

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

*[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 (SARRÍA CONTÍN):* Buenos días señorías, vamos a comenzar la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes *[a las diez horas y cuarenta y cinco minutos]* comenzaremos con el desarrollo del orden del día, dejando el primer punto, lectura y aprobación del acta anterior para el final, como ya es costumbre en todas las comisiones.

Pasamos al segundo punto, debate y votación de la proposición no de ley número 142/10, sobre el impulso y apoyo a los proyectos de reapertura de la línea del Canfranc y la travesía ferroviaria central del Pirineo, presentada por el Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista, para la presentación y defensa de esta proposición no de ley tiene la palabra el representante de Chunta, señor Fuster.

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Gracias, señor presidente.

Señorías.

A lo largo de este año se han sucedido distintos acontecimientos o distintas iniciativas que tienen que ver con el problema de nuestras conexiones internacionales ferroviarias y por tanto con la recuperación y la reapertura del ferrocarril del Canfranc y la travesía central del Pirineo, la TCP, ambos proyectos que en la anterior iniciativa en esta cámara hablamos de que se convirtieran en objetivos prioritarios para la Presidencia española de la Unión Europea, para el semestre de la Unión Europea, a comienzos de 2010 y en este caso concreto planteamos una iniciativa con una doble propuesta de actuación, tanto para el Canfranc como para la travesía central, que paso a desglosar y a explicar ante sus señorías.

En relación con la reapertura del Canfranc, a las novedades que se citan en la exposición de motivos y a los últimos acontecimientos para dar cuenta de la trascendencia y la gravedad de la situación del problema, lo primero que hay que recordar es que en el proyecto de presupuestos para 2011 del Estado, en sus inversiones previstas no hay un solo euro para obras ni actuaciones en general, relacionadas con el Canfranc. Había efectivamente en los presupuestos del Estado de este ejercicio 2010 una consignación para los tramos entre Huesca y Canfranc de 1,1 millones en 2010, pero no hay previsión, no hay propuesta ninguna para el 2011 ni previsión en lo

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

plurianual que se derivan, ni previsión para el 2012, 2013 y 2014, que son las anualidades comprendidas en el proyecto de presupuestos de este año.

Muy significativo, porque mientras en el caso de la travesía central hemos de hablar de que se puede avanzar en estudios y por tanto no son necesarias cantidades importantes de dinero, en el caso del Canfranc estamos en la fase donde lo que hay que hacer es ejecutar, actuar, ejecutar obra y para ello hace falta consignaciones presupuestarias, bueno, pues ya vemos que no las hay y tampoco las hay aún con ser menos necesarias y por tanto requerir menos cantidades, tampoco las hay en este mismo presupuesto, en este proyecto de presupuestos para 2011, para la travesía central del Pirineo. También sorprende a pesar de que en este caso esa cofinanciación europea para los estudios requiera también aportaciones del ministerio del Gobierno español, también del Gobierno francés, pero del Gobierno español en todo caso no aparece consignación, es de suponer que no se ha ejecutado lo consignado para este ejercicio y que seguirá vivo o que seguirá pendiente de ejecución, pero sorprende que no haya ni un solo euro al respecto.

Y digo esto, porque el resto de las cuestiones a las que se hace referencia en la iniciativa tienen que ver con el apoyo expreso y con el dinero, con la financiación a ambos proyectos. Es verdad que en abril se firmó el memorándum Marco para el caso del Canfranc, lo firmaron las regiones de Aragón y Aquitania, los gobiernos español y francés. Y que en él se acordaba una dotación financiera de ochocientos cincuenta mil euros para la realización de estudios económicos y técnicos para esa reapertura, euros que por otra parte no hemos visto consignados, es posible que en alguna partida genérica distinta de las de las inversiones puedan estar consignados o aparecer. Y en todo caso se planteaban estudios que debían estar, nuevos estudios, que en el caso del Canfranc ya llueve sobre mojado, que debieran estar terminados en un plazo máximo de veinticuatro meses.

Somos conscientes de que este proyecto no forma parte de las actuaciones prioritarias de la red transeuropea de transportes, que fue reducido su categoría a la categoría de interregional o de interés regional, pero que sigue siendo europeo, sigue siendo una vía de conexión de dos Estados europeos, lo digo porque parece que el no estar en la red transeuropea de transportes o no tener esa categoría parece que no

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

conecte dos regiones europeas, pues sigue siendo una vía europea. Y por tanto importantísimo para la vertebración territorial, económica y social de Aragón y las regiones del sur de Francia. Con todo ello, esta calificación de interés regional, que se la debemos precisamente a la cumbre hispano francesa de Zaragoza del año 2008, precisamente debería permitirnos el acceso a los fondos Interreg, precisamente pensado para esos.

Una iniciativa comunitaria la Interreg que en Aragón ha tenido realmente poco desarrollo y que prácticamente, salvo algunas infraestructuras carreteras en Navarra, así como diversos estudios sobre comunicaciones y flujos de transportes, prácticamente no se ha visto en materia de transportes, no se ha traducido en nada concreto en el caso de Aragón. Precisamente estas acciones de estímulo de los intercambios, han sufrido en Aragón, estímulos de los intercambios entre Aragón y las regiones francesas, entre España y Francia, en este caso a través de la frontera aragonesa, han sufrido precisamente las extraordinarias limitaciones que impone la barrera física de los Pirineos y para romper esa barrera precisamente, es para lo que se plantea el Canfranc.

A este respecto, viene el punto primero de la proposición no de ley que precisamente es el recabar fondos, recabar ante la Comisión Europea y en concreto de la Dirección General de Política Regional, que es donde están estos fondos, los recursos económicos que estén disponibles dentro del actual marco normativo de las ayudas regionales comunitarias, para contribuir a los esfuerzos de los Estados español y francés, destinados a la reapertura del Canfranc, Zaragoza-Canfranc-Pau, así como a proponer aquellas adaptaciones de la normativa de los fondos comunitarios que faciliten este tipo de ayudas. Desde luego nacieron con este objetivo y Aragón no se está beneficiando de estas ayudas, de estos fondos, por tanto ese es el objetivo, conseguir fondos, aceptando la situación y el statu quo de la consideración interregional de la línea, buscar fondos, recabar recursos financieros de la Unión Europea, de la Comisión Europea en este caso, para esta reapertura de la línea, con la que todos estamos de acuerdo.

En segundo lugar, hablamos del proyecto de la travesía central del Pirineo, en este caso sí que hablamos de un proyecto, que sí que está incluido en la red transeuropea de transportes, es un corredor prioritario, ese corredor formado por Algeciras, Sines,

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Madrid, Zaragoza, travesía central París que es el Eje 16, sorprendentemente en este caso a pesar de que en este caso sí que es un proyecto, como digo transeuropeo, prioritario, reconocido, desde el Gobierno español se está apostando al mismo nivel o más por el corredor mediterráneo o incluso el atlántico, que no están incluidos ni en la planificación europea como corredores ni como ejes transeuropeos ni en el propio Ministerio de Fomento, es decir, ni en la planificación del propio Gobierno español a través del PEIT 2005-2020, que no están como digo por tanto ni en España ni en Europa, forman parte de la planificación y sin embargo estamos viendo como una tras otra bastó con ver la intervención en la cumbre en la que se hace referencia en la exposición de motivos, la cumbre de Zaragoza, la cumbre de transportes que iba a celebrarse en Zaragoza los días 8 y 9 de junio, bastó ver la intervención del ministro Blanco, del ministro que la presidía, el ministro español competente en materia de transportes, para entender que después de presiones, de polémica de prensa y de contactos en todas las direcciones, a lo más que llegó en el último día, el primer día desde luego ni el Canfranc ni la travesía central existían, a lo más que llegó el último día, fue a llegar a equiparlos o a darles una importancia similar a la del corredor mediterráneo que desde el primer momento fue la historia y la propuesta fundamental del ministerio, como digo a pesar de que se está hablando de una red de estas europeas de transportes, de las que no forma parte y en las que no existe.

Pues bien, en este contexto la novedad más interesante es que desde los políticos catalanes defendiendo esta propuesta, se planteó ante la Unión Europea y en concreto el eurodiputado de CIU el señor Tremosa, para que se demostrara desde la Unión Europea que la travesía central del Pirineo es inviable, se pidió una cuantificación económica en comparación precisamente con el corredor mediterráneo y la sorpresa fue que el Comisario de Transportes de la Unión Europea, señor Kallas, dio cifras y cuantificó en ciento cincuenta y tres mil millones el precio del corredor para la hipótesis intermedia, es decir, ni la más cara ni la más baja, y, en todo caso, desde el propio *lobby* defensor de este proyecto, que es el *lobby* Ferrmed, se reconocía que sólo en España el corredor necesita una inversión de cuarenta y un mil quinientos millones de euros, que en tiempos en los que estamos no hablamos de cualquier cosa.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Claro, hablar de que cuarenta y un mil quinientos millones de euros sólo en España y compararlo con el coste del corredor de la Travesía Central del Pirineo, que está estimado todo el corredor por parte de la Fundación Transpirenaica se hablaba de un máximo de cuatro mil millones, posteriormente se han incorporado unas cifras de la propia Comisión Europea que exactamente son, en su documentación previa a la cumbre de Zaragoza, de junio de 2010, el coste de todo el corredor es de ocho mil seiscientos noventa y seis millones de euros, seis mil sesenta millones se indicaban por parte de la Comisión Europea en 2004, de los que la Travesía Central del Pirineo no superaba los cinco mil millones.

Por lo tanto, buscando incluso la cifra más amplia de todas las que hay que se conocen, para el conjunto del corredor hablaríamos de ocho mil seiscientos millones que, desde luego, nada tienen que ver con el otro, con el corredor mediterráneo de ciento cincuenta y tres mil millones en el conjunto y al menos cuarenta y un mil quinientos millones en Aragón.

Por tanto, precisamente en un momento en el que el Gobierno de Aragón estaba buscando apoyo como así lo fue en el caso de Francia, Portugal y Marruecos en vísperas de esta cumbre de Zaragoza, o en un momento en el que convergieron en Madrid en una cumbre previa también a la que, por cierto, faltó el ministro de Fomento de forma entiendo que significativa cuando había representaciones de España, de Francia y de Portugal, cuando había que mostrar expresamente ese apoyo y esa apuesta expresa por este corredor.

Bueno, pues todo este conjunto de cosas, otras novedades que se han producido respecto a la defensa por parte de este eurodiputado en un libro internacional con fondos europeos del corredor Mediterráneo en detrimento de la Travesía Central del Pirineo, conocida y denunciada recientemente por parte de Chunta Aragonesista, todo ello nos lleva a plantear ese segundo punto de la iniciativa que, en este caso concreto, en el caso de la Travesía Central, es solicitar de los gobiernos de España, Francia y Portugal un pronunciamiento firme y un apoyo expreso a la travesía ferroviaria central del Pirineo, ése que nos hubiera gustado oír en la cumbre de Zaragoza por parte del ministro español. Travesía Central del Pirineo integrada como proyecto prioritario, eje número 16 de la Red Transeuropea de Transporte, como opción ajustada social, medioambiental

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

y económicamente. Desde luego, en todo caso, mucho más que otra opción, en la que no queremos entrar pero que, desde luego, si se plantea como alternativa a la aragonesa y hay que desmenuzar y calificar, no tenemos ningún problema en hacerlo.

