

(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 (GALVE JUAN): Buenos días a todos. Si les parece, siendo la hora indicada, vamos a iniciar *[a las diez horas y treinta minutos]* esta Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes correspondiente al día 12 de junio de 2013.

Antes de nada, cómo no, dar la bienvenida al señor consejero de Obras Públicas a esta su comisión, así como a toda la gente de su equipo.

El punto número 1 del orden del día, como viene siendo habitual, lo vamos a dejar para más adelante. Y pasamos sin más dilación al punto número 2: comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, a petición propia, al objeto de informar sobre el proceso de tramitación del Plan general de carreteras 2013-2024, que se ha sometido a información pública, y en concreto sobre las actuaciones prioritarias a realizar en el periodo 2013-2016. Para explicar este Plan general de carreteras tiene la palabra el señor consejero de Obras Públicas por un tiempo no superior a quince minutos. Cuando quiera.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO): Señorías, buenos días.

Señor presidente.

Señorías.

El pasado 3 de abril, tras publicarse el día anterior la información pública oficial del Plan general de carreteras conforme a lo previsto en la Ley de Carreteras de Aragón, solicité comparecer ante esta comisión al objeto de informarles del proceso de tramitación de dicho Plan general de carreteras 2013-2024, y en concreto sobre las actuaciones prioritarias a realizar en el periodo 2013-2016.

Desde el 3 de abril han pasado dos meses importantes en la tramitación del Plan general de carreteras, meses en los que yo he comparecido tres veces en las Cortes, dos de ellas en esta comisión, y otra recientemente el director general de Carreteras, y les ha informado ya de cosas relativas a este plan.

(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]

Sin embargo, yo creo que el tema es vigente. Se está acabando la información pública —bueno, se ha acabado recientemente—, tenemos ya casi todas —espero— las alegaciones que nos han traído, y, bueno, pues les voy a informar de las modificaciones de las que fue objeto el avance del 2 de abril y de estas alternativas que hoy nos dan estas alegaciones.

Permítanme que comience con algunos datos que ya escucharon en mi intervención ante esta cámara el 27 de septiembre de 2012, fecha en que comparecí ante ustedes, a petición de Chunta Aragonesista, con unos datos. Como saben ustedes, la red autonómica aragonesa tiene cinco mil seiscientos setenta kilómetros, y entre el 2006 y el 2010 la media de inversión anual en esta red fue reducida; fue de 45,93 millones de euros, ocho mil cien euros por kilómetro. Cifra, muy muy inferior a los ciento treinta y cuatro mil euros por kilómetros de inversión del Estado en los siete mil ochocientos ochenta kilómetros de carreteras que interesan a Aragón.

Es decir, realmente partimos de una realidad: tenemos unas transferencias en carreteras pero no tenemos la misma cantidad. Las transferencias fueron aceptadas hace muchos años, eh, pero realmente nos transfirieron cinco mil seiscientos kilómetros, pero la transferencia económica no fue proporcional. Y los ciudadanos, aunque indudablemente las carreteras autonómicas tienen menos carga de tráfico, los ciudadanos piden el mismo nivel de calidad. Esto es muy importante.

En esta situación, como saben ustedes, el nuevo Plan general de carreteras tiene los objetivos de impulsar el desarrollo socioeconómico de Aragón y el empleo, priorizando las inversiones que más ayuden a la creación de empleo; mejorar la vertebración de la Comunidad Autónoma potenciando el equilibrio y la unión entre las ciudades principales de Aragón; mejorar el mantenimiento de la red, y mejorar la seguridad vial, incluyendo actuaciones del Programa de seguridad vial de Aragón y contemplando sobre todo actuaciones en los tramos de concentración de accidentes y en la seguridad vial de áreas urbanas.

El plan, de todas maneras, lo que hace es recuperar la necesidad de poner la mayor parte de los esfuerzos económicos en mantener nuestra red de carreteras. Yo creo que en los países europeos avanzados —y España ya lo es, y Aragón lo debe ser— el

(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]

mantenimiento es la clave; si no mantenemos nuestras infraestructuras, las dejamos perder, no tenemos ningún futuro.

Y por último, el último aspecto del plan que me interesa resaltar, porque ha sido muy utilizado ya durante estos cuatro meses o seis meses desde septiembre, estos dos últimos meses, es la coordinación entre administraciones públicas, porque todas las redes de carreteras (la provincial, la autonómica o la nacional) forman un conjunto, forman una red global, y tenemos que trabajar en conjunto para optimizar y hacer más eficientes el gasto público y la inversión pública.

