonces cambiaría, sí, mejor lo pedimos.

Es que, claro, al contar la del PAR no es lo mismo.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Bien, pues hacemos un receso de dos minutos. [se suspende la sesión a las diez horas y cincuenta y ocho minutos]

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Señor Aso. [se reanuda la sesión a las diez horas y cincuenta y nueve minutos]

El señor diputado ASO SOLÁNS: Sí, ya está.

La propuesta quedaría de la siguiente forma: “Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a dirigirse al Gobierno del Estado para que”, eso sería la primera parte, sería una transaccional entre lo que ha presentado el PAR y lo que presentaba mi grupo.

El primer punto sería tal cual ha puesto el Partido Aragonés: “se utilice el dinero consignado para la licitación de...”, tal cual ha dicho el Partido Aragonés. Creo que no hay ninguna duda.

Y el segundo punto, añadiríamos tal cual lo que ha dicho Chunta Aragonesista en la parte de la enmienda del PAR, a partir de Francia, añadiríamos tal cual lo de Chunta. Y entre estructura y renunciante, en el segundo punto de la enmienda del PAR añadiríamos prioritaria: “como estructura prioritaria irrenunciable de las comunicaciones ferroviarias”.

Entonces, el segundo punto quedaría: “trasladar los acuerdos unánimes de estas Cortes de Aragón en el sentido de considerar la línea del Canfranc como estructura prioritaria irrenunciable de las comunicaciones ferroviarias de la Comunidad Autónoma de Aragón y por ente de España con Francia”, y añadiríamos al final: “y, por tanto, pedimos que en los presupuestos de 2012 y en los años sucesivos se incluya dotaciones económicas para que se modernice el tramo Huesca-Canfranc con el horizonte que la reapertura de la línea se materialice en 2015”.

¿De acuerdo?

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): No sé si el resto de los portavoces lo tienen claro.

¿Lo tienen claro?

Pues si les parece pasamos a la votación de esta proposición no de ley. **Votos a favor. Unanimidad. Muy bien, pues queda aprobada esta proposición no de ley.**

Pasaríamos a la explicación de voto.

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón.

El señor diputado ASO SOLÁNS: Muchas gracias.

En primer lugar, felicitar a todos porque creo que es muy importante sacar acuerdos unánimes en el tema del Canfranc. Ya le hemos manifestado toda la importancia que tiene el mismo para el desarrollo socio-económico de Aragón. Y, desde luego, decir que nuestro grupo parlamentario aquí en las Cortes pero también los grupos parlamentarios de Izquierda Unida en el resto de instituciones van a apostar firmemente por el desarrollo de esta infraestructura. Y es posible que traigamos muchas más veces el Canfranc aquí, esperemos que no sea necesario pero, desde luego, nos haremos muy pesados porque consideramos que es fundamental para el desarrollo de Aragón.

Por mi parte nada más que agradecer sinceramente las aportaciones de los grupos parlamentarios y la votación unánime de la misma.

La señora vicepresidenta de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (BROTO COSCULLUELA): Para la explicación de voto, turno para Chunta Aragonesista, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Muchas gracias, señora presidenta.

Agradecer a Izquierda Unida haber aceptado nuestra enmienda.

Y yo querría añadir que es la oportunidad y yo creo que sí es la oportunidad de que el Partido Popular no solamente apruebe esta proposición no de ley sino que sea el instrumento para que en Madrid el Gobierno de España decida definitivamente recoger las partidas necesarias y que el Estado ya de una vez dignifique esta línea y la ponga en funcionamiento con carácter internacional. Porque da la sensación a veces que hablamos o hablan excesivamente de la travesía central y es la famosa metáfora que tantas veces hemos dicho en estas Cortes, el pájaro en mano y los ciento volando. Bueno, pues la travesía central es un ciento que habrá que ver que ocurre con esto, aunque parece que el Gobierno plantea otras cosas, pero el que tenemos en la mano, yo creo que puede llegar a agonizar si no somos capaces de crear con la suficiente valentía política un trayecto, unos periodos de cumplimiento y un desarrollo, porque sino siempre estaremos siendo subsidiarios de otras comunidades autónomas que tienen más peso político o por lo menos más valentía política a la hora de decidir y apostar por sus cosas.

Muchas gracias.