Sobre todo, y lo decimos en la propia iniciativa, una vez que se han conocido las estimaciones presupuestarias oficiales de la Comisión Europea hechas pública directamente por el comisario europeo de Transportes en el sentido de las cifra del coste del corredor Mediterráneo que se plantea por parte de sus defensores, no aquí, en el caso de Aragón, pero sí, desde luego, por parte de sus defensores como alternativo y, por tanto, como un eje cuyo impulso echa para atrás el de la Travesía Central del Pirineo y, por tanto, se plantea como un corredor alternativo, no complementario ni...

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

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Eso es todo, señor presidente, para lo que pido el apoyo de sus señorías.

Muchas gracias.

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

A continuación tiene la palabra para la defensa de las enmiendas presentadas, el portavoz del Grupo Socialista, señor Berdié.

*El señor diputado BERDIÉ PABA:* Sí. Gracias, señor presidente.

Por parte del Grupo Socialista (y luego el compañero del Partido Aragonés también intervendrá) hemos presentado una enmienda conjunta al segundo punto y, más allá de la intervención que ha hecho el presentador de esta proposición no de ley... Y digo más allá porque quiero que el mensaje quede claro y, además, como en estos dos temas siempre ha habido consenso parlamentario, nada más claro para que exista el consenso y para que continúe existiendo que no equivocar el mensaje a los ciudadanos y, por lo tanto, desde el Grupo Socialista, desde el Gobierno de Aragón, se está a favor de la reapertura del Canfranc, se está a favor de la Travesía Central del Pirineo, se está

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

porque se cumplan los acuerdos plenarios y, por lo tanto, como esta propuesta hecha por el Grupo de Chunta Aragonesista prácticamente es idéntica a las resoluciones que aprobamos hace poco, no podemos decir otra cosa por menos que que estamos de acuerdo en ambas cuestiones.

Aprobamos una resolución a iniciativa de Chunta Aragonesista, la número 6262, que dice lo mismo que dice su punto primero, por lo tanto no vamos a añadir ni así —lo digo con gestos y traducido en palabras es ni un milímetro— de leña al fuego en una cosa en la que estamos de acuerdo. Y, por lo tanto, el primer punto, lo vamos a votar tal como está.

En el segundo punto, en la Travesía Central del Pirineo, que también aprobamos una resolución, en este caso del Grupo Aragonés y del Partido Socialista aprobada por unanimidad, tampoco queremos añadir ni un gramo más de confusión ni de leña al fuego. Y ésa es la enmienda que le hacemos porque entendemos que hay dos cosas que se aclaran: una, en fin, desde el punto de vista diplomático, lo que nos parece más ajustado es que las Cortes se dirijan al Gobierno de Aragón y éste al Gobierno de España para que sea el Gobierno de España quien se dirija, a su vez, al Gobierno de Francia y al Gobierno de Portugal. Porque, de momento, en Aragón, no tenemos Ministerio de Asuntos Exteriores y, aunque sí que en las reuniones internacionales cuando se va se habla con todo el mundo, para dirigirse a los gobiernos de Francia y Portugal nos parece mejor que sea a través del Gobierno de España.

Y, el segundo punto, porque la resolución aprobada va un poquito más allá que lo que hoy propone Chunta Aragonesista que, aunque estamos de acuerdo en la totalidad de lo que propone, en la resolución aprobada se decía que los proyectos son prioritarios, que son compatibles con todo tipo de comunicaciones del Estado y que se redoblen los esfuerzos para conseguirlo en el mayor plazo posible, en el más breve plazo posible. Por lo tanto, volvemos a indicar la voluntad de que, además de que estamos de acuerdo con el tema, queremos, como quisimos en la resolución, que sea en el más breve plazo posible, se sobreentiende, cuando son dos estados, dos países los que tienen, en este caso, competencia.

Terminar diciendo, por lo tanto, voluntad de consenso. Ninguna duda sobre la posición del Gobierno de Aragón. En los presupuestos generales del Estado, página 141,

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

tomo 7, programa 451, se habla de los estudios para las conexiones ferroviarias transfronterizas con nuestros países vecinos, concretando, en los enlaces por el Pirineo central (Zaragoza, Huesca, Canfranc, Pau) o la Travesía Central por el Pirineo. Insisto, página 141, tomo 7, programa 451, n, de la Dirección de Servicios Generales de Fomento. Por lo tanto, se sigue desde el punto de vista de los presupuestos generales de acuerdo con el tema.

En declaraciones públicas se ha vuelto a repetir (palabras del ministro Blanco) «La Travesía Central de los Pirineos y, en general, la mejora de las conexiones transfronterizas con Francia por Aragón son, por su carácter estratégico, una prioridad para el Gobierno de España». Con una vez es suficiente. «Desde el punto de vista del Canfranc —palabras del ministro de Fomento—, es importante para el Gobierno de Aragón, pero también para el de España, y así quiero reafirmarlo hoy, seguir trabajando para que la reapertura del túnel del Canfranc sea un hecho». Con una vez, basta; ésa es la posición política del Gobierno de España.

Y, por lo tanto, estando de acuerdo en todo, pareciéndonos positivo que, una vez más, tras haber aprobado unas resoluciones casi idénticas, venga a esta comisión una propuesta de Chunta Aragonesista, pues no tenemos más que decir que la votaremos a favor y que nos gustaría que admitiese esta segunda enmienda que hemos hecho porque creemos que mejora un poquitín el texto.

Nada más y muchas gracias.

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

A continuación tiene la palabra para seguir defendiendo la enmienda el representante del Grupo Parlamentario del PAR, señor Allué.

*El señor diputado ALLUÉ SUS:* Gracias, presidente.

Pediré, en primer lugar, disculpas por esta voz, esta afonía que me persigue desde finales de esta semana del Pilar que hemos vivido con tanta pasión. Así que lo lamento.

Intentaré ser, además, breve, porque francamente no puedo hablar.



(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Disculpar al portavoz titular de esta comisión, el alcalde de Teruel, diputado y compañero de ustedes, que tiene asuntos que le han impedido asistir. Entonces yo, que no suelo venir a esta comisión, digo «bueno, [...?], ¿con qué originalidades me encontraré en la Comisión de Obras Públicas?». Digo: «mira, llego aquí y la TCP, la primera originalidad». Y digo: «no, pensaba que no habíamos hablado todavía de esto durante esta legislatura en esta comisión y en las propuestas de resolución». Y, efectivamente, cuando hay un asunto que no es original, es porque desgraciadamente es un asunto no resuelto, y tenemos que insistir en él. Así que espero que ahora que tenemos a un aragonés de secretario de organización del Partido Socialista, coadyuve eso también a resolver estos problemas que se eternizan en Aragón, tanto en esta iniciativa como en las demás.

En cualquier caso, creo, señor Fuster, que, bueno, es una buena iniciativa como todas las que hacen referencia a los asuntos que son estratégicamente importantes, quizá los más importantes que tiene pendientes, desde el concepto de la obra pública, Aragón ( el Canfranc y la Travesía Central del Pirineo), y creo que no se discute de nadie, de ninguna formación política la voluntad por hacer todo lo posible por que esto vaya dando pasos importantes para que, cuando menos, nosotros los podamos ver. La cosa es que, salvo la cuestión a la que hace usted referencia de dinero, que no deja de tener su importancia, claro, que la travesía, o sea, del corredor, habla de una cifra de ciento cincuenta y tres mil millones de euros, mientras que en principio la TCP estaría calculado en unos cinco mil millones de euros. Son cifras una y otra absolutamente espeluznantes, pero salvo ese dato, en realidad no añadimos nada nuevo al debate que se produjo ya en el debate sobre el estado de la comunidad, donde se aprobaron iniciativas del Partido Popular, de Chunta Aragonesista, del Partido Aragonés y del Partido Socialista, es decir, de todas las formaciones que estamos en esta comisión ahora. Se aprobaron prácticamente las mismas resoluciones y, por lo tanto, pues el espíritu sigue siendo el mismo, y desde nuestro grupo tenemos la intención de votar a favor de su iniciativa, también con la incorporación de la segunda enmienda, que creemos que relata mejor determinadas fechas o hitos, aunque sean pequeños, pero hitos con unas fechas con respecto a las posiciones, también en este caso del Estado portugués, del Gobierno de España y del Gobierno francés. En ese sentido, no añado nada más de lo que ha

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

dicho el señor Berdié, y, por lo tanto, tenemos el espíritu de aprobar su iniciativa si usted acepta esta enmienda o si llegamos a un acuerdo.

Nada más y gracias.

*El señor presidente (SARRÍA CONTÍN):* Gracias, señor Allué.

Pasamos al turno de intervención de los grupos parlamentarios no enmendantes. Por parte del Partido Popular, señor Torres, cuando lo desee.

*El señor diputado TORRES MILLERA:* Gracias, señor presidente.

Señorías, creo que el Partido Popular puede hablar con la cabeza muy alta tanto del Canfranc como de la Travesía Central. Como conocen ustedes, y brevemente voy a recordar, la Travesía Central es un proyecto que nace con el gobierno del Partido Popular en Aragón y con el gobierno del Partido Popular en España, que se incorpora a las cumbres bilaterales hispano-francesas en los años 2000 y siguientes, desde la de Santander y siguientes, y que desde entonces, en los últimos años sus avances han sido muy lentos, muy lentos, muy lentos, y sigue en fase de estudios.

Por lo que respecta al Canfranc, en el año 2000 el gobierno del Partido Popular anunció una inversión de más de trescientos millones de euros para la modernización integral de la línea del Canfranc. Fruto de ese anuncio se tradujo en la Alta Velocidad entre Zaragoza y Huesca, en la licitación de la variante ferroviaria de Huesca que llega hasta el municipio de Alerre y en la licitación de la redacción de los proyectos que van desde Alerre hasta la estación internacional de Canfranc, incluidos los arreglos del túnel en la parte española; cuatro proyectos en concreto.

Esos proyectos que está previsto que llegasen al Ministerio de Fomento entre agosto y octubre de 2004, desde entonces han dormido presupuestariamente y por la vía de hecho, o más bien de no hacer las obras, han dormido el sueño de los justos. Y de todos los proyectos solamente ha habido una mínima inversión en el tramo Caldearenas-Jaca, correspondiente a menos de la mitad de la inversión prevista inicialmente, es decir, en torno a 10,9 millones de euros.

Y bien, a pesar de ello, no discutiré la unanimidad con la que adoptamos todos los acuerdos, todos los acuerdos. Y decía el señor Allué, al que le deseo una pronta

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

recuperación, decía el señor Allué que cuando una cuestión es tan poco original es porque no está resuelta; y ese es el verdadero problema, ese es el quid de la cuestión. Ya me gustaría a mí formar parte de unas Cortes de Aragón en las que no se tuviera que hablar ni del Canfranc ni de la Travesía Central, ya me gustaría, señor Allué. El problema es que, si miramos el documento fundamental y más reciente, que es el borrador de los presupuestos generales del Estado para 2011, fundamental para este tipo de obras, vemos que el Canfranc no solamente no continúa con la raquítica inversión de Jaca a Caldearenas, sino que desaparece y no aparece en el plurianual. No hay nuevas inversiones en el Canfranc.