En mi presentación de septiembre les di a conocer un presupuesto de mil trescientos ochenta y cuatro millones para esos doce años y las ideas para desarrollar el periodo inicial. Hoy pretendo presentarles cuál fue el informe de la Comisión del Plan de carreteras y de las entidades que están allí representadas (diputaciones, comarcas, Administración del Estado), de la orden de 2 de abril, de la información pública que se ha acabado hace muy pocos días —todavía no tenemos todas las alegaciones en nuestro poder— y de lo que hemos avanzado para la puesta en marcha ya en el trienio 2013-2015, en donde vamos a desarrollar las acciones más urgentes y vamos a estabilizar los costes de conservación.

Como saben ustedes, en el artículo 16 de la ley se menciona cuál es el procedimiento para la elaboración y aprobación del Plan general de carreteras. Esa elaboración que ya hicimos en septiembre del avance de plan, la emisión de un informe de la Comisión del Plan general de carreteras —que ha tardado un tiempo fundamentalmente porque necesitaba el informe ambiental, y el informe ambiental ha tardado, como suele ser habitual, unos meses—, a la información pública y la audiencia simultánea a ayuntamientos y demás administraciones públicas afectadas durante un plazo de dos meses; y el momento en el que estamos en este momento que es el momento del estudio de esas alegaciones por el Departamento previo a la redacción definitiva de la propuesta de plan general y la elevación de este plan a la aprobación del Gobierno de Aragón, que no es incompatible con que el plan, utilizando el avance y utilizando la propia Ley de Carreteras, ya se está poniendo en marcha. Es decir, tenemos un montón de actuaciones, que luego les comentaré, que estamos poniendo en marcha.

(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]

Como les he dicho, mientras se desarrollaban los estudios ambientales imprescindibles para permitir la tramitación del plan conforme a nuestra normativa, se han mantenido reuniones específicas con las tres diputaciones provinciales, con la Confederación Hidrográfica del Ebro y con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Se han mantenido varias reuniones del Plan general de carreteras, cinco reuniones del Plan general de carreteras donde han intervenido fundamentalmente todas estas personas y comarcas. Y al avance ya se presentaron una serie de ideas de alegaciones, fundamentalmente por las comarcas que estuvieron allí: la Comarca de Teruel, Bajo Martín, Matarraña, Maestrazgo, Jiloca, Cuencas Mineras, Gúdar-Javalambre, Bajo Aragón, Albarracín, Teruel, Calatayud, Aranda, en fin, prácticamente...; algunos ayuntamientos: Ayuntamiento de Muel, Ayuntamiento de Cinco Olivas, Comarca del Alto Gállego, Comarca del Sobrarbe, de la Hoya, Somontano... No sé si me dejo alguna. Prácticamente... algunas mancomunidades, Ayuntamiento de Monzón y Confederación del Ebro.

Con todo ello, como les decía, el 2 de abril —y ya lo saben ustedes— se publicó,... en unos días, el 5 de abril exactamente, se publicó la orden de 2 de abril en la que dábamos cuenta de que el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental había dado el informe de sostenibilidad ambiental del plan y que la Comisión del Plan de carreteras había emitido informe favorable sobre el avance. Y a partir de ese momento el Gobierno de Aragón analiza la situación y toma unas decisiones, que es incorporar al avance las prescripciones técnicas de los estándares de velocidades de proyectos de anchuras mínimas, atendiendo a la jerarquía de la red y a la intensidad de tráfico, el catálogo actualizado de la red autonómica aragonesa, las medidas correctoras en materia medioambiental.

Y también, en cuanto al programa de construcción y mejora, incorpora 27,81 kilómetros al capítulo de acondicionamientos en ejes arteriales y 158,48 kilómetros más de refuerzos de firmes; con lo cual propone al Gobierno, y el Gobierno acepta, ampliar en noventa y ocho millones de euros la dotación prevista para este plan general de carreteras, distribuida en 40,69 millones para nuevas actuaciones de construcción y mejora; 39,31 para actuaciones de gestión coordinada con otras administraciones, muy

(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]

importante porque los intereses a veces coinciden y hay actuaciones que por el propio interés global de Aragón no serían prioritarias pero pueden ser prioritarias si hay un interés concertado de varias administraciones; 4,81 millones para realizar actuaciones de seguridad vial destinadas principalmente a peatones, ciclistas y a facilitar el transporte colectivo; 10,61 millones, y me interesa resaltar esto, para la mejora de las instalaciones y maquinaria de las brigadas de carreteras, porque el Plan general de carreteras cuenta con las brigadas de carreteras, y en definitiva dos millones de euros para la mejora del Programa de vialidad invernal.

Entre las nuevas carreteras está la A-121, hasta que la podamos transferir al Estado, esta es una de las carreteras que hemos hablado con el Estado de transferir porque es el eje, como saben ustedes, Teruel-Pamplona o Teruel-Bilbao sin pasar por Zaragoza y ahorraría muchísimo dinero, muchísimo coste al transporte, quiero decir, y bueno, mejoraría la seguridad bastante y el tráfico en el entorno de Zaragoza y esto estamos trabajando con el ministerio en ello.