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

La señora vicepresidenta de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (BROTO COSCULLUELA): Señor Blasco, tiene la palabra.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Sí, muy brevemente.

Primero para agradecer a Izquierda Unida la aceptación de la enmienda en los términos en los que hemos acordado. Creemos que es importante que se siga manteniendo esta unanimidad en relación con un tema tan importante como es el Canfranc.

Y no nos ha importado poner lo de prioritario no porque creamos que tiene que ser antes o después, sino porque realmente en este tenemos cosas avanzadas, podemos avanzar, podemos hacer, insisto, no por anteponerlo, ni por posponerlo, ni por contraponerlo, a la travesía central, sino porque creemos que en este hay cosas avanzadas y se pueden hacer cosas ya prácticamente de inmediato mientras que el otro todavía está a expensas de unas negociaciones y unos acuerdos y, por lo tanto, irá más lento. Y mientras que en este podemos avanzar y por eso creemos que efectivamente llegar a estos acuerdos pueden ayudar a que así sea para que sea una realidad inmediata.

Muchas gracias.

La señora vicepresidenta de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (BROTO COSCULLUELA): ¿Portavoz del grupo, tampoco?.

Pues muchas gracias [*sin audio*] número 2 del orden del día, proposición no de ley número 62/12, sobre el grado de siniestralidad de las carreteras de Aragón.

Para la defensa de esta proposición, tiene la palabra el portavoz del grupo proponente, del Grupo Socialista, señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías.

Presentamos una proposición no de ley en esta comisión en el día de hoy en la que los datos reales, la verdad es que creo que nos deben llevar a todos a la preocupación. Los datos son que el 64% de la red autonómica de carreteras, que por otra parte es el que mayor tráfico soporta, tiene un riesgo de siniestralidad medio-alto y estos datos no los dice el Grupo Parlamentario Socialista sino que son de una auditoría a la que el anterior Gobierno de Aragón, el anterior ejecutivo, decidió someter a la red autonómica y solamente había dos comunidades en toda España que habían decidido hacerlo, la de Murcia y la de Aragón. Y los datos los conocimos y supongo que todos ustedes, porque los publicaba un periódico de tirada autonómica, el día 23 de febrero. Y, además, la auditoría se ha realizado con una autoridad en la materia como es el consorcio europeo EuroRAP.

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

Si el 64%, como decía antes, tiene ese grado de siniestralidad, resulta que 14% de la red aragonesa obtiene la peor calificación posible dentro de las que se otorgan en esta materia y son quince tramos negros los que tenemos en Aragón y con una longitud de 140 kilómetros.

Por lo tanto, señorías, a nuestro juicio, no sabemos al de ustedes, pero estos datos evidencian, por lo menos para nosotros, algo que ya sabíamos porque creo que todos ustedes conocerán a estas alturas que todos estos tramos, precisamente, estaban incluidos dentro del Plan RED. El Plan RED fundamentalmente donde incidía era fundamentalmente en estos tramos que soportan el mayor tráfico y donde no es lo que necesitan esos tramos no son reparaciones ni son mantenimiento sino que son acondicionamientos integrales de esas carreteras. Y que además la propia auditoría lo que viene a demostrar es que son tramos donde que el estado de los mismos es manifiesto el mal estado en que se encuentran.

Algunos ejemplos muy claros de esta situación son la A-138 que supongo que recordaran todos ustedes porque fue el mes pasado en esta misma comisión donde aprobamos una proposición no de ley a propuesta de este grupo, pues esa A-138 tiene 80 kilómetros en cuatro tramos que tiene un grado de siniestralidad alta o media-alta. La A-129, la A-131 y la A-1213, todas ellas de la comarca de Monegros y en el entorno de Sariñena, también son otras de las que tienen unos grados de siniestralidad muy elevados y que hace que los vecinos de Sariñena, tanto si quieren desplazarse hacia Zaragoza o hacia Huesca, incluso hacia Fraga, tiene que pasar por esos tramos que tienen una siniestralidad alta. O la A-133 de Binefar a San Esteban de la Litera, que estos días está de actualidad porque el Gobierno de Aragón decidió retirar los fondos necesarios que había plurianualizados para terminar esa carretera, con lo cual, se va a quedar sin terminar, está en obras, y precisamente durante estos días ya está habiendo diferentes accidentes y diferentes siniestros en la misma debido a no poderla terminar como estaba previsto.