Y si miramos la Travesía Central, aunque se nos ha anunciado que, vía enmienda, quizá se incorporen trescientos mil euros, lo cierto es que la Travesía Central del Pirineo no tiene partida presupuestaria en los presupuestos. Y, efectivamente, el proponente hacía referencia al memorándum que se elaboró esta primavera para la reapertura del Canfranc, en el que se comprometía al gasto de ochocientos cincuenta mil euros; tampoco aparece en ninguna partida en los presupuestos. Lo digo por si alguien tiene que anotararlo en la lista de enmiendas que hay que presentar. Pues que lo anote, porque es que si no, no podremos cumplir ni siquiera un compromiso internacional.

En definitiva, señorías, volvemos a hablar del Canfranc, volvemos a hablar de la Travesía Central. De la intervención de todos los diputados, de todos los portavoces y, por supuesto, no tenga ninguna duda, que la del Grupo Popular, haremos, aprobaremos un acuerdo por unanimidad pero seguiremos igual que antes, porque quieran o no quieran, o les guste o no les guste, señores de la bancada socialista, desde 2004 el Canfranc ha pasado a vía muerta, y no es un chiste fácil; es una realidad como un templo, les guste o no les guste.

Por lo que respecta a la iniciativa, señor Fuster, decir que compartimos el punto primero —ya se ha dicho aquí que ya se ha apoyado alguna otra vez—, compartimos el punto primero de recabar ayudas de la Comisión Europea, y en concreto de la Dirección General de Desarrollo Regional, y, por supuesto, con respecto al segundo punto decir que nos gusta igualmente su redacción que la que ha hecho la redacción de la enmienda. Hombre, en la enmienda sí que nos sorprende lo de redoblar esfuerzos, ¿no? Cuando se redoblan esfuerzos, y si los esfuerzos eran pocos, pues el doble de nada es nada de nada;

20-10-10

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

con lo cual, redoblar esfuerzos casi es un riesgo. En ese sentido, casi me gusta más el texto de la proposición no de ley original que el de la enmienda.

Pero, en todo caso, dos cuestiones. Una reflexión: yo entiendo, señor Fuster, que cada vez que hablemos de la Travesía Central del Pirineo acabemos comparándolo con los esfuerzos del Corredor Mediterráneo. Y lo entiendo porque, además, el Gobierno de España está clarísimo que provoca el suministro, al menos en los últimos doce meses; siempre ha dado la sensación que creía más —por decirlo de alguna manera— en el Corredor Mediterráneo que en la Travesía Central de los Pirineos. No creo yo que sea la mejor medida que nosotros defendamos la Travesía Central en contraposición al Corredor Mediterráneo. Nosotros tenemos que defender la Travesía Central de los Pirineos, pero no porque sea un proyecto de interés aragonés, sino porque es un proyecto de interés nacional español y porque es un proyecto incluido en las redes transeuropeas del transporte. Por tanto, es un proyecto de interés estratégico europeo. Eso es lo máximo que puede tener, y, por tanto, no caigamos en un excesivo localismo o provincianismo de comparar en cómo apoyan otros a otros corredores. Ellos tendrán que dar cuenta, y no nosotros, que apoyamos sin ninguna duda la Travesía Central de los Pirineos.

Y, como último matiz, aunque efectivamente, al no formar parte de la proposición no de ley, sino de la exposición de motivos, no tiene trascendencia a efectos de acta, decirle, señor Fuster, que la cumbre hispano-francesa de Zaragoza que convirtió el ferrocarril internacional del Canfranc en red regional, en red de interés regional, no fue 2008, sino que fue en diciembre de 2004.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Si el proponente no considera que tengamos que suspender la sesión, pasaríamos al turno de fijación de posición por parte del grupo proponente. Señor Fuster, cuando quiera.

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Sí, gracias, señor presidente.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Teniendo en cuenta que, efectivamente, la iniciativa está planteada a finales de este curso pasado, a finales de mayo en concreto, y que luego ha habido un debate sobre el estado de la Comunidad, que también se ha debatido alguno de los puntos relacionados con lo que aquí hablamos, y con el intento de buscar un acuerdo, habida cuenta el talante constructivo con el que se plantea la enmienda, le pediría un receso de cinco minutos.

*El señor presidente (SARRÍA CONTÍN):* De acuerdo, señor Fuster.

Abrimos, pues, un receso de cinco minutos.

*[Se suspende la sesión]*

*[Se reanuda la sesión]*

*El señor presidente (SARRÍA CONTÍN):* Bien.

Continuamos la comisión.

Señor Fuster, tiene la palabra para fijar la posición respecto de la enmienda.

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Gracias, señor presidente.

Ha sido afortunadamente fácil ponernos de acuerdo y le explico cómo va a quedar la cosa, que va a quedar muchísimo más clarita y esto seguro que nos lo va a agradecer el nuevo secretario de organización del PSOE para que tenga los papeles bien claro de lo que tiene que hacer. Estoy seguro de que sí.

El primer punto, como no tenía enmienda, no ha sido enmendado, queda como está, es el que hace referencia a la financiación de los fondos europeos para el Canfranc, que da igual.

Y alcanzamos una transacción con los grupos proponentes y la aquiescencia también del Grupo Popular, una transacción de forma que quedaría... el punto segundo se desdoblaría en dos puntos y quedaría de la siguiente manera: el punto segundo, el que sería punto segundo de la proposición no de ley, quedaría «Dirigirse al Gobierno central al objeto de reiterar la necesidad de que, tanto la Travesía Central de los Pirineos, como la apertura de la línea internacional de ferrocarril de Canfranc sean entendidos como dos

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

proyectos prioritarios y plenamente compatibles...» (hasta ahí se mantiene el texto de la enmienda conjunta). Continúa «plenamente compatibles con otros corredores ferroviarios, y que son de interés para el conjunto del Estado.»

Queda claro que lo que son de interés son tanto el Canfranc como la Travesía Central para el conjunto del Estado. Punto y ahora se abriría un tercer punto que diría «Solicitar del ejecutivo central el máximo esfuerzo ante el Gobierno francés para conseguir...» y continúa el texto exactamente igual que la segunda parte de la enmienda planteada por el Grupo PSOE-PAR.

«Máximo esfuerzo ante el Gobierno francés para conseguir de mutuo acuerdo la realización de ambas vías de ejecución en el plazo más breve posible y, por otro lado, ante el Gobierno portugués para que continúe con su apoyo a la travesía central, el cual ya ratificó el carácter estratégico que tiene el nivel europeo».

De esta manera corregimos también una deficiencia en la redacción que había en la propuesta que aprobamos todos, en la propuesta de resolución, y, como digo, sirve para clarificar las cosas mucho mejor.

Muchas gracias.

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

Una vez explicitada la posición del grupo proponente pasamos a la votación de esta proposición no de ley con lo que se ha incorporado y aceptado el proponente, tal como ha expresado.

¿Votos a favor? **Queda aprobada por unanimidad.**

Explicación de voto. Chunta Aragonesista.

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Gracias, señor presidente.

Señorías.

Gracias a los tres grupos parlamentarios por la enmienda y por la disposición en alcanzar la transacción y el acuerdo.

Creo que el texto sale mejorado porque, efectivamente, a pesar de que el tema es muy viejo, señor Allué, como muy bien usted decía, es verdad que se van produciendo novedades. Esta primavera conocíamos por primera vez una valoración oficial de otros

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

corredores, con lo cual nos dejaba en nuestro sitio, en el mejor sentido del término, de que nuestro corredor era viable desde el punto de vista económico y medioambientalmente.

Se han producido otras novedades además de esas cumbres, de otras declaraciones, otras actuaciones por parte de otros parlamentos, de otros grupos políticos, y no he tenido ningún problema, como han visto en retirar esa alusión al coste del corredor Mediterráneo de los cinco millones. Creo que es verdad que está bien, está bien que esté en la exposición de motivos y que conste en el debate y que la tengamos en cuenta, pero es verdad que, como parte dispositiva, puede que no sea lo más diplomático llevarla y, en este sentido, me parece bien. Por eso le digo que creo que le damos al Gobierno un nuevo instrumento de apoyo, un nuevo acuerdo unánime de las Cortes para seguir trabajando en esta materia.

Decía el señor Berdié, me ha leído unas partidas que miraré con detenimiento para ver si hay cuantificación ahí. No sé si la hay, creo que en todo caso no está especificado, pero creo que es importante porque el Canfranc en estos momentos, la travesía central, ya lo he dicho, basta con pocos fondos para el asunto de los estudios pero, desde luego, el Canfranc necesita actuaciones ya, necesita dinero ya, necesita que el Gobierno español, ahora que en la parte francesa se está ejecutando obra y se está actuando, que no ha sido así durante muchísimos años, ahora que se está avanzando en otro frente es muy importante que haya una correspondencia, que haya una correlación de actividad también aquí y no es éste el momento para dejar de invertir precisamente en el corredor del Canfranc, en el tramo entre Huesca y Canfranc, precisamente para demostrar que se está por la labor y que se quiere hacer.

Entiendo que el reconocimiento expreso con el texto que queda también está comprendido y, en todo caso, está también la búsqueda de ese apoyo francés y portugués al fin y al cabo tan importante para unos corredores que queremos que tengan ese carácter transfronterizo, internacional y, por tanto, de carácter estratégico para toda la Europa del sur oeste.

Nada más y gracias a todos los grupos por la disposición y por el apoyo.

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

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

¿Por parte del Grupo del PAR?

Por parte del Grupo Popular, señor Torres.

*El señor diputado TORRES MILLERA:* Gracias, señor presidente.

Para hacer constar en acta la celebración que supone para el Grupo Popular que una vez más se haya llegado a un acuerdo unánime en defensa del Canfranc y de la Travesía Central de los Pirineos pero, habida cuenta de las intervenciones, para señalar algo que es bastante evidente pero que quiero que conste también en acta.

La Travesía Central de los Pirineos, once años después, sigue en estudios. El Canfranc no tiene ni un metro de su línea ferroviaria en obras ni se les espera. La Estación Internacional, su remodelación, está parada y no se sabe cuándo se afrontará la próxima fase. Y, por lo que respecta a los trenes que utilizan la línea del Canfranc, son los más viejos que utiliza RENFE en toda España. Sólo hay tres líneas en España, incluido el Canfranc, que utilicen unos trenes tan viejos como los que se utilizan en la línea del Canfranc. Como conocerán ustedes, los llamados popularmente Tamagotchis.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por parte del Grupo Socialista, señor Berdié.

*El señor diputado BERDIÉ PABA:* Gracias, señor presidente.

Sí, más allá del consenso y para explicar el voto del Grupo Socialista, en primer lugar, el Grupo Socialista, cuando apuesta por el consenso, no suele ni quiere poner nunca palos en la rueda, eso es contrario al consenso.

Yo alguna vez le he dicho al representante del Grupo Popular que, cuando se quieren apagar fuegos, uno no puede disfrazarse de bombero pirómano.

Simplemente decir que se ha avanzado en la reapertura del Canfranc. La firma del protocolo, el 30 de abril, tal y como ha reconocido el grupo proponente, el protocolo entre los gobiernos de Aragón, Aquitania, Francia y España en el memorando marco es un avance.