También con las diputaciones provinciales hemos trabajado y por eso hemos incorporado algunas acciones sobre todo en los accesos a Valdelinares, Javalambre, Motorland y algún otro acceso de este tipo que también tiene incidencia sobre el empleo porque las estaciones de esquí o Motorland tienen incidencia importante sobre el empleo.

Bien, se acordó el 2 de abril someter a información pública el Plan de carreteras y desde el 5 de abril está expuesto y hemos llegado a este momento.

Bueno, en el plan también se incorporaban, y es parte de lo que hoy les tengo que decir, cuáles eran las actuaciones prioritarias previstas en el periodo 2013-2016. En anteriores conversaciones, debates en estas Cortes, ustedes me lo habían preguntado, en el apéndice 5 de lo que fue publicado, lo tienen ustedes perfectamente, los tramos de actuaciones de construcción sobre ejes arteriales con déficit de acondicionamientos serán 147,01 kilómetros, previstos ochenta y seis millones doscientos trece mil el día en el que sacamos ese documento, hoy son ochenta y ocho millones, estamos continuamente perfeccionando y ya estamos acabando proyectos, ya hay algún matiz.

(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]

En actuaciones de construcción en conservación extraordinaria, que lógicamente son refuerzos de firmes, cuarenta y cinco millones setecientos setenta y nueve mil, doscientos noventa y cinco kilómetros y en actuaciones dedicadas a mejora de la seguridad vial, aparte de todos los TCA, de los tramos de concentración de accidentes detectados, tenemos actuaciones de redacción de proyecto en diez, digamos, variantes de carreteras y en cuatro obras ya, cuatro obras por siete, doscientos ochenta, que estaban previstas.

Esto son las actuaciones en primera etapa, luego me pueden preguntar ustedes lo que quieran, y a partir de ese momento el presupuesto, como les he dicho, supera a mil cuatrocientos ochenta y cinco millones de los cuales prácticamente el noventa y tantos por cien es presupuesto útil directamente, los gastos de personal en todo el periodo están previstos en doscientos veintiocho millones, el 15,35%, y los gastos en bienes corrientes un 1,62%. Por tanto casi el ochenta y tres o el ochenta y cuatro por ciento es obra útil.

En este periodo de información pública se han presentado noventa y nueve alegaciones formales o hemos recibido hasta el día de hoy noventa y nueve alegaciones formales que para mí se convierten exclusivamente en dieciocho porque se pueden agrupar, es decir, tenemos una alegación, seis alegaciones que hablan de la necesidad de un plan de transportes terrestres antes de realizar un plan de infraestructuras. Bueno, efectivamente se puede hablar siempre de que es antes una cosa que otra. Yo creo que no podemos esperar a tener el plan de transportes terrestres.

Treinta y nueve alegaciones se refieren a que se prolongue como carretera de interés regional, de interés básico de la red mallada la A-139 hasta el final del valle de Benasque, es la alegación más fuerte.

Diecinueve hablan del desdoblamiento de Gallur-Ejea. Diez hablan de travesías o variantes, de las cuales además en concreto cinco están ya en el Plan de carreteras, o sea, diría que solo son cinco alegaciones respecto al Plan de carreteras, con lo cual ya en vez de diecinueve estamos hablando de catorce. Y luego hay diez alegaciones de tramos de carreteras de estas de cuatro números, que digo yo, la 2.613 o la 1.506, son carreteras que no son en general de la red mallada.

(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 me quedan tres alegaciones de la Binéfar-Estadilla, es también otra de las que sale siempre.

Bueno, a partir de ese momento los servicios de carreteras están estudiando estas alegaciones. Yo les puedo decir ya que todo lo que son travesías y variantes, conforme a lo previsto en el plan lo voy a incorporar, si me permite el gobierno superar los mil cuatrocientos ochenta y cinco, llegar a los mil cuatrocientos noventa y... , o lo que sea, estoy con este tope.

En cuanto al valle de Benasque también les puedo decir que he dado orden de hacer unos proyectos para unas viseras en este tramo de carreteras y también en la de Panticosa.

Respecto, ya antes de esto, al final de la vialidad invernal, me parecía que había que seguir progresando con independencia de que eso ha sido un problema real de este año y tenemos que trabajar en ello.

Respecto a la Binéfar-Estadilla la vamos a reestudiar. Indudablemente el primer tramo desde Binéfar tiene tráfico suficiente como para pensar en la mejora, en el acondicionamiento, no solo en el refuerzo que era lo que estaba previsto, no digo toda ella pero un tramo seguro que sí.

Y respecto a la A-127 Gallur-Ejea, que no estaba en el Plan Red tampoco, pero bueno, vamos a ver si podemos meter en el plan, no digo en el primer trienio, en el plan el estudio informativo. Me parece que es una petición realmente..., Ejea es una población muy importante, quizás de las poblaciones más importantes de Aragón que no tiene unión por autovía. Entonces me parece razonable el pensar en que empecemos a hacer los estudios informativos.