Lo mismo ocurre en el entorno de Calatorado o Ricla, con dos tramos negros y estos son unos meros ejemplos por citar algunas de las más peligrosas.

Entonces, ante esta realidad, ¿qué es lo que tenemos? ¿Cuál es la propuesta que el actual Gobierno de Aragón plantea? Pues que nosotros conozcamos hasta ahora ninguna. Lo único que hemos sido capaces de saber es que en el presupuesto de este año hay diecisiete millones de euros para conservación y mantenimiento que no solucionan para nada estos problemas, más que en una pequeña parte, y dos millones de euros para obra nueva.

Además de esta realidad, lo que le hace referencia quizá a lo que más nos debería preocupar, que es la seguridad vial y las víctimas que se producen en los accidentes, además también nuestra proposición no de ley incide en lo importantes que son para el desarrollo y el progreso, sobretodo de las zonas rurales aragonesas, el poder contar con unas infraestructuras acordes al siglo XXI en el

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

que estamos viviendo, además de lo que sirven para vertebrar el territorio, ya no digamos para dinamizar el sector de la construcción, el sector de la obra pública y la creación de empleo.

Pues bien, señorías, como decía, además de cargarse el Plan RED, no conocemos ninguna otra iniciativa de este Gobierno tendente a solucionar este grave problema, que insisto, tiene tres vertientes, la siniestralidad, la importancia de mejorar las infraestructuras en el territorio y la dinamización económica y creación de empleo.

El anterior Gobierno consciente de esta situación, esta fue una de las razones que llevaron al anterior ejecutivo a plantear el Plan RED y ya sabemos que aquí en aquel momento ni Izquierda Unida ni Chunta ya no eran partidarios del Plan RED, con lo cual siguen siendo coherentes pero también nos gustaría que aportaran como ven ellos sin el Plan RED, como se puede hacer, si con lo que está haciendo el Gobierno de Aragón en estos momentos entienden que es suficiente. Porque nosotros ya lo hemos dicho en alguna ocasión, lo vamos a repetir hoy, al ritmo de dos millones de euros para obra nueva que es lo que figura en el presupuesto del 2012 son necesarios cuatrocientos años, cuatrocientos años que no es broma, para poder ejecutar lo que el Plan RED planteaba.

Por lo tanto, nos gustaría, hay dos enmiendas de las que hablaremos posteriormente, nos gustaría, no queremos enfrentamientos, no queremos discusiones estériles, nos gustaría y vamos a intentar propiciar que haya un acuerdo y probablemente transaccionemos con el resto de los grupos las enmiendas para ver si entre todos somos capaces de intentar solucionar un problema que tiene nuestra comunidad autónoma y que no deberíamos de ofuscarnos ni de buscar culpables anteriores, posteriores, si nos gusta más el Plan RED, si no nos gusta. Mire, estos son los datos, este es el problema y qué es lo que hacemos a partir de este momento.

Nada más y muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Ibáñez.

Se han presentado dos enmiendas y en primer lugar para explicar su enmienda tiene la palabra el señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Ibáñez, estamos de acuerdo en el análisis que ha hecho de los problemas o dificultades que hay, quizá no estaremos tan de acuerdo en el procedimiento, pero es cierto que vemos tres cosas. Primero, la siniestralidad que en ese tenor va nuestra enmienda, lógicamente, porque se ha quedado ahí en tierra de nadie ese asunto, no sabemos muy bien por qué. Dos, falta de inversiones, sin duda. Con los dos millones, como bien a dicho usted, y los diecisiete millones por otra parte, son insuficientes. Creemos que la inversión pública tiene que ser mayor y que tiene que

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

haber más dinero dedicado al mantenimiento y conservación e inversión en infraestructuras, porque eso provocará, efectivamente, el desarrollo del medio rural y la creación de empleo. Esa es una máxima económica que defendemos desde Chunta Aragonesista, si no hay inversión pública es muy difícil que el empleo se pueda desarrollar. Por tanto, estamos de acuerdo. Quizá estaríamos menos de acuerdo en la utilización del procedimiento del Plan RED, como bien hemos expuesto y es conocido y sabido.