(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Se ha avanzado también en la Travesía Central del Pirineo el Gobierno de Aragón. Las cosas no se producen porque aparece de pronto el espíritu santo y, plas. No.

A instancias del Gobierno de Aragón se firmaron entre las comunidades autónomas en 2010 un documento sobre la Travesía Central del Pirineo. Se hizo una visita a Portugal en el año 2010. Se visitó Marruecos en 2009... Se avanza poco a poco, como se avanza en estas cosas internacionales. Por dar un dato: muchas veces solemos —intentamos no hacerlo desde el Grupo Socialista— quitar importancia a los estudios.

El recién acabado Túnel de San Gotardo lleva desde después de la II Guerra Mundial. Es el más largo de Europa pero, independientemente de eso, estas infraestructuras internacionales requieren muchos estudios, y ésta no solamente va a requerir los que se están haciendo, sino que va a requerir muchos más.

Y esto no se puede ocultar, desde nuestro punto de vista, ni se debe menospreciar tampoco, porque estas infraestructuras, aparte de costosas, requieren unas relaciones internacionales y tendrán cuando empiecen las obras cuando empiecen, unos problemas técnicos muy importantes.

Y, bueno, nosotros, que queremos también que avancen cuando más, pues queremos que se hagan de la mejor forma posible.

En todo caso, por las razones que hemos votado a favor es porque, desde el Grupo Socialista, podemos ir con la cabeza muy alta por lo que desde Aragón y desde nuestro Gobierno se está batallando por estos dos temas.

Nada más y muchas gracias.

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

Con su intervención damos por finalizado este debate y votación de esta proposición no de ley.

Pasamos al siguiente punto del orden del día, punto número 3, debate y votación de la proposición no de ley número 159/10 sobre la urgencia de desdoblamiento de la N-II, presentada por el Grupo Popular. Para su presentación y defensa tiene la palabra el señor Torres.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

*[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 TORRES MILLERA:* Gracias, señor presidente.

Señorías, recordarán ustedes que en el mes de mayo, en declaraciones del ministro de Fomento, José Blanco, se conoció, se supo, que iba a haber recortes y que iba a haber ajustes en las grandes inversiones públicas. Se sucedieron declaraciones, que si al mejor afectaría a desdoblamientos que fueran paralelos a autopistas de peajes, que se tendría en cuenta el retorno social, medioambiental, económico de las obras, en fin, hubo una serie de cuestiones por las que se amenazaban esos recortes y esos ajustes.

El Partido Popular, a la vista de eso, esa moción que se aprobó en el 2005 por unanimidad de todos los grupos, que fue, digamos, lo que las Cortes de Aragón aprobaron para incluir en el Plan estratégico de infraestructuras del transporte, en el PEIT, contemplaba una serie larguísima de infraestructuras y obviamente no todas son de la misma calidad en tema de prioridad, si se puede decir, y obviamente no se podían reclamar todas con la misma intensidad si estábamos en un periodo de crisis, en un periodo de recesión, en un periodo en el que, debido al brutal déficit público de las cuentas del Estado español, había que recortar en poco plazo de casi el 12% al 3%.

El Partido Popular consideramos en ese momento que en materia de carreteras había cuatro que eran absolutamente fundamentales. Una de ellas, que por estar tan en mantillas en tramitación administrativa veíamos a más largo plazo, como era la A-40. Una que, aunque estaba retrasada su tramitación, estaba algo más avanzada y había un gran consenso, como era el desdoblamiento de la N-II. Una tercera que, estando muy avanzada administrativamente, realmente se podría licitar ya a partir del mes de diciembre o del mes de enero, como era el desdoblamiento de la N-232, al menos en el tramo Mallén-Figueruelas. Y una cuarta que estaba en obras y que, por tanto, lo que había que hacer era impulsar definitivamente.

De esas cuatro iniciativas se presentaron las correspondientes proposiciones no de ley en las Cortes y en la comisión de hoy vamos a ver esta que hace referencia a la N-II y la siguiente que veremos después que hace referencia a la N-260.

Sus señorías habrán leído la exposición de motivos y habrán leído la proposición no de ley y realmente deberíamos repasar qué es lo que ha pasado desde que se presentó el 14 de junio hasta hoy. Pues bien, ninguno de los anuncios que se han hecho, o de los documentos que hemos conocido desde junio hasta hoy, dan ninguna buena señal a los

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

efectos de esta proposición no de ley con lo cual, más allá de que se podría ampliar su exposición de motivos, realmente ni una coma de la propia proposición no de ley, del texto dispositivo, se debería quitar, en todo caso, ampliar.

En primer lugar hemos conocido el Plan extraordinario de infraestructuras, el que piensa hacer diecisiete mil millones de euros vía colaboración público-privada, que no contempla la N-II, el desdoblamiento.

En segundo lugar, quiero recordar a sus señorías que en el acuerdo de 15 de julio de 2009, entre el ministro Blanco y el presidente Iglesias, se acordaron tres cuestiones en relación con esta carretera. La primera, considerar el desdoblamiento de la N-II como obra prioritaria para Aragón y España; eso figura en el documento oficial del Ministerio de Fomento. Es obvio que no hemos avanzado mucho en esa línea.

Segunda cuestión. Como el tramo Aljafarín-Pina tenía problemas medioambientales se acordaba liberar totalmente, el texto de ese acuerdo dice: “se acuerda la supresión total de los peajes entre Aljafarín y Pina”, es decir, la parte libre de la autovía de la salida de Zaragoza en dirección Cataluña, quedaría libre no hasta Aljafarín sino hasta Pina. Recordarán sus señorías que el señor Iglesias anunció por su cuenta y riesgo que incluso se iba a construir un tercer carril entre Aljafarín y Pina y por la tarde el ministerio tuvo que desmentir al señor Iglesias y decir que del tercer carril no se había hablado.

Bien, y una vez que se desdoblaba, inmediatamente pone el documento de Fomento, el peaje entre Aljafarín y Pina, se iniciarían, se acelerarían, los trámites administrativos para poder licitar el día de mañana cuanto antes el desdoblamiento de la N-II entre Pina y Fraga. Y aún hay un último acuerdo que hace referencia a esta carretera, a esta carretera nacional, en ese documento del Ministerio de Fomento: abrir la posibilidad de nuevos estudios para suprimir parcialmente los peajes de los vehículos pesados. Eso figura en el documento del 15 de junio del 2009.

Pues bien, señorías, ninguna de las tres cuestiones, ninguna de las tres cuestiones, quince meses después, se ha cumplido. Ni se ha liberado el peaje entre Aljafarín y Pina, ni se ha avanzado en la liberación de peajes de tráfico pesados, ni se han dado pasos para aprobar definitivamente el estudio informativo de la N-II que permita a partir de ahí licitar la redacción del proyecto.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

No hemos avanzado en nada, y señorías, la gota que colma el vaso es conocer los Presupuestos generales del Estado, perdón, el borrador, que sabemos que están vía enmiendas y las negociaciones pueden estar abiertas a pesar de que el señor Morlán cada vez que ha hablado ha dicho que hay pocas posibilidades, pocas posibilidades de enmienda.

La cantidad que viene para la N-II es totalmente simbólica, es inferior a cien mil euros, no da ni para licitación de la redacción del proyecto, ni para eso. Y por tanto, entenderán que con estas circunstancias, cuando además todos celebramos que la liberación parcial de peajes supuso inicialmente la disminución de accidentes mortales, pero hemos visto que este 2010 han vuelto a crecer de una manera exponencial, en esta carretera llevamos siete fallecidos a fecha de hoy, vemos que además las declaraciones del día 15 de octubre del secretario de Estado, Víctor Morlán, decía que todo está en estudio, que todo está en estudio y que lo único que puede hacer es pedir a los conductores prudencia y que respeten las señales de tráfico. Eso es lo que da como solución el secretario de Estado de Infraestructuras por lo que respecta a la N-II y también a la N-232, obviamente se refería a las dos.

Por ello, la proposición no de ley que debatimos hoy dice “las Cortes de Aragón instan al Ministerio de Fomento del Gobierno de España a que en las previsiones inversoras de 2010 y 2011 contemple como actuación prioritaria la licitación y ejecución del desdoblamiento de la N-II en su tramo Pina de Ebro-Fraga y la materialización de la liberación total del peaje de la AP-2 entre Alfajarín y Pina de Ebro, es decir, los compromisos que ya existían.

Quiero señalar, señorías, que como cuando se redactó esta proposición no de ley todavía no se conocían las obras que se incluían en el plan extraordinario de infraestructuras ponía previsiones inversoras de 2010 por si acaso esta obra hubiera estado incluida en el PEI, como después no ha sucedido. Es decir, yo mismo propondría un cambio en el texto que sería que en las previsiones inversoras de 2011 y siguientes contemple como actuación prioritaria la licitación y ejecución del...., etcétera. Simplemente esa modificación porque realmente actualizaría al momento procesal que estamos, que es el proceso de enmiendas en los presupuestos generales del Estado, con lo cual se podría aumentar la partida y convertirla en un plurianual. Estoy convencido,

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

señorías, que esta iniciativa va a salir por unanimidad y podrá servir para presionar algo más al Ministerio de Fomento en la necesidad de solucionar el problema de esta infraestructura.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Pasamos a la intervención de los grupos parlamentarios no enmendantes. Comenzaremos por el Grupo Chunta Aragonesista. Señor Fuster, cuando quiera.

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Gracias, señor presidente.

Señorías. Este asunto, obviamente, también es recurrente y lo es porque seguimos con el problema absolutamente descarnado, porque yo lamento que cuando tengamos que..., que casi siempre que tenemos que hablar de algunas de las actuaciones como esta, como la que nos ocupa en este punto concreto, en este caso el tramo de la Nacional-II entre Fraga y Alfajarín sin desdoblarse, tengamos los precedentes previos de las víctimas de los accidentes de tráfico que parece que *revulsionan* las conciencias de todo el mundo. Pero es que esas víctimas se vienen produciendo todos los años y llevamos mucho tiempo detrás de esto precisamente porque somos conscientes todos, somos conscientes de lo absolutamente prioritario que es avanzar en esta actuación.

Yo tengo duda de que realmente sea consciente y que tenga esa voluntad política real, evidentemente, es el Gobierno central y a los hechos me remito. Estamos en estos momentos que, efectivamente, si contemplamos el proyecto de presupuestos nos encontramos con que hay dos partidas absolutamente simbólicas de 0,05 millones de euros, o sea, eso son cincuenta mil euros; y 0,08, y ochenta mil; son los dos tramos, el tramo que es de la provincia de Zaragoza y el tramo de la provincia de Huesca, que en los presupuestos se diferencian. Eso es lo que hay. ¿Y qué ocurre después? Pues que no hay, que no hay previsiones en los plurianuales siguientes, del 2012, 2013 y 2014. El problema no es lo que pueda haber o no haber en un momento en un presupuesto sino cosas que había en otros ejercicios de previsiones que de repente desaparecen para los próximos años; y evidentemente esa no es la forma..., desde luego no hay nadie que

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

pueda entender que esa es la fórmula de demostrar que eso es una prioridad y que se va a actuar decididamente.