El resto de los temas pues veremos, analizaremos y yo espero que en breve plazo pueda presentar al Consejo de Gobierno una solución.

De momento, respecto a lo que estamos haciendo, luego les daré cuenta de lo que ya estamos licitando, que son bastantes cosas, de aquí a..., ya saben ustedes que mi objetivo es dejar todo, si es posible, licitado entre el 2013 y el 2014 de esta fase 2013-2016, por lo menos del 2013 al 2015, dejarlo todo licitado. Algunas cosas ya están en camino, otras entrarán con presupuesto del año que viene y tramitación anticipada.

(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 esto es lo que yo hoy les puedo decir de cómo está el Plan general de carreteras y espero el diálogo para darles algún dato más.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien, muchas gracias señor consejero. Turno ahora pues de los diferentes grupos políticos. Por parte del Grupo de Izquierda Unida de Aragón, señor Aso, y por un tiempo no superior a ocho minutos.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente. Bienvenido señor consejero, usted y su equipo.

Bueno, ya conoce un poco, porque lo ha dicho usted que hemos hablado de este tema en alguna ocasión ya, y ya conoce un poco cuál es la opinión en nuestro grupo parlamentario en el ámbito de lo que supone tener un plan. Ciertamente tendremos un plan, tendremos un documento al que acogernos, bienvenido sea.

Veremos, y esa es una cuestión que nos preocupa, en qué medida se va desarrollando a lo largo de los próximos años habida cuenta de la experiencia, por ejemplo, del anterior que teniendo un plan de carreteras al final acabamos haciendo un plan bis, como fue el Plan Red.

Y veremos, efectivamente, cómo se concreta año a año en los presupuestos las diferentes infraestructuras que se consideran en el plan de carreteras que se han de realizar.

Si me permite, a lo mejor explicar tantas veces lo mismo en relación al Plan general de carreteras es señal de que hay poco que vender, no lo sé si esa es una reflexión que es válida, en cualquier caso yo le agradezco que vuelva a comparecer en esta comisión a informarnos de la situación del Plan general de carreteras.

Bueno, nosotros ya lo hemos manifestado por activa y por pasiva, sabe nuestra opinión en relación al amplio territorio que tiene Aragón y la necesidad imperiosa de vertebrar el mismo con la mejor red de carreteras posible y en relación también a la seguridad vial, se lo comentamos al director general en su comparecencia en la pasada comisión, y, desde luego, lo que nosotros hemos notado en los dos años de gestión del

(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]

departamento es que hay una falta de mantenimiento, que algunas carreteras se están deteriorando y nos están llegando también solicitudes o quejas de compañeros, de vecinos, de la situación de algunas carreteras desde, por ejemplo, cuestiones tan pequeñas como pueda ser la pintura.

Por tanto, es una cuestión que creemos que es importante y que, desde luego, en los dos años de Gobierno no se ha hecho, entiendo, lo suficiente.

Es cierto... se podrá decir que se ha hecho más que en el anterior pero, claro, los que están en los grupos de la oposición hoy que antes era responsable del Gobierno junto al PAR, el Partido Socialista, dirá que tenía previsto otro plan que invertía mucho más dinero de lo que ustedes invierten. Por tanto, estaremos en esa guerra que, ciertamente, en términos de números es evidente que la inversión prevista era superior con anterioridad a la que tenemos ahora. Y, por tanto, también tenemos algunas cuestiones que creo que hay que resolver en relación a algunos de los sectores del Plan Red, cómo va a unirse eso y a coordinarse eso con el tema del Plan de Carreteras.

Y, desde luego, yo sí que creo que una cuestión tan importante como esta, para que hubiera sido todavía más creíble y para que hubiera sido todavía más importante para el futuro, creo que hubiera sido bueno haber utilizado un modelo participativo con las comarcas del que probablemente ustedes solo hubieran tenido que tirar, o impulsar, o haber solicitado esa cuestión a las comarcas en referencia a la participación.

Yo creo que en Aragón se tuvo un modelo que funcionó bastante bien en el ámbito de la participación para elaborar un plan, como fue el tema del Desarrollo rural sostenible. Todas las comarcas convocaron a los sectores implicados para definir cuáles eran mejor las prioridades y eso nosotros creemos que no se ha hecho. Es decir, yo soy consejero comarcal y a mí mi presidente de comarca ni siquiera me ha citado. Yo sé que usted ha tenido reuniones con el presidente, pero eso no ha ido de allí para abajo.