Pero yo querría incidir en una cosa que analizando la situación que hay en el departamento vemos que nos parece que es indicativo del cierto desgobierno o el intento de ganar tiempo. No voy a ser muy largo porque luego tengo que defender mi enmienda. Fíjense ustedes, hay una partida en los presupuestos del Partido Popular, y el Partido Aragónés, entiendo, Plan general de carreteras revisión, ciento cincuenta mil euros. Sin embargo, hay una auditoria planteada, como bien ha dicho, con un nivel técnico importante que donde ha intervenido hasta la dirección general de tráfico baremo de siniestralidad de EuroRAP con los años anteriores la intensidad media diaria, etcétera, etcétera, incluso se plantea las inversiones necesarias, un diagnóstico muy importante y el señor director general de Carreteras dice que no hay que darle demasiada importancia a esa auditoria. Eso no es serio. Si tenemos un documento válido, no porque lo haya encargado el anterior Gobierno, si es válido y es importante, porqué no. Si hacemos un nuevo plan general de carreteras estamos otra vez buscando diagnósticos y ganando tiempo. Por lo tanto, ahí hay un problema administrativo que a Chunta Aragonesista no le cuadra excesivamente.

Y luego, quiero defender mi enmienda, porque sino se me acaba el tiempo y no la voy a poder defender. Creemos que hay que aplicar ese Plan integral de seguridad vial 2011-2020 e incluso las cuarenta y tres acciones que plantea el Plan de acción política 2011-2012. Fíjense ustedes que el consejero, en noviembre, de una manera, yo creo que demasiado liviana, vino quizá un poco a cubrir el expediente, dice: “daremos continuidad al Plan integral de seguridad vial de Aragón”, lo hará porque tal y como se ha defendido el consejero de Obras Públicas, pues esto es necesario. Ha puesto, además, por medidas que tengan efecto directo y rápido en la seguridad. Eso es lo que él dijo. Y comentó además que había un borrador de la **¿ley de autoridad?** De la red de carreteras que será valorada junto con las propuestas de acciones concretas. Eso dijo el consejero en noviembre y luego en los presupuestos otra cosa distinta, eso da la sensación de cierta improvisación o de consignas políticas que van hacia otro camino, lo único que nos dijo es que es que se iba a señalar.

Por lo tanto nosotros creemos que es necesario que el Gobierno sea riguroso en un plan que se aprobó por unanimidad en las Cortes, fuese propuesta de un grupo u otro y Chunta defendió como bien saben ustedes señorías este asusto, pero yo creo que es fundamental que acompañada a la inversión en infraestructuras, como se pide en esta proposición no de ley para crear y generar

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

empleo haya también una aplicación del plan, que para eso se aprobó y que evidentemente necesita también voluntad política e inversiones suficientes para que esto se pueda desarrollar.

Esas cuarenta y tres acciones son acciones muy importantes y que evidentemente yo creo que el Gobierno da la sensación de que no tiene demasiada voluntad política en aplicar esto, por lo tanto señor Ibáñez apoyaremos esa proposición no de ley, si ustedes nos aceptan la enmienda mucho mejor, y evidentemente ponemos en evidencia, coincidimos en que las inversiones son insuficientes, que la inversión pública tiene que ser mayor, que la seguridad está diagnosticada por esta auditoria de forma fehaciente y que por lo tanto el Gobierno de Aragón tiene que ser consecuente y no hacer nuevas auditorias, nuevas planificaciones, nuevos estudios que le van a dar unos resultados semejantes, y eso lo que da la sensación es que lo que se quiere es ganar tiempo para intentar como siempre llevar hasta el final de la legislatura muchos de los aspectos fundamentales.

No creo que eso sea desgobierno pero sí que sería muy cercano a la **¿inacción?** Muchas gracias.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias señor Briz. La segunda enmienda ha sido presentada por el Partido Aragonés, para ello su portavoz señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Muchas gracias presidente.

Yo también leía que el informe publicado por un periódico y la verdad es que me quedé bastante sorprendido de que el 64% de las carreteras de Aragón tuviesen riesgo de siniestralidad. Así empieza su exposición de motivos, el 64% de las carreteras autonómicas de Aragón con mayor tráfico tienen un riesgo de siniestralidad considerada entre medio y alto, el 64% de las carreteras autonómicas.