Porque si hubiera esa prioridad, si hubiera esas ganas de actuar y si hubiera esa voluntad política, en estos momentos estaríamos en obras en este tramo. Estaríamos en obras con lo que se acordó para el 2008. En el 2008 se aprobó una enmienda tras un acuerdo presupuestario general y con unos puntos específicos, aparte de la liberación de los peajes, con independencia de ello se aprobó una enmienda para este tramo concreto; también para el otro tramo que está en condiciones similares de peligrosidad y de prioridad máxima, que es el de la 232 entre Mallén y Figueruelas, y fue la misma cantidad porque se negociaron simultáneamente. Pero aquí en concreto se aprobó una consignación presupuestaria de un millón de euros y específicamente doscientos mil euros para la finalización de los estudios informativos y ochocientos mil euros para proyecto; y con ochocientos mil euros no sólo se puede licitar el proyecto, se puede prácticamente dejar listo el proyecto. Esto, el 2008.

Sólo con que se hubiera cumplido lo establecido y lo presupuestado en el 2008 está claro que en el 2009 se hubiera podido licitar la actuación, las obras ya, y que desde luego ahora, en este ejercicio del 2010 se estaría construyendo, estaríamos en la fase de construcción y de ejecución de la obra. No estoy hablando de los quince años de retrasos que llevamos, no estoy hablando de todo lo que no se ha hecho en los sucesivos gobiernos, estoy hablando de esta legislatura, del 2008, estamos hablando de este gobierno y de lo que ha podido hacer este mismo equipo ministerial; y, por tanto, es evidente que no se está haciendo todo lo que se podría hacer. No se está siendo consecuente con el carácter prioritario que todos reconocen, con el carácter de extrema urgencia que tenemos en solucionar este problema. Porque en los recortes había varios criterios para hacerlos, para no hacerlo en este caso, para evitarlos o para priorizar las actuaciones que sí que se tenían que mantener; y uno de ellos, explicado expresamente no sólo por el ministro sino por el propio presidente del Gobierno, es el de la seguridad vial.

Bien, pues este tramo, al igual que el otro, aunque del otro no toca hoy hablar, el de la 232, este tramo encabeza el ranking de los más conflictivos, de los más peligrosos de todo el Estado español. Por tanto, si la seguridad vial era una prioridad, este tramo,

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

junto al de la 232, como digo, máxima prioridad. Este es el más prioritario seguramente de todos para acometer con urgencia las actuaciones y eso no se está haciendo. Por lo tanto, si no se está haciendo, si no se actúa con esa celeridad y con esa prioridad, y estoy hablando de estos últimos tres años (2008, 2009, 2010), si no se está haciendo, cualquier iniciativa que venga pidiendo, proponiendo o planteando que se actúe en esta dirección, en la dirección de priorizar y de inclusión en los presupuestos, y siendo coherentes con esa prioridad las actuaciones consecuentes de desarrollo del expediente y de ejecución, cualquier iniciativa en este sentido tendrá el apoyo de Chunta Aragonesista. Y este es el caso y, además, el grupo proponente ha hecho una autoenmienda, una corrección propia que precisamente le iba a plantear; porque como explica en la exposición de motivos, pues el PEI al final se ha dedicado a otras cosas.

Podía haberse dedicado también a la urgencia, no de esto, que no tiene proyecto —evidentemente, técnicamente no era posible—, pero sí, por ejemplo, a la cuestión de la liberación de los peajes, pero en principio no es así; por tanto, efectivamente, la referencia de este ejercicio 2010 ya no tendría sentido pero sí tiene sentido la del año que viene y siguientes, porque ahora sí que conocemos la previsión plurianualizada del Gobierno para esta actuación en concreto para los próximos años hasta el 2014 y vemos que no aparece. Por tanto, tiene sentido lo del 2011 y siguientes; pleno sentido y, en consecuencia, va a contar con nuestro apoyo.

Muchas gracias.

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

Por parte del grupo del PAR.

*El señor diputado ALLUÉ SUS:* Gracias, presidente. A ver si me puedo explicar.

Bueno, nosotros votaremos a favor de esta iniciativa. Empezaremos diciendo esta declaración: votaremos a favor a esta iniciativa que se queda corta, una iniciativa que se queda corta porque el propio proponente lo ha dicho. Obviamente es del 10 de junio, y hay otras iniciativas que se han planteado ya en estas Cortes que se han aprobado, y también por unanimidad. Por ejemplo, en el debate sobre el estado de la Comunidad hubo una iniciativa del Partido Popular donde incluía la Nacional-II, la A-

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

68, la A-40, la A-21, la A-22, la A-23. Está aprobada hace un mes, con lo cual pocas novedades nos trae aquí con esta iniciativa pero no quiero tampoco volver al mismo argumento con el que he comenzado en el tema de la TCP sobre la originalidad o no de las iniciativas.

Aunque se dicen aquí unas cosas que creo que también deben ser objeto de reflexión. Es decir, efectivamente hay..., el tema de las obras públicas..., son temas complicados, que generalmente se eternizan; suele ocurrir aquí en Aragón más que en otros sitios. Entiendo que en todos los sitios es difícil hacer obra pública, pero aquí en Aragón pues durante muchos años tenemos que seguir hablando de determinadas infraestructuras. Una de ellas es esta, a la cual además se le añade el problema de que estos tramos son tramos muy de puntos negros donde la gente pues desgraciadamente se mata como consecuencia de accidentes de tráfico con resultado de muerte. Lo veíamos recientemente con el otro tramo, el tramo Mallén-Figueruelas, o en el otro planteamiento de desdoblamiento. En cualquier caso, este es tan importante como los demás o como cualquier otra carretera que necesite proyectarse de nuevo para que adquiera determinados niveles de seguridad. En cierto modo, aquí siempre hemos dicho desde el PAR que esto no son caprichos, que son necesidades.

Pero entramos ya, efectivamente, en un debate presupuestario, presupuestario de Cortes Generales, donde nos vienen las inquietudes, porque en función de cómo se quieran interpretar las cifras pues unos las pueden ver con mucho optimismo y otros pues con mucho pesimismo. Pero todos sabemos qué es lo que ponen al final las cifras en los presupuestos generales del Estado tras el proceso de enmiendas, que todavía se está en él; y que, como decía el señor Fuster y estoy de acuerdo, estamos también bastante sobrados de incumplimientos presupuestarios. Es decir, si se ejecutasen las partidas que nos anuncian presupuestos anteriores quizá, quizá algunos de estos tramos, alguna de estas obras hoy estarían ejecutadas.

Pero también ponemos a veces soluciones desde aquí, y al menos desde mi grupo, para evitar ese tipo de cosas; y muchas veces decimos que con el Estatuto en la mano se podrían resolver algunas cuestiones. Y a veces nos sentimos solos porque quizá podíamos encargarnos de aquí para ejecutar determinadas obras de interés general en cumplimiento del Estatuto tras la realización y formalización de determinados



(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

convenios, como también ocurre en algunos territorios. No siempre nos acompañan con estas soluciones.

Saben ustedes que la reflexión es siempre la misma, es decir, cuando este tipo de obras se eternizan, y eso que se podrá vender por parte del Gobierno —seguro que el portavoz Berdié lo hará— los pasos que se están dando, que nunca son suficientes y que la oposición dirá que ninguno, cero patatero como acostumbran a decir; pero siempre es lo mismo, es el peso específico que tenga esta comunidad autónoma, que se resuelve de dos o tres maneras. Una, con la ley en la mano: tenemos un estatuto, cúmplase, cúmplase; otros tendrán otras interpretaciones. Esa es la garantía de nuestro peso específico. Si eso no se cumple, pues con un grupo parlamentario propio en las Cortes Generales; el PAR no renuncia a tenerlo en las siguientes. Y la otra, la voluntad política y la influencia y el peso específico. A partir de allí, si no controlamos estas tres situaciones volveremos a hablar de determinadas obras, de determinados incumplimientos presupuestarios. Por lo tanto, insisto, es volver a hablar de lo mismo; son reflexiones similares que se pueden hacer tanto cuando hablamos de la Nacional-II, de la TCP o de la 260 que hablaremos ahora.

En cualquier caso, nosotros compartimos su inquietud y nuestra voluntad es votar a favor de su iniciativa. Nada más y gracias.

*El señor presidente (SARRÍA CONTÍN):* Gracias, señor Allué, sobre todo por los esfuerzos que está haciendo por cumplir su trabajo en esta comisión.

A continuación tiene la palabra el representante del PSOE.

*El señor diputado BERDIÉ PABA:* Gracias, señor presidente.

Por parte del Grupo Socialista, señor Allué, no voy a vender nada. En este caso sí que voy a hacer alguna reflexión; hombre, y dar también algún dato, ¿no?, que es lo pertinente cuando se habla muchas veces sobre lo mismo. Y hablar muchas veces sobre lo mismo indica varias cosas: una, la que usted ha dicho muy bien antes, y otra, pues que si no se dicen novedades por parte de nadie pues es bastante infructuoso. Y yo tampoco voy a decir novedades, pero sí alguna precisión.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Vamos a votar a favor de la propuesta porque estamos de acuerdo, porque estamos de acuerdo, y porque además sabemos y conocemos que por parte del Departamento del Gobierno de Aragón y de su consejero en esta materia, y en esta carretera en concreto, se ha hecho todo lo posible y lo imposible, aunque los resultados no hayan sido los que todos deseáramos; pero es evidente, pero es evidente que si, hombre, que si hoy hay una mejora en el uso de la autopista, si hoy hay una mejora en el uso..., se despistan sus señorías ante pequeños ruidillos *[el señor diputado BERDIÉ PABA se ríe]*...

*El señor presidente (SARRÍA CONTÍN):* Siga, señor Berdié, por favor.

*El señor diputado BERDIÉ PABA:* Yo no me estaba despistando. El asunto este es muy importante.

Si ha habido pequeños avances, como un pequeño avance en la utilización en determinadas condiciones de la autopista, pues eso es un pequeño avance que ha conseguido el consejero. Y cuando el consejero dice que lo que querría y lo que exige desde que se está reuniendo con el Ministerio es la liberalización de la autopista, pues esa es una posición política incuestionable de la que somos testigos los diputados y los aragoneses.

Otra de las cuestiones que querría precisar: yo sé que la historia a veces no gusta, pero por suerte la historia no se puede cambiar, ni la de España ni la de las autopistas. Claro, y es que —lo voy a repetir, como dato y para que quede en el Diario de Sesiones— en el *Boletín Oficial del Estado* del lunes, 26 de octubre de 1998, en ese Boletín Oficial de 1998, sentado en una parte don Rafael Arias Salgado, ministro de Fomento, aparte de un representante de la *Generalitat de Catalunya*, y aparte del señor José Manuel Basáñez Villaluenga, consejero director de autopistas, se firmó, se firmó y se acordó en el capítulo IV la ampliación del plazo concesional, el plazo de concesiones de la que es titular Autopistas Concesionarias Española, S.A.; esta autopista de la que estamos hablando hoy, en el año 2010, se amplía hasta el 31 de agosto de 2021 inclusive.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Y, por lo tanto, ni quito ni pongo a la historia, pero lecciones sobre los que han hecho esa historia, ninguna. Ninguna es ninguna, y además estoy hablando en este caso de una carretera..., no es que la conozca, es que desde hace unos meses, además, la transito en lugar de ir por la autopista. Y efectivamente está muy mal y no me reiría, no me reiría de que, aparte de hacer acciones, el Ministerio, y en este caso el secretario de Estado, diga a los conductores que respeten las señales de tráfico; porque, desde luego, yo cuando voy por ella cada dos fines de semana me da más miedo que la carretera a los conductores, y estoy convencido que a muchos otros conductores también.