No. A lo que quiero decir es que creo que ustedes deberían de haber liderado ese proceso como se hizo, por ejemplo, con el desarrollo rural, lo que hubiera dado al plan una validez todavía mayor en el tiempo. Es decir, hubiera sido algo que difícilmente alguien podría haber dicho que no, porque nace de abajo arriba desde un documento evidentemente elaborado por ustedes y que probablemente no hubiera tenido al final

(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]

tampoco muchas más alegaciones, o a lo mejor sí, no lo sé. Pero creo que es importante, en cuestiones que afectan tanto al ámbito de Aragón, haber intentado trabajar más desde abajo, haber instado a que los presidentes de comarca tuvieran reuniones con sus grupos comarcales.

Pero no solo con sus grupos comarcales: con asociaciones sindicales, con asociaciones de vecinos, con... colectivos que en cada una de las comarcas tienen diversa actividad y que, desde luego, aportan y enriquecen los documentos, y muchas veces se les dice que no se puede hacer por la razón que sea y al final la gente lo entiende y yo creo que eso, bueno, es una sugerencia que probablemente llegue tarde y en ese aspecto creo que debería haber sido considerado.

Bueno, nosotros tenemos también alguna duda. Una ya la he trasladado con el tema de cómo va a casar el tema de los proyectos del Plan Red en el sentido de que aquellos proyectos que se han indemnizado, se han pagado, si ya se van a poder ejecutar en breve o cuándo lo tiene previsto.

Y una duda en referencia a que el Gobierno —ya es una duda en plano más reflexivo político— ha venido diciendo que la deuda es mala, la deuda es mala, y ahora nos encontramos con que vamos a licitar más obra (bienvenida sea) en base a la deuda, en el incremento del déficit que se nos va a permitir. Por tanto, la deuda, si usted considera que han estado equivocándose... Ya no usted, porque usted a lo mejor ha cumplido en la medida de sus posibilidades con lo que le han marcado otros; si se han estado equivocando sus compañeros, sus correligionarios, marcando criterios de reducción de déficit que se ha mostrado que han llevado a que las carreteras aragonesas estén en peor estado y que, desde luego, no tengamos las inversiones necesarias.

Yo finalizo diciendo que —porque es un tema que hemos hablado muchas veces— vamos a estar atentos a la evolución, como no puede ser de otra manera, de las carreteras aragonesas, de cómo va evolucionando su estado.

Las de los tres dígitos que usted cita (que son las más importantes, desde luego), pero también las otras, por las que circula mucha gente y muchas veces en el ámbito rural donde hay camiones, vehículos pesados y generan mayor problema de inseguridad. Vamos a estar viendo cómo evoluciona la viabilidad del plan en el futuro y veremos la

(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]

voluntad del Gobierno también para poderlo desarrollar y también, desde luego, veremos qué cambios y estaremos atentos a qué cambios puedan producirse en el futuro, más allá de que un plan tan largo en el tiempo, como usted bien sabe, probablemente (y desde luego es una esperanza de nuestra organización política) no acabe su Gobierno desarrollándolo en su totalidad porque seamos nosotros, o cuando menos... ya no sé si en solitario o en coalición, los que podamos gestionar a la mayor brevedad posible este departamento o cualesquiera otros en el ámbito de la comunidad autónoma.

Por tanto, señor consejero, le agradezco nuevamente su comparecencia en el día de hoy y simplemente decirle que vamos a estar atentos a la evolución de un plan que ha confeccionado su departamento.

El señor presidente (GALVE JUAN): ¿Señor consejero?

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO): Sí.

Gracias, señor Aso, por su planteamiento respecto a este tema.

Únicamente dos comentarios.

Modelo participativo. Bueno, yo llamé a los presidentes de las comarcas, que han estado representados en esta comisión. Todos ellos han dado su parecer, o casi todos, y yo respecto a la organización interna no puedo opinar.

Lo único, usted me plantea que nazca de abajo arriba. Pues, como usted tiene un futuro seguro, pues empiece ya a trabajar de abajo arriba y, bueno, dentro de unos años, seguro que cuando esté usted con estas responsabilidades, tendrá los datos adecuados, porque el trabajo de abajo arriba a veces lleva bastante tiempo.

Pero, en fin, a mí me parece bien. Yo ojalá tuviera más trabajo de abajo arriba y estoy encantado... Tengo trabajo desde abajo, porque los grupos que me apoyan me transmiten, y yo espero que ustedes también me transmitan ese trabajo desde el principio.

Y, respecto a la deuda, la deuda exagerada es mala.

(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 (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor consejero. Turno ahora del Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista. ¿Señor Briz?

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Bienvenido, consejero, a su comisión; al señor Arminio y a otros miembros de su departamento.

Bueno, a mí me parece un tema importante y le quiero decir lo primero que estaríamos encantados de que saliese bien. Lo digo sinceramente.

Porque, además, le tengo que decir y lo he dicho, y lo he puesto por escrito, que nos gusta más este plan que el anterior, aun teniendo menos inversión y quizá con algunas dificultades.