Yo creo que es en el 64% de las carreteras hay tramos en los que se dan siniestralidad y usted lo dice al final, 140 kilómetros. Es decir creo que se puede interpretar –por lo menos yo lo interpreto así – que no es el 64% de las carreteras, sino que en el 64% de las carreteras hay 140 kilómetros que necesitan una reparación. Yo así lo entiendo y en cualquier caso me parece que si miramos los datos de siniestralidad vemos que el 50% de las víctimas que se producen son en carreteras estatales, el 26% de competencia municipal y el 24% de las víctimas en las autonómicas con un 17% del total de accidentes, es decir que si vemos los datos yo creo que esa auditoria expresa una realidad que hay una serie de puntos en los que tenemos que ser especialmente sensibles y sobre los que tendremos que trabajar, pero desde luego cualquiera que leyese que en el

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

64% de las carreteras autonómicas de Aragón hay riesgo de accidentes seguro que deja de venir a esta comunidad.

A mí desde luego aquella noticia, que la acepto y la admito no me gustó nada, porque me dio la sensación de que venía a poner unos parámetros que no eran exactos, por lo menos no con los datos que nosotros hemos podido cotejar. Pero en cualquier caso estamos de acuerdo en que hay que seguir trabajando en la mejora de la seguridad vial, estamos seguros en que hay que trabajar en la reducción de la siniestralidad, estamos convencidos de que hay que seguir mejorando las infraestructuras y estamos convencidos de que todo eso redundará en la dinamización económica en zonas sobre todo del mundo rural.

Sin embargo hemos presentado una enmienda por dos razones, primero porque en su propuesta pone “buscar soluciones” nosotros un poco en la línea de lo que ha dicho Chunta Aragonesista creemos que soluciones hay planteadas en ese plan estratégico que se planteó en el Plan integral de la seguridad vial, en el que creemos que se recogen una serie de medidas muy importantes, tanto de mejora de infraestructuras, pero se habla también de medidas de educación vial, se habla de prevención de riesgos laborales viales, se habla de campañas de sensibilización, se habla de campañas de formación y por lo tanto creemos que no es ... da la sensación de que tengamos que buscar ahora las soluciones, no si las soluciones se han dejado planteadas por gobiernos anteriores en ese Plan y por lo tanto nosotros incorporamos que tendremos que seguir trabajando en la línea que se ha marcado en ese plan de seguridad vial que a nosotros nos parece que es apropiado.

Mire usted, con Plan RED o sin Plan RED, nosotros siempre hemos sido partidarios del Plan RED tal y como estaba planteado, en estos momentos existen dificultades para llevarlos a cabo y no las vamos a negar, estamos de acuerdo en que hay que mejorar las infraestructuras y en ese sentido también hablamos expresamente en la línea de la recogida en el Plan integral incluyendo las infraestructuras en las carreteras, es decir que nos parece importante que desde luego se produzcan esas mejoras.

Por lo tanto creemos que estamos **¿hablando?** Seguramente como usted ha dicho podemos llegar a acuerdos, a nosotros nos gustaría, porque en definitiva de lo que se trata es de que sigamos manteniendo o aspiremos a mantener en el futuro unas carreteras seguras en el menor riesgo de siniestralidad posible y haciendo para ello todos los esfuerzos que sean necesarios, a nosotros desde luego haremos un esfuerzo por llegar a un acuerdo y esperamos que eso sea posible.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias señor Blasco. Por parte de los grupos parlamentarios no

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

enmendantes tiene la palabra el señor Aso por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias señor presidente.

De la propuesta que presenta el Grupo Socialista que podemos compartir o compartimos plenamente en el sentido de la seguridad vial que desde luego es una cuestión central en materia de infraestructuras, carreteras, pensar en la seguridad vial es fundamental y desde luego en ese aspecto queremos señalar nuestro apoyo a la iniciativa, sí es cierto que en la misma se hace de una manera velada podíamos decir, una especie de apuesta por la colaboración público-privada que nosotros compartimos de hecho en la parte de exposición de motivos habla nuevamente del Plan RED, como el plan que tenía el anterior Gobierno y de alguna manera intenta darnos a entender que el actual no lo tiene, francamente yo creo que no lo tiene, pero claro me pregunta el portavoz del Grupo Socialista, nos pregunta Chunta Aragonesista cuál es el plan. Desde luego nuestra apuesta pasa por recaudar más, hoy hemos sabido que a partir de una pregunta del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida en el Congreso de los Diputados que en los últimos cuatro años solo los clubes de fútbol adeudan cincuenta millones de euros más a las arcas públicas, si ya hay más dinero en las arcas públicas se pueden hacer más inversiones, sino se modifica la Constitución de manera express para el verano para tener como criterio la reducción del déficit, también se pueden hacer más inversiones.