Y estamos a favor de la PNL que presenta..., en los dos términos que presenta el Grupo Popular, que se liberalice la autopista y que se hagan esas obras. Un dato también sobre las obras y sobre el dinero que está en el presupuesto: en el presupuesto el dinero que hay no se puede decir que es una minucia; es el dinero suficiente para acabar el trámite que se está haciendo, y lo debería saber todo el mundo que ha llevado gestión. Se está en el tramo Pina de Ebro-Fraga pendiente de la declaración de impacto ambiental, por lo tanto, pendientes de la elección del trazado definitivo, y pendientes de la elección del trazado definitivo por dos cuestiones, una medioambiental y otra por el problema social de propiedades de suelo que había en una de las zonas. Y, por lo tanto, el dinero que hay en el presupuesto permite perfectamente terminar esa fase tras la cual vendrá la redacción del proyecto y luego la licitación de la obra; y nosotros, igual que el grupo proponente y los otros grupos queremos que se haga lo más rápido posible y que si se puede hacer en nueve días no se haga en diez, exactamente igual, y por eso la posición sobre esta carretera y sobre la propuesta que nos hace el Partido Popular, la compartimos, la compartimos. Y aparte de los datos, ya no decimos nada más; la compartimos y la vamos a votar a favor, y esa, además es la posición del Gobierno de Aragón. Nada más.

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

Entiendo que el grupo proponente ya ha modificado en su exposición anterior los términos de la proposición no de ley y, si el resto de los grupos no tuviesen inconveniente en que se incorporase esa modificación, pasaríamos a realizar la votación con ella incorporada.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Bien, pasamos pues a la votación.

**¿Votos a favor de la proposición no de ley con los términos expuestos en la modificación? Queda aprobada por unanimidad.**

¿Turno de explicación de voto?

¿Por parte de Chunta Aragonesista? ¿Por parte del grupo del PAR? ¿Por parte del grupo del Partido Popular?

*El señor diputado TORRES MILLERA:* Gracias, señor presidente.

Agradecer la unanimidad de todos los grupos de la Cámara, como no podía ser de otra manera, en un tema en el que es obvio que no solamente los grupos sino nosotros, haciéndonos eco de lo que sienten en este tema todos los aragoneses, muy especialmente los usuarios de la Nacional-II, obviamente estamos de acuerdo.

Mire, y en todo caso, por hacer alguna aclaración, efectivamente esta iniciativa se queda corta. Claro, la iniciativa es de junio. En junio la preocupación eran los recortes; lo he dicho en mi primera intervención, precisamente porque yo mismo soy consciente de cuáles son las circunstancias. Es decir, lo que pedíamos aquí es que las Cortes se manifiesten a favor del desdoblamiento porque, efectivamente, ha habido muchas propuestas en favor de la liberación total de peajes, yo ayer volví a presentar una porque entiendo que ha habido en los últimos días contradicciones, perdón, declaraciones contradictorias, y por tanto he vuelto a presentar una sobre la liberación total de peajes en esta carretera N-232, pero yo lo que quería, mi grupo lo que quería, con esta iniciativa es que no se olvide que lo que hay que hacer es desdoblar la N-II, porque si no, en una época de crisis, con una situación económica de las finanzas públicas complicada en los próximos años, podría parecer que si al final, ojalá, conseguimos la liberación de los peajes de forma transitoria, nos olvidemos de que lo que hay que hacer es desdoblar la carretera.

Por eso esta hace referencia, exclusivamente, al desdoblamiento de la carretera, es lo que hemos aprobado hoy por unanimidad, que se siga con los trámites y con el proyecto de desdoblar la carretera.

Y aquí hay que decir que hubo iniciativas en 2007 y 2008 de la Chunta y del PP que fueron rechazadas pero al final hubo una, en el 2008, que fue aprobada por

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

unanimidad, que fue el primer acuerdo por el que se liberaron parcialmente los peajes, se hizo cargo sin ser su competencia el Gobierno de Aragón, eso lo hemos dicho siempre, pero si hizo cargo tras un acuerdo unánime de las Cortes de Aragón, y después, en septiembre, se sumó a ese acuerdo, a regañadientes pero se sumó, Fomento e indiscutiblemente supuso una mejora.

No voy a repetir cuál es el acuerdo porque lo conocen ustedes perfectamente, los vehículos ligeros que hacen el trayecto en veinticuatro horas de ida y vuelta tienen al final gratuito el peaje. Eso ha supuesto que muchos vehículos ligeros no tengan que ir en esas colas interminables de camiones. Lo que sucede es que somos conscientes que los accidentes siguen, siguen y siguen.

Y si hablamos de la historia, todos tenemos cosas que hemos hecho mejor y peor. Usted ha leído solamente un apartado IV del acuerdo que firmó el ministro Arias Salgado con el representante de la Generalidad y de la concesionaria. Usted sabe que esa ampliación de concesión se hizo a cambio de liberar totalmente zonas de peaje que afectaban a las grandes ciudades de su trazado. Usted lo sabe perfectamente, y que la compensación, en lugar de abono, porque estamos hablando de una época en la que todavía estábamos sufriendo las consecuencias del déficit acumulado por los gobiernos anteriores de Felipe González, usted lo sabe muy bien ¿eh?, hubo que recurrir a la ampliación de concesión para poder liberar peajes en el entorno de las grandes ciudades, usted lo sabe muy bien.

Y usted sabe muy bien señor Berdié que en los gobiernos del Partido Popular se hizo el desdoblamiento de..., se hizo la variante de Fraga con carácter de autovía, que era la obra más demandada de la N-II, quiero recordar los problemas que había todos los días en Fraga, y que se hizo la variante de Candasnos, eso sí, en este caso con carácter de carretera nacional.

O sea, algo se hizo, aunque fuera poco, pero es que desde el 2004, realmente, en esta vía se ha avanzado muy poco, muy poco, muy poco, y no hay suficiente dinero en los presupuestos para la tramitación. Habrá suficiente dinero para aprobar el estudio informativo pero no hay dinero para licitar la redacción del proyecto. Ya que usted ha entrado en todas estas cuestiones le doy también mi opinión.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Y mire, y esto es muy fácil, en la proposición no de ley anterior usted ha hablado, refiriéndose a este portavoz, del bombero pirómano. Pues seguramente cuando lo ha dicho se debía estar mirando al espejo.

Muchas gracias.

*El señor presidente (SARRÍA CONTÍN):* Gracias, señor Torres. Por parte del Grupo Socialista, señor Berdié.

*El señor diputado BERDIÉ PABA:* Gracias, señor presidente. No, solamente que eso de mirarse al espejo me parece que, me viene a la mente, que es una repetición que ya oí en la comisión anterior, que la dije yo mismo, y por lo tanto estoy ahora escuchando el eco, pero no pasa nada.

No, simplemente decir que hemos votado la proposición no de ley del Partido Popular porque nos parece correcta, porque estamos de acuerdo con ello, porque el Gobierno de Aragón está trabajando en esa dirección y me decía el portavoz del Partido Popular que debía saber muchas cosas.

En el Grupo Socialista sabemos una, sobre todo una, que si hoy esa autopista no es gratuita es porque el Partido Popular prorrogó su concesión.

Nada más y muchas gracias.

*El señor presidente (SARRÍA CONTÍN):* Gracias, señor Berdié. Con su intervención damos por finalizado este debate y votación de esta proposición no de ley.

Pasamos al siguiente punto del orden del día, punto número 4, debate y votación de la proposición no de ley número 160/10, de impulso a las obras pendientes en la carretera nacional 260, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para la presentación de esta proposición no de ley tiene la palabra el señor Torres.

*El señor diputado TORRES MILLERA:* Gracias, señor presidente. Esta proposición no de ley tiene los mismos antecedentes que he explicado antes, al conocer

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

los ajustes, los recortes, entendimos que había una serie de prioridades absolutas para Aragón, al margen de la crisis, y una de ellas era la nacional 260.

En el caso de la proposición no de ley de la nacional 2, pedíamos el desdoblamiento y que se ejecute, en este caso pedimos el impulso porque, efectivamente, el momento procesal es completamente diferente. La nacional 260, el eje subpirenaico, que prácticamente por el sur del Pirineo une el Cantábrico con el Mediterráneo, es una carretera que lleva en obras pues desde los años ochenta en sus diferentes tramos en toda España.

Lo cierto es que hasta el año 1996 no había habido ni un solo tramo en obras en la provincia de Huesca, se habían hecho los tramos de Lérida y Gerona. Es conocida la anécdota, la recuerdo a todos ustedes, que había un ministro de Obras Públicas, así se llamaba entonces, de Obras Públicas, el señor Borrell, natural de la Poble de Segur, que se hizo la carretera hasta la Poble de Segur y allí dejó de invertir, es decir, se olvidó de la provincia de Huesca que era el siguiente paso en la nacional 260. Bien..., es un hecho también histórico, como se decía, no creo que llegue a ser de memoria histórica pero es un hecho histórico y además es un hecho absolutamente comprobable.

En lo que afecta a Aragón esta carretera tiene varios tramos y en los gobiernos que van del 1996 al 2004, es decir, el gobierno de José María Aznar, se redactan los proyectos y se licita la obra entre Sabiñánigo y Fiscal, se redactan los proyectos, se ejecuta y se termina prácticamente la obra entre Campo y Aínsa y se hace el tramo que va desde Aínsa hasta los túneles de Balupor.

La Yebra de Basa-Fiscal, llamada ahora Sabiñánigo-Fiscal, es una obra que se adjudica en el 2003 con un plazo de cuatro años, se adjudica y se pone la primera piedra, luego hay una modificación de proyecto originada por una ley sobrevenida, legislación sobrevenida de la Unión Europea, en materia de seguridad de túneles de largo recorrido que hace que se pueda retrasar un año lo cual quiere decir que esa obra se tendría que estar terminando en el 2008, estamos en el 2010 y se lanza al 2012.

Y por lo que respecta al resto de tramos exclusivamente en los últimos años, exclusivamente, se ha invertido en el tramo que va desde el norte del congreso de Ventamillo hasta Castejón de Sos. En una obra que se inició en el 2007, que se tendría

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

que haber terminado en el 2009, señorías, que estamos a final de 2010, sigue sin terminarse y vamos a esperar que se termine en el 2011.

El tramo túneles de Balupor-Fiscal, su partida es exclusivamente simbólica, no va permitir hacer absolutamente nada.

El tramo que va desde Campo hasta el congosto de Ventamillo tiene una partida que tampoco va a permitir licitar las obras.

El congosto de Ventamillo, y esto es mucho más reciente que la propia proposición no de ley, esto se conoció el 14 de septiembre, el Ministerio de Fomento no va a actuar absolutamente nada en el congosto de Ventamillo pero tampoco plantea alternativas al congosto de Ventamillo, a ese cuello de botella.