Claro, el problema que vemos aquí es que este plan impide la privatización pero, claro, nos parece fundamental un plan de carreteras en la situación que tenemos actualmente para ese impulso social y económico (estamos de acuerdo) en la creación del empleo; que usted ha dado cifras que a mí me parece que sería interesante si las mantiene vivas (cinco mil setecientos empleos en once años).

Efectivamente, si eso se cumpliera sería muy interesante para el desarrollo de Aragón y para el empleo. Pero, claro, con políticas de austeridad y con políticas de ajuste, eso nos parece muy complejo, por lo tanto ahí vamos a tener alguna duda que querría que usted me intentase aclarar.

También le tengo que decir que... y como le dije ya en el debate de septiembre: utilizan, lógicamente también de una manera propagandística el decir vamos a invertir más dinero que en tiempo anterior. Vamos a ver si eso es cierto porque, al fin y al cabo, es estadística.

Yo lo que veo es que ustedes, en la planificación que hacen de este plan de carreteras, de 2013 a 2016 tenían previstos ciento doce millones que, si no me corrige, se va a cumplir. Este periodo con estas cifras que ustedes dan en avance, las prioridades, ¿este es el dinero que se va a invertir, esos ciento doce millones que corresponderían, más o menos? ¿Ese es el criterio? Lo digo por tener las ideas claras porque, claro, luego en 2016-2020 ya hablamos de esa cantidad, pero anual. Lo digo por clarificar.

(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]

Luego tengo otra duda con respecto al desarrollo de este plan. Usted dice, y creo que lo he leído en las notas de prensa que ustedes plantean y en la información, que van a actuar sobre los cinco mil seiscientos setenta kilómetros.

A mí me gustaría mucho saber en estos tres años, que aquí no aparece esa actuación sobre capilares y sobre todo lo demás, cómo y con qué inversión. Sería muy interesante. Yo sé que me va a decir las obligadas, pero ¿con qué inversión van a hacerlo?

Porque, claro, las obras se especifican mucho más en un reducido número de kilómetros (mil ochocientos noventa y siete), aunque usted ha dicho que ha incrementado. Porque yo le tengo que decir, ¿se acuerda que tuvimos un debate muy interesante, incluso a nivel fuera de micros, que era la A-220? ¿Se acuerda? Bueno, pues yo le agradezco que rectifique, pero me gustaría saber por qué han cambiado esos criterios, si antes no era, ahora sí... En definitiva, qué criterios se han llevado para incrementar estos cien millones que usted ha planteado refiriéndose fundamentalmente a actuaciones de construcción, a actuaciones con otras administraciones en coordinación cuarenta millones... En fin, cuáles han sido los criterios, por qué ha habido esas modificaciones...

Y no solamente las alegaciones, que también sería interesante ver por qué motivo esas alegaciones se cumplen o se incluyen, o por qué no se incluyen, en definitiva, sería también muy interesante que nos pudiesen plantear.

Luego, a mí me parece también interesante que esos proyectos que hemos pagado con dinero público que derivan del Plan Red pues tuviesen una efectividad en estos planes, lógicamente, a mí me gustaría esto cómo se incardina y que me pudiera plantear qué disponibilidad y viabilidad van a tener esos proyectos. Y luego, hay una cosa que me parece también interesante. Ustedes han hecho una priorización de 2013-2016 de una serie de obras que podemos estar más de acuerdo o menos de acuerdo, pero a mí me gustaría saber si los criterios han sido por la necesidad perentoria porque son ejes más vertebradores, porque está en peor estado, porque la inseguridad...los motivos.

Y luego, también, me interesaría mucho porque claro fíjese, señor consejero, yo no soy quien va a gobernar en las siguientes elecciones, si lo supiese pues fíjese qué

(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]

poderes llegaría a tener, pero lógicamente, lógicamente, a lo mejor ustedes no o sí, pero está claro que en el 2015 y usted ha dicho una cosa muy interesante, yo le anoto todo lo que dice, va a licitar todos los proyectos de esta etapa del trece al dieciséis, creo que ha dicho, y ustedes en 2015 en mayo, se someten o nos sometemos a elecciones. Por lo tanto, vamos a tener ahí una situación compleja, por tanto, a mí me interesaría mucho saber si eso es posible, y si no cuando sea posible, cuáles van a ser los plazos de ejecución de todas estas obras que se plantean de 2013 a 2016, porque claro yo le querría plantear lo siguiente: ustedes han tenido reuniones con diversos alcaldes, me consta, y ha habido algunos compromisos, por ejemplo, en variantes y le voy a poner el caso concreto que aquí no está, que aquí no está, ¿ustedes, con el alcalde de Villamayor, se han comprometido a ejecutar, o a hacer, o a planificar o a incluir cuándo, cómo? Es una pregunta que le hago, por tanto, porque hay conversaciones, hay reuniones y bueno, pues aquí no aparece, los plazos no sabemos muy bien cuándo se va a hacer esto, cuándo serán los compromisos, se va a incluir algo más aquí; las alegaciones usted ha dicho que había diez alegaciones sobre variantes. Todo eso es lo que quiero que me explique y con todo eso y con lo que usted me está diciendo y con todo lo demás, pues Chunta Aragonesista tendrá una óptica positiva sobre el tema.