Si no nos gastamos 11,7 millones de euros en el Museo Diocesano de Barbastro en los últimos cuatro años, también se pueden hacer más inversiones. Desde luego el problema central que nos atañe en este mandato es la falta de inversiones, porque el Partido Popular desde luego ha apostado claramente por un objetivo clarísimo de reducción de déficit y como bien ha dicho el portavoz socialista eso nos ha llevado a que no tengamos prácticamente dinero consignado para la mejora de obra nueva en las carreteras.

En definitiva nosotros vamos a esperar qué es lo que sucede con diferentes enmiendas, porque desde luego hacer cumplir el Plan de seguridad vial es una cuestión central que se subyace de las dos enmiendas de los dos grupos parlamentarios y nuestro grupo entiende que deberíamos intentar dejar de un lado la generación de empleo, que ciertamente se produce cuando se licita obra nueva con el tema de la seguridad vial, porque no son dos cuestiones que tengan una relación que ver, yo creo que es importante hablar de la seguridad vial y también de la dinamización del sector público y de la generación de empleo, pero probablemente de manera separada, pero no mezclar la seguridad vial con la licitación de obra nueva y la generación de empleo. Por mi parte nada más.

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias señor Aso. Por el Grupo Parlamentario Popular señor Celma.

El señor diputado CELMA ESCUÍN: Señor presidente.

Señorías.

Señores del Grupo Socialista, señor Ibáñez tengo un amigo que tiene la costumbre de decirme cuando hablamos de política que el Partido Socialista generalmente no se responsabiliza de su gestión política. A mí me gusta insistirle -este es mi amigo no soy yo- que esto no es cierto, en que ustedes son tan honestos como los demás y que son capaces de responsabilizarse de su gestión, pero también es cierto que cuando escucho algunas de sus intervenciones me da la sensación de que esto no es así, porque hablando de infraestructuras y hablando del Plan de carreteras y hablando de la situación actual de las carreteras, me da la sensación que ustedes parece que obvian que han estado doce años en el Pignatelli y esto no es con intención de culpabilizar a nadie, simplemente creo que es conveniente que estas cosas salgan al debate y que consten en acta por el interés de todos.

Una vez dicho esto, creo que en este tema, como en tantos otros, estamos obligados a buscar un consenso puesto que el tema de fondo no cabe duda que nos preocupa a todos. Es un objetivo común de todos los grupos políticos y de todos los ciudadanos con lo cual compensa que lleguemos a un consenso. Como es lógico, en la proposición no de ley tal cual presentada por el Grupo Socialista hay determinados matices, determinadas palabras que pues a nosotros no nos permitirían aprobar la proposición no de ley. Es cierto que pensamos que la enmienda que ha presentado el Partido Aragonés dentro de las concreciones que lleva se ajustaría más a la realidad y el contexto que tenemos actualmente.

Respecto a la proposición no de ley yo creo que también por el interés de todos y también del Grupo Socialista que muestra con esta materia conviene hacer algunas aclaraciones. En primer lugar, una quizá más de tema de la literalidad del texto porque yo creo que la exposición de motivos, no tanto en la PNL se mezclan distintos temas que no solo tiene que ver son la siniestralidad de las carreteras. Luego también dan a entender en la propia PNL que no hay inversión en infraestructuras, y eso sencillamente no es cierto, y luego daré algunos datos. Conviene aclarar también entorno al informe de Eurorap que en este caso no utiliza la metodología adecuada para sacar las cifras de nuestra comunidad autónoma, y básicamente porque el índice de riesgo que relaciona con el número de accidentes mortales y graves, la relaciona con la intensidad media diaria de tráfico en los últimos 3 años, con lo cual, resulta claramente penalizado cuando los valores de intensidad de tráfico son bajos y ese hecho pues se produce generalmente en nuestra red de carreteras. Pese a este dato que acabo de dar, de los resultados obtenidos en este estudio, el

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

12,38% de la red analizada presenta valores de alto riesgo, que sin ninguna duda hay que luchar este tanto por ciento. Y por otro lado, en el mismo estudio, se ha realizado un estudio relacionado con los tramos blancos de carreteras blancas, es decir, los tramos en los que en los últimos cinco años no se ha producido ningún accidente mortal y de este estudio, pues se representa el 84% de la red total autonómica que no se ha producido ningún accidente con víctimas mortales en los últimos cinco años, un dato que también conviene resaltar.