Lo preocupante, señorías, no es que no se actúe en el congosto, todo el mundo podemos entender que el congosto desde el punto de vista medioambiental es muy complejo, pero no se plantea alternativa.

La obra que va desde el congosto hasta Castejón, como digo, tendría que haberse terminado en el 2009 y se lanza al 2011 y entre Castejón de Sos y el límite de la provincia de Lérida, o a intersección con la nacional 230, igual me da una cosa que la otra, tiene una partida simbólica que no da ni para el estudio informativo.

Es decir, señorías, no se han iniciado nuevos tramos, no se han terminado los tramos en obras, no se han redactado los proyectos de los tramos que no se han iniciado, es decir, Balupor-Fiscal, Campo-congosto o Castejón-230, no se han redactado los proyectos, no se ha avanzado ni siquiera administrativamente y una carretera que en los tramos vasco, navarro y catalán está ya desde hace muchos años perfectamente modernizada y mucho más transitable, en el tramo aragonés va mucho más lento de lo que debería porque ha habido un gobierno que ha trabajado muy despacio, muy despacio, muy despacio y no ha tenido demasiado interés en que esta obra sufra un impulso.

Eso es lo que se pide con esta iniciativa porque nosotros lo manifestamos, y se puede comprobar, durante nuestros años de gobierno y seguimos creyendo que esta obra es absolutamente prioritaria para el desarrollo de Aragón y para la seguridad vial de sus usuarios.

Muchas gracias, señor presidente.



(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

*[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 (SARRÍA CONTÍN):* Gracias, señor Torres.

Seguimos con las intervenciones de los grupos. Señor Fuster, por parte de Chunta Aragonesista.

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Gracias, señor presidente.

Señorías.

Bien, proseguimos el debate en el mismo sentido que en la iniciativa anterior y por eso la primera cuestión que le plantearía (creo que no lo ha dicho esta vez, señor Torres) es si va a modificar los términos para eliminar lo de 2010 y poner 2011 y siguientes. ¿Se entiende que sí? Me confirma que sí. Pues, bien, esa propuesta, igual que en el caso anterior, también se la pensaba plantear y, por tanto, con esa mejora, sepa que en nuestro caso no habrá ningún problema en apoyar la iniciativa.

Y apoyaremos la iniciativa porque, a diferencia del caso anterior, donde las razones de la siniestralidad, del carácter de peligrosidad extrema que tenía el tramo, nos había llevado a todos a la convicción de que era una obra absolutamente prioritaria, en este caso las razones, con ser siempre la seguridad vial un objetivo de fondo insoslayable en cualquier tipo de actuación de vía pública de esta magnitud, es la evidencia constatada de que este eje subpirenaico o pirenaico, prácticamente está completado en su conjunto con excepción, precisamente, de los tramos aragoneses. Es que este asunto es recurrente.

Hablábamos antes de la nacional II y toda ella está desdoblada desde Madrid hasta la frontera prácticamente excepto los noventa kilómetros entre Fraga y Alfajarín. Siempre, qué casualidad, siempre estamos en medio los aragoneses para padecer los retrasos o los incumplimientos presupuestarios.

Bueno, pues en esta carretera ocurre una parte de lo mismo. Es verdad que hay algún tramo en funcionamiento en el tramo aragonés, el tramo L'Ainsa-Campo, o que es verdad que este año sí que hay consignación presupuestaria en el tramo Sabiñánigo-Fiscal, que espero que con la consignación de este ejercicio, que creo que es una consignación significativa y, sobre todo, para 2012, que hay también... son veinticuatro millones en 2011 y trece millones para 2012, espero que por fin ese tramo concreto, que

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

es probablemente el tramo más significativo de la parte del Alto Gállego y del Sobrarbe, esté finalizado.

Pero nos encontramos también con el otro tramo, el de los túneles de Balupor-Fiscal, en el que evidentemente no se ha avanzado, ni al ritmo de lo manifestado, ni al ritmo comprometido, ni al ritmo que es necesario, según todos hemos convenido.

Ocurre parecido con el tramo de la Ribagorza. Ahí tienen sus señorías en la documentación de los servicios de la cámara la proposición no de ley planteada por nuestro grupo. No ha mucho, precisamente a comienzo de este mismo año que fue aprobada por la cámara en relación con el eje del Ésera y la Nacional 260.

Bien, nos encontramos con el mismo problema. Aquí hay un tramo en el que hay justificación para explicar el retraso, que entiendo que está en estos momentos encauzado, que es la cuestión del congreso de Ventamillo y la reunión que hubo con los alcaldes y con los representantes de la Ribagorza recientemente por parte del Ministerio de Fomento y con la propuesta que hizo y el compromiso que se hizo, que es un compromiso que la ejecución ya va para 2012, por tanto comenzaría, con lo cual ya va a ser previsiblemente para otro Gobierno, y por tanto la fiabilidad de estos compromisos, como siempre, porque la experiencia nos lo dice así, es para ponerla, como mínimo, en cuestión, o para ser en todo caso cautos.

Pero, claro, hay otros tramos que no tienen esa problemática y que no se está avanzando en ellos, y en otros en los que no se ha hecho nada. El tramo de Castejón de Sos, el límite con la provincia de Lleida, el famoso Coll de Fadas o el Coll de la Espina, etcétera, en eso no se ha actuado ni decidido nada durante este tiempo y ahí no existían esos problemas. O los tramos antes del propio congreso del Ventamillo desde Campo.

Es decir, los tramos aragoneses son los que están absolutamente pendientes, los que llevan unos retrasos acumulados de años, por no decir casi décadas, en este caso comparado, desde luego, con otros tramos de las provincias de Girona, de Lérida o de Navarra. Evidentemente retraso de décadas se puede decir con respecto a algún tramo concreto.

Y, en consecuencia, con esa corrección de que hablemos para 2011 y para los ejercicios siguientes y que el propio grupo proponente ya ha aceptado o que anuncia que

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

va a hacer, nosotros no tendremos ningún inconveniente sino todo lo contrario por las razones que he dado en respaldar la iniciativa.

Muchas gracias.

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

Por parte del Grupo del PAR, si puede hacer un esfuerzo el señor Allué...

*El señor diputado ALLUÉ SUS:* Lo haré gustoso.

El último.

Ahora que llevamos dos iniciativas aprobadas por unanimidad, pero no va a ser el caso en esta ocasión, señor Torres, aunque en cierto modo estamos hablando de lo mismo y no volveré a reiterar las mismas reflexiones de carácter general, que creo que sirven seguramente para las tres iniciativas, y el hecho de que haya además resoluciones aprobadas por unanimidad en el debate sobre el estado de la comunidad que hacen referencia a esto y que con eso podría ser suficiente.

No obstante, desde el punto de vista también procedimental formal, recientemente se volvió a hablar aquí en esta misma comisión sobre la Nacional 260 en iniciativas también del Partido Popular que no triunfaron y salieron rechazadas.

En cualquier caso, desde junio hasta ahora sí que han ocurrido cosas aquí que yo creo que debemos ponerlas en valor, o cuando menos el Grupo Parlamentario del PAR en esta intervención del portavoz las va a poner en valor y ha hecho referencia a ellas el señor Fuster y yo creo que, además, al menos en lo que es la alocución que ha hecho, también desde el punto de vista favorable. Es decir, reuniones producidas a mediados de septiembre entre el secretario de Estado, representantes de la comarca de Ribagorza, miembros de la comisión de seguimiento de la Nacional 260,... donde hubo una serie de compromisos por parte del secretario de Estado que al menos hoy mi grupo parlamentario quiere poner en valor y quiere poner en consideración. Sí queremos poner en consideración los compromisos asumidos por parte del secretario de Estado recientemente.

Y, aceptando el espíritu y la música de su iniciativa, sin embargo no podemos estar con Dios y con el diablo. Es decir, no puedo aprobarle su iniciativa.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Insisto en los compromisos asumidos por el secretario de Estado. Lo acaba de decir el señor Fuster e incluso... Y ojalá se ejecute, porque este es el problema siempre número 2, pero parece que al menos el tramo más importante, Sabiñánigo-Fiscal, tiene una importante partida para que podamos decir que continúan los trabajos y que se ejecuta de forma definitiva. Ojalá pudiese culminarse en 2011 o a primeros de 2012 y ahí estaríamos hablando de más o menos los plazos previstos.

Y las otras partidas que pueden resultar solo significativas o simbólicas para acabar las redacciones previas de proyectos en cada una de las fases en que está cada uno de los tramos.

Por lo tanto, le ruego no obstante que entienda el voto contrario de este grupo a esta iniciativa (no así en la anterior, que le hemos votado a favor). Creo que aquí hay una serie de datos, de compromisos asumidos y de reflejos presupuestarios que hacen que mi grupo tenga la responsabilidad de no apoyar esta iniciativa teniendo, por supuesto, la obligación de expresar la voluntad de que queremos que esta vía, esta carretera importantísima, finalice y se ejecute cuanto antes.

Nada más y muchas gracias.

*El señor presidente (SARRÍA CONTÍN):* Gracias, señor Allué.

Por parte del Grupo Socialista, señor Berdié.

*El señor diputado BERDIÉ PABA:* Gracias, señor presidente.

Bueno, esta proposición no de ley no la vamos a votar a favor.

A veces el ser papista tiene un problema: que se es más papista que el Papa.

Claro, en este momento la situación, como se ha dicho por parte del Partido Aragonés, ha cambiado mucho.

Mire, desde el día 25 del nueve de 2010, donde el proponente de esta iniciativa habló de que era una burla la propuesta del ministerio, se le dijo desde los directamente afectados: «hablar de burla no hace sino entorpecer el proceso de la Nacional 260».

Esto no lo decía ningún partido político; esto lo decía la Asociación Turística Valle de Benasque. Por eso decía al principio que a veces se es más papista que el Papa.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Mostraban en la zona la perplejidad y preocupación por las recientes declaraciones del señor Torres. Rompen con la intención de ir todos a una juntos para agilizar la obra, y sorprende que tachen de burla el compromiso adquirido por el ministerio.

Por lo tanto, desde nuestro punto de vista, y habiendo presentado la iniciativa cuando se presentó y habiendo visto los cambios, también había otra posibilidad política: unirse al consenso real y no estar debatiendo hoy aquí esto.

Esa era la posición política, que a juicio del Grupo Socialista, debía haber tomado el Partido Popular y no es un consejo, es un análisis político. Por eso la vamos a votar en contra.

Y también datos, hay en el presupuesto partidas suficientes para que el ministerio cumpla sus compromisos y, por eso, después de la reunión con los directamente afectados, el ministro dijo, perdón, el secretario de Estado dijo: «el Ministerio de Fomento está dispuesto a mantener las reuniones que se consideren necesarias con el territorio para analizar los avances realizados; esto es, para ser controlado sobre los compromisos adquiridos». En este caso concreto, y sobre esta posición política concreta del secretario de Estado es para aplaudirla como así lo hicieron en la zona los directamente afectados y, por cierto, también todos los representantes políticos, digo todos, los que estuvieron en la reunión con el secretario de Estado.