Porque usted ha dicho también cosas que a mí me parecen interesantes y que me gustaría que me dijese cuál han sido los criterios, por ejemplo, las estaciones de esquí, las carreteras de acceso, van a incluir la A121, que en principio, la quiere transferir la titularidad a la Administración central, etcétera, etcétera.

Todo esto me parece interesantísimo y que se consiga, ya digo, la vertebración del territorio con ciudades principales y tal, pero yo tengo algunas cosas que me gustaría también que me explicase, por ejemplo, estrategias financieras ¿cómo se va a financiar todo esto?, ¿cómo se va a financiar todo esto? Porque claro en estos tres años parece que la inversión no va a ser muy potente hacemos una cuenta, serían cuarenta y dos, cuarenta y cinco millones que es lo que ustedes planteaban del 2% del valor patrimonial, ¿se acuerda? Usted llegó a decir en su momento que pasarían de cuarenta y dos millones a cuarenta y cinco. Pero, claro, hablamos de los quinientos veinte millones totales, de los que usted hablaba, para conservación; de los quinientos ochenta y seis millones para

(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]

construcción, es decir, ¿cómo se va a financiar todo esto? Incluso le voy a hacer una pregunta más concreta, señor consejero, estos diecinueve millones del Plan Impulso que ustedes plantean para carreteras, ¿para qué se van a utilizar? Por ejemplo.

En definitiva, lo que a mí me gustaría saber es qué cronología y qué inversiones y cómo se va a poder financiar supuestamente, claro si en el 2016 o el 2015 en mayo, ustedes ya no están, su problema ya no será. Pero si estamos en la misma situación económica que actualmente, ¿cómo se va a financiar todo esto, cien millones anuales de inversión en carreteras? Yo, es una pregunta, que hago porque efectivamente, el que hace un plan y plantea su financiación supongo que tiene pensado algunas cuestiones cómo se van a resolver, porque desde luego si no, no tengo demasiado claro cómo puede tener viabilidad si lo que buscamos es la eficiencia y la eficacia.

Porque, claro, yo leo noticias y trato de atar cabos, yo trato de ser inductivo señor consejero y ustedes ayer aprueban, ¿fue ayer verdad?, en el Consejo de Gobierno de Aragón, pues tres vías con doce millones y medio de euros y estas corresponden con la priorización de acondicionamientos, ¿estoy en lo correcto, o no es?, ¿sí? bueno pues como ve aquí de repente, se aprueban unas licitaciones unos planes y otros no; bueno quiero decir que esto a mí me produce cierta, no digo confusión, pero no tengo muy claro cómo es el proceso y lo que quiero que usted me lo aclare, ya sabe siempre lo mismo, yo soy reiterativo, ya sabe, pero claro ¿por qué esto y no se ha hecho la 220? voy a ser localista, porque

El señor presidente (GALVE JUAN): Vaya concluyendo señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: ¿Ya tengo que terminar? Que pronto se ha pasado esto.

Bueno, en fin, quiero decir que, señor consejero, acabo por el principio. Chunta Aragonesista estaría deseosa, como grupo parlamentario deseoso que se cumpliera este Plan y que fuese adelante, porque, efectivamente, la situación en las carreteras aragonesas, si sigue esto así, va a ser muy problemática y muy complicada. Y usted sabe mejor que yo, porque usted es ingeniero de caminos y yo no, que para recuperar luego

(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]

unas vías hace falta una inversión mucho mayor de la que se podría tener que hacer ahora.

Por tanto, le pido simplemente eso, concreción, claridad y que me diga algunas de estas dudas si puede ser y si no pues seguiré leyendo los periódicos y trataré de informarme donde pueda y como pueda a través de los alcaldes o como sea.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias señor Briz. Señor consejero

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO): Sólo una contestación.

La estrategia financiera se la he comentado desde el principio. La estrategia financiera de este plan, puede haber otras ayudas, otras cosas que vengan a acelerar más o a impulsar más el plan, la estrategia es la de poner en los presupuestos ordinarios del Gobierno de Aragón las cantidades necesarias. El gobierno actual se ha comprometido a hacerlo en el período 2013-2015, en el 2013 ya lo ha hecho, en el 2014, también hay que ver si el plan al final es de 2013-2024 o 2014-2025 porque la tramitación del plan, pues, puede derivar, pero eso no quiere decir que no estemos empezando ya, estamos empezando.