Y hay otro datos concreto que habla en la exposición de motivos respecto a la carretera de Bielsa, y en este sentido, pues también merece la pena aclarar que a pesar de las dificultades presupuestarias que se tienen en estos momentos, se van a invertir 2,4 millones de euros, si bien es cierto que no, esos 2,4 millones de euros este año, que es en concreto esa cifra mucho más alta de lo que se invirtió por parte del Partido Socialista.

En términos generales, y hablando de las actuaciones previstas por el Gobierno de Aragón, se van a destinar diecisiete millones de euros a la conservación, que junto al capítulo primero supone el 2%, supera el 2% del valor patrimonial de la red.

Así que he chas estas aclaraciones yo creo que conviene, para llegar a un acuerdo para todos los grupos parlamentarios hacer una modificación en la proposición no de ley y esperemos que finalmente con esas modificaciones podamos aprobar la proposición no de ley.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Celma.

Señor Ibáñez, tiene tres minutos para fijar la posición de su grupo.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Le solicito un receso, señor presidente.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Sin ningún problema. Levantamos la sesión, hacemos un receso unos minutos.

Muy bien, señor Ibáñez, pues cuando quiera explica o fija su posición del grupo.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Muchas gracias, señor presidente.

Hemos llegado a una transacción entre todos los grupos con base en la enmienda del Partido Aragonés en la que hay que modificar, ha sido un error, en la parte primera de la enmienda está bien, en la parte segunda, en lugar de siniestralidad, figura siniestrabilidad, sería cuestión de..., es una cuestión técnica. Y luego, añadir en la línea de las recogidas en el plan integral de seguridad vial 2011-2020 añadir la parte de Chunta Aragonésista, perdón que dice: “concretado en las

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

cuarenta y tres acciones recogidas en el plan de acción 2011-2012”. Y ese sería el texto que pasaríamos a votación.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muy bien, muchas gracias, señor Ibáñez.

Bien, pues si lo tienen claro el resto de portavoces y el resto de los miembros que asisten en esta comisión, si les parece pasamos a la votación.

Votos a favor de esta proposición no de ley. **Muy bien, pues unanimidad, por lo tanto se queda aprobada esa proposición no de ley.**

Pasamos a la explicación de voto, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón, señor Aso, no. Señor Briz, por Chunta Aragonesista.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Agradecer al Partido Socialista que haya admitido la enmienda, y vuelvo a insistir otra vez en lo mismo, que esto no quede aquí sino que se intente por todos los medios aplicar porque al fin y al cabo, ese plan de plan integral de seguridad vial está consensuado por todos y ofrece posibilidades importantes para reducir esta siniestralidad.

Creemos que estamos hablando de vidas y esto es un tema mayor, por lo tanto, pediría rigurosidad y seriedad y que se cumpla esto en cuanto antes.

Muchas gracias.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Briz.

Por el Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Sí, muy brevemente.

Agradecer al Partido Socialista la aceptación de la enmienda con la corrección sintáctica porque estaba bien al principio y mal a continuación, pero sobretodo porque creo que es bueno que mantengamos esa unanimidad en la necesidad de seguir mejorando la seguridad vial en todas nuestras carreteras. Yo creo que eso es lo fundamental, incluso ese plan de seguridad recoge muchas acciones que no son muy costosas de poner en funcionamiento y que por lo tanto, a pesar de unos presupuestos más austeros se podría seguir trabajando y en este caso a nosotros nos parece muy importante y desde luego, damos la enhorabuena por haber conseguido esa unanimidad y agradecerle la receptividad en este caso.

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Blasco.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Muchas gracias, señor presidente.

Pues, agradecer a todos los grupos que hayan votado a favor, creemos que desde nuestro grupos hemos hecho un esfuerzo de intentar acercar posturas y aceptar mayoritariamente las enmiendas que se habían presentado y sencillamente porque quede constancia en el diario de sesiones aclarar algunas cuestiones que nos parecen importantes.