Por terminar, en los ministerios van partidas para un conjunto de ochenta y ocho kilómetros, ni más ni menos, que para ochenta y ocho kilómetros sumados uno detrás de otro, con todos los tramos y yo sé que es complejo leer los presupuestos, pero esas son las partidas necesarias para continuar; y por poner un solo ejemplo, en algunos de los tramos no es que se haya hecho un esfuerzo, es que se ha hecho muchísimo esfuerzo. Miren, los trabajos entre Castejón de Sos y el Congosto mantienen las previsiones de finalización de la obra que se dijeron en un principio, a pesar, a pesar de que en el 2004 ese tramo no tenía ni siquiera proyecto y lo de que se mantienen las previsiones de finalización de las obras, desde luego, no va a ser un diputado el que discuta el análisis que hacen los técnicos.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Bueno, yo creo que son razones más que suficientes, pero sobre todo, la que desde el Grupo Socialista y desde el Gobierno se está con el consenso real, con el consenso logrado en la zona, con y en las relaciones con el Ministerio de Fomento.

Nada más y muchas gracias.

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

Creo que tenía una solicitud de, una pequeña modificación de los términos de la proposición señor Torres, ¿quiere precisar su posición?

*El señor diputado TORRES MILLERA:* Sí, señor presidente.

Igual que hemos hecho en la iniciativa anterior, el texto diría que «en las previsiones inversoras de 2011 y siguientes contemple cómo», es decir, se suprime lo de 2010 y se sustituye por «once y siguientes».

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

Hecha esta precisión pasamos directamente a la votación.

¿Votos a favor de la proposición no de ley? **Siete**

¿Votos en contra? **Nueve**

**Queda, por tanto, rechazada esta proposición no de ley.**

Turno de explicación de voto. Por parte de Chunta Aragonesista.

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Gracias, señor presidente.

Señorías, sólo aclarar, y el sentido de nuestro voto que ya he explicado que iba a ser favorable, quiero aclarar que habla de la nacional 260 en su doble tramo, en su doble no vertiente porque esta carretera va precisamente contra vertiente en general de los cursos fluviales, pero en su doble tramo de la zona de Alto Gállego y Sobrarbe, por un lado, y el de la Ribagorza, por otro.

Los acuerdos con el territorio a los que hacía referencia el portavoz del Grupo Socialista, que nosotros suscribimos, que hemos participado en ellos y que hemos buscado el consenso en ellos a través de un alcalde, de nuestro representante también en esa comisión de seguimiento, sólo una cosa, pero la iniciativa no sólo habla de ese

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

tramo, de ese tramo ribagorzano, habla también del tramo Castejón de Sos límite provincia de Lleida sobre el que nada se ha hecho hasta la fecha, o habla del otro tramo de túneles de Balupor y Fiscal al que no tiene nada que ver con esta comisión que estamos hablando o del propio tramo que en ese sí que hay consignación presupuestaria y ya ha hecho referencia, el tramo Sabiñánigo Fiscal, en el que en principio habla del año 2011 y siguientes y, efectivamente, hay una consignación de veinticuatro millones para el 2011 y de unos cuantos más para el 2012 que, previsiblemente, por tanto, esa parte será cumplida o estaría cubierta.

Por tanto, que se contemple como actuaciones prioritarias estos tramos dentro de la planificación del Ministerio de Fomento con eso estamos de acuerdo, y ello no implica poner en cuestión ni estar en desacuerdo con el trabajo que la comisión de seguimiento de la nacional 260, creada en la Ribagorza, de la que repito, participamos y estamos de acuerdo en llevar los temas por consenso porque se ha avanzado más con la presión y con los trabajos de esa comisión en los últimos meses que a lo largo de los últimos años directamente con la actuación del ministerio, creo que es importante y por eso entiendo que está plenamente justificado el sentido de nuestro voto. Gracias.

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

¿Partido Aragonés?

Por parte del Grupo Popular, ¿señor Torres?

*El señor diputado TORRES MILLERA:* Gracias señor presidente.

Agradecer el voto favorable del grupo de Chunta Aragonesista, lamentar que el PAR y el PSOE no se hayan sumado a la unanimidad en este caso a pesar de que ellos dicen estar de acuerdo con la iniciativa y compartir el carácter prioritario de la 260.

Miren, voy a hacer una serie de aclaraciones que me parecen fundamentales.

Efectivamente, el acuerdo al que se refiere el territorio es para un tramo la Ribagorza no es para todo el tramo; sí, sí, sí, el problema es que usted si sólo se lee la noticia del periódico no conoce los entresijos exclusivamente de la Ribagorza, primera cuestión.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Segunda cuestión, señorías les voy a decir una cosa porque no me parece que tengan claro cuáles fueron los acuerdos. Los acuerdos fueron que se va a someter a información pública el estudio informativo del tramo Campo-Congosto y, por tanto, a partir de ahí se redactaría el proyecto y se iniciarían las obras a partir del 2012; la consignación presupuestaria no permite cumplir ese compromiso pero lo veremos muy rápidamente.

El tramo Congosto-Castejón de Sos, el compromiso de Víctor Morlán publicado en muchos medios de comunicación era que las obras se terminarían en el 2009, en el 2009, y ahora hablan, que con mucha suerte se acabarán en el 2011, y en el Congosto Ventamillo, señorías, ni se actúa en el Congosto ni se da alternativas. Ese fue la información que el 14 de septiembre dio el secretario de Estado, Víctor Morlán, a los asistentes a la reunión en Madrid que no se actuaba y que no había alternativas; luego pues, volvió a incumplir su compromiso y volvió a ser una burla y una tomadura de pelo, que no lo he hecho en la primera intervención, pero como me lo recuerda el señor Berdié, lo digo ahora; efectivamente, fue una burla y una tomadura de pelo.

No voy a entrar a un debate en relación con las declaraciones de personas que no son instituciones, pero, en todo caso, quien hizo esa declaración, quien hizo esa declaración, contradice una declaración suya de dos días antes, y además él es el que ha tenido que dar explicaciones en su asociación porque su asociación no ha compartido sus declaraciones. Que hay que estar informado de todo, no solamente de lo que dicen los periódicos señor Berdié, que veo que cuando usted hace de bombero pirómano se le va la mano y se equivoca siempre.

Y respecto al consenso, no vamos a estar el Grupo Popular en un consenso en el que no compartimos. Nosotros creemos que el Ministerio de Fomento ha tomado el pelo a los aragoneses en cuestión de la nacional 260, que los compromisos que adquiere ahora son con muchísimo retraso y que la única partida importante del 2011 que es la de Sabiñánigo-Fiscal, —es cierto, y lo he reconocido en mi primera intervención, una partida muy importante—, va a hacer que si se cumplen los nuevos compromisos, si se cumplen las nuevas previsiones presupuestarias y de ejecución de obras, acabe la obra cuatro años después del plazo que tenía la adjudicación, cuatro años después, en el hipotético caso de que se termine en 2012, cuatro años después.



(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Y con respecto a las declaraciones del representante del Grupo Popular en Madrid, en la reunión del 14 de septiembre, a la que sin citar se ha intentado referir sutilmente, el representante del Grupo Popular lo que dijo es que lo que había dicho Víctor Morlán era un avance con respecto a las reuniones anteriores, claro, como no va a ser un avance si estaban paradas las obras, estaban paradas las obras de la Yebra de Basa Fiscal, estaban paradas las obras entre el Congosto y Castejón de Sos y no había nada entre el Congosto y Campo y el secretario de Estado dijo que se iban a reanudar las obras. Claro que era un avance, cuatro años después un avance, eso es señorías.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por parte del Grupo Socialista, señor Berdié.

*El señor diputado BERDIÉ PABA:* Gracias, señor presidente.

Ahora sí que yo le pediría prudencia, yo le pediría prudencia. Cuando desde este grupo yo, o cualquier portavoz, hablamos de una entidad social, hablamos de lo que es público, de lo que es público, y de las posiciones que mantienen. Jamás se nos ocurriría, jamás se nos ocurriría ni mucho menos hablar de lo que sucede dentro. Eso lo ha hecho usted *[el señor diputado Torres Millera se expresa con el micrófono apagado]*.

Ya que usted ha hablado de burla, de nuevo, le responderé que hablar de burla no hace sino entorpecer, demorar y enrarecer las negociaciones para agilizar el ritmo de esta obra.

Hablar de burla, en nuestra opinión, igual que en la opinión de la zona, contribuye a eso. Usted no está por el consenso, usted está por guerra. Usted no está por el consenso, en este tema usted no está por el consenso.

Y debería usted haber observado que cuando estamos de acuerdo en el fondo desde el Grupo Socialista sí que estamos con el consenso. Hombre, lo acabamos de demostrar en dos proposiciones no de ley anteriores.

Y entonces, cuando estamos por el consenso intentamos, además de ser prudentes, hombre, intentamos no meter el dedo en el ojo continuamente con aquellos con los que llegamos a consenso, aunque discrepemos políticamente en otras ocasiones

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

porque cuando se llega al consenso, no estoy excluyendo que dentro del consenso pueda haber crítica política, claro que puede haber crítica política dentro del consenso, pero hombre, eso debe ser constructivo y debe ser, pues eso, sin meter el dedo en el ojo. Vamos, ese es el criterio que yo tengo, por lo menos, de cómo funciona políticamente estas cuestiones.

Sí que conocemos, no los entresijos del Ministerio de Fomento, sino lo que el Ministerio de Fomento se comprometió en esa reunión y fue sobre muchas más cosas, sobre muchas más. Claro, y siendo públicas y viniendo la información parlamentaria yo no sé cómo siguen insistiendo en que solamente se estaba hablando de una cosa. Mire, estábamos hablando de todo, de lo que hemos dicho antes, también se habló, claro que se habló, de la zona hasta el límite de la provincia de Lérida, claro que se habló de eso en la reunión con el Ministerio de Fomento y se mantuvieron compromisos por el Ministerio de Fomento y está en la propia nota del Ministerio de Fomento.

Se habló sobre toda la carretera 260, claro que dentro de esa zona hay tramos más complicados y otros menos y sobre los tramos complicados se dieron hasta datos, que se minimicen los impactos en las zonas más conflictivas, que se amplíen algunas plataformas de seis a nueve metros.

Se habló del sobre ancho de las curvas, de la velocidad mínima, de los túneles que fueran necesarios en la alternativa en esa zona, de los pasos sobre el río Ésera...

Claro que se habló de todo y también hasta el límite de la provincia de Lleida, claro que sí que se habló. Y como eso es lo que se habló y eso es lo que saben los de la zona y los que estuvieron en la reunión, por eso están de acuerdo en las negociaciones y por eso no votamos en este caso concreto, con la propuesta del Grupo Popular, porque es el único que está fuera del consenso.

Nada más y muchas gracias.

*El señor presidente (SARRÍA CONTÍN):* Gracias, señor Berdié. Con su intervención terminamos este punto número 4 del orden del día. Pasamos al punto número 5, ruegos y preguntas. Si no los hay pasamos al punto que hemos dejado para este momento, lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Si no hay ninguna consideración les doy las gracias a sus señorías por la concreción y concisión con que han llevado este debate. Levantamos la sesión *[a las doce horas y treinta minutos]*.