Señor Blasco, lo que dice la noticia, pero yo me voy a olvidar de la noticia, porque como usted comprenderá no le voy a enmendar yo la plana a un medio de comunicación, pero como dice nuestra proposición no de ley es que el 64% de las carreteras con mayor tráfico. O sea, de la red de carreteras autonómicas, las que tienen más de dos mil vehículos diarios. O sea, las que se analizan son el 64% de esas, no de la totalidad. Yo creo que, en fin, no es difícil de ver que la diferencia es bastante precisa en cuanto a lo que dice nuestra proposición no de ley.

No se trata de alarmar a nadie sino de decir que son las carreteras que mayor tráfico soportan es donde se concentran estos puntos negros. Y, precisamente, por esa razón lo voy a repetir una vez más, el Gobierno de Aragón anterior PSOE-PAR después de doce años de gobierno y de hacer unos esfuerzos muy importantes en inversiones en carreteras, y si ustedes miran el mapa de esa auditoria verán que curiosamente en la provincia de Teruel hay menos tramos. ¿Por qué? Por dos razones. Primero, porque en la provincia de Teruel hay bastantes menos tramos que tengan unas capacidades de tráfico de dos mil habitantes día. Y después, porque gracias a los fondos Miner y al fondo de inversión de Teruel en la provincia de Teruel se han hecho unos esfuerzos muy importantes en mejorar las infraestructuras. Esas dos razones son. En el resto, insisto, aun haciéndose esfuerzos nos dimos cuenta de que no habíamos conseguido hacer todo lo necesario, y por eso, señorías del Grupo Popular, se diseñó el Plan RED, como una forma magnífica de aprovechar la iniciativa pública y la privada para solucionar un problema que solos no podemos, y no hay manera. Y ojalá nosotros no vamos cejar en nuestro empeño, machacaremos día tras día si es necesario durante esta legislatura para intentar volverles al redil del que nunca deberían haber salido.

Y mire, señor Celma, los socialistas no obviamos nada, no es que no obviamos nada, es que se lo digo, ya ve, aquí mirándole a la cara, muy orgullosos...

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Señor Ibáñez, debe ir concluyendo.

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Termino enseguida.

Estamos muy orgullosos, pero muy, muy orgullosos de la gestión que hemos hecho durante doce años al frente del Gobierno de Aragón y gobernando en coalición con el Partido Aragonés. Pero muy orgullosos, se lo digo de verdad. Con aciertos y con errores. Pero de verdad se lo digo que no nos olvidamos sino muy al contrario, defendemos nuestra gestión porque entendemos que es muy defendible y Aragón ha progresado mucho durante ese tiempo.

Termino ya, señor presidente, sencillamente diciendo que la única duda que creo que tenemos y también intentaré convencerles a lo largo de diferentes comisiones, es que la siniestralidad o la seguridad vial que probablemente también fuera mejor llamarle seguridad vial que siniestralidad, tiene que ir ligada forzosamente a las inversiones, forzosamente, para que haya una mejor seguridad vial tenemos que invertir, y por eso nosotros hacemos referencia siempre que hablamos de seguridad vial a inversión en obra pública y a la consiguiente generación de empleo que ella conlleva.

Nada más y Muchas gracias.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Ibáñez.

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Celma.

El señor diputado CELMA ESCUÍN: Muchas gracias.

Simplemente, primero mostrar el agradecimiento, porque al final hemos podido aprobar la proposición no de ley.

Y después decirle al señor Ibáñez que pueden mostrarse orgullosos de puertas para dentro, eso es problema suyo, pero en muchos ese orgullo se riñe con los hechos, no sólo en este departamento sino en otros muchos. Con lo cual, además de sentirse orgullosos podían hacer algo de autocrítica que quizás les vendría bien para un futuro.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Celma.

Muy bien, si les parece pasamos al punto número 1, que hemos dejado aparcado al principio. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior. ¿Alguna apreciación por el acta? Se aprueba.

Muy bien, pues pasamos al punto número 4 del orden del día, ruegos y preguntas. ¿Algún ruego? ¿Alguna pregunta? ¿No?

C.Obras Públicas; Urbanismo, Vivienda y Transportes
14-03-12
(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

«Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial»

Muy bien, pues si no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Muchas gracias. *[se levanta la sesión a las once horas y cuarenta y uno minutos]*