Respecto a lo demás, mire usted, las licitaciones con anualidad de 2013 y 2014 han salido ya en conservación extraordinaria trece millones trescientos veintiséis mil, están en trámite avanzadísimo para conservación de toda la red veintinueve millones de euros con anualidad digamos simbólica en el trece, porque en el trece ya sabe usted que trajimos unas obras que empezamos en el doce y acabarán en noviembre pues para el mes de diciembre luego catorce y quince, o sea, prácticamente, treinta millones para dos años; con lo cual, creo que llegaremos a la mayor parte de la red y les puedo dar nota en cada una de estas carreteras de cuáles van con la anualidad del trece, del catorce y del quince hasta las cantidades que están previstas que, vuelvo a decir, que para acondicionamientos son ochenta y ocho trescientos treinta y cinco en el [¿...?] ochenta y seis; para refuerzos cuarenta y cinco setecientos setenta y nueve; para conservación

(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]

ordinaria, aparte de las brigadas estos veintinueve millones de euros, para travesías y variantes treinta millones de euros vuelvo a decir en el presupuesto 2013-2015, que es el que, al que yo me debo comprometer lógicamente.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias señor consejero.

Turno ahora para el representante del grupo del Partido Aragonés, cuando quiera señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Muchas gracias señor presidente.

Bienvenido señor consejero, todos los que le acompañan.

A nosotros nos parece muy oportuno y muy conveniente, ya lo hemos dicho en otros momentos, la existencia de un plan de carreteras una vez ya finiquitado el Plan Red yo creo que no vamos a perder mucho más tiempo en este tema.

Es indudable que una comunidad autónoma en la que hay once mil quinientos kilómetros de carreteras entre distintas administraciones el tener un plan que ayude a impulsarlas, a mantenerlas y a mejorarlas es absolutamente imprescindible. Por lo tanto, nos parece oportuno y bienvenido sea este plan con, sobre el que queremos hacer algunas consideraciones generales sin entrar demasiado en lo que es la cuantificación numérica —porque nos parece que eso va de suyo— y hay otros elementos sobre los que se tienen que seguir trabajando porque nos parece que son los que le pueden dar, al final, una auténtica eficacia a un plan de estas características.

En primer lugar, usted ha hecho referencia, y nos parece importante insistir en ello, lo hace también en el informe del Consejo Económico y Social y creemos que es una línea importante de trabajo, es en la coordinación entre las administraciones. Es verdad que existen distintas titularidades y, por lo tanto, puede que lo que sea prioritario para uno no lo sea para otro y, al final, «entre todos la mataron y ella sola se murió», es decir, que lo que es importante es que haya esa coordinación incluso a la hora de realizar determinadas inversiones que vayan acompasadas las unas con las otras. Sería absurdo

(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]

plantear un eje entre Tarazona y otro sitio sin pensar en travesías, sin pensar en coordinaciones con otras vías secundarias.

Es decir, nos parece que en esa línea se tiene que trabajar abundantemente porque eso hará mejorar la eficacia que al final es de lo que se trata porque el hablar de carreteras, y lo hemos dicho muchas veces, es hablar de empleo, es hablar de impulso económico, es hablar de desarrollo de la inversión, es hablar de vertebración del territorio, es decir, es hablar de muchos temas que tienen una trascendencia socioeconómica en generación de empleo, ya no solo directo por lo que se pueda plantear que se ha comentado aquí, seis mil empleos en estos años serán los directos por este plan pero es que luego puede haber muchos indirectos que dependen del funcionamiento real, del mejor funcionamiento de este plan.

Y a nosotros nos parece bien también este plan por lo que tiene un poco de llevar a la realidad un tema sobre el que el PAR ha hablado muchas veces, que efectivamente el control del déficit es importante pero hay que impulsar también la actividad económica, indudablemente una forma de impulsar la actividad económica es el impulso de la inversión en obra pública, eso está descubierto, está inventado y por lo tanto en esa línea a nosotros también nos parece un buen proceso en un momento muy oportuno en el que ya va siendo hora de dejar de hablar de algunos temas muy recurrentes como ha sido el control del déficit para empezar a hablar de medidas de impulso económico en el que ya llevamos un cierto retraso.

Hay elementos que son también consustanciales con un plan de estas características como es el consenso. Estamos hablando de un plan que abarca del 2013 al 2024, con cuatro legislaturas prácticamente las que van a estar involucradas en este proceso.

Y lo que no podemos es plantear un cortoplacismo de dos años para determinadas medidas que los cuatro años siguientes se puedan ver modificadas porque el plan no se ha hecho bien, no se ha hecho con el suficiente consenso y no hayamos sido capaces de que entre todos hayamos aportado lo necesario para que ese plan tenga una efectividad.

(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]

La dificultad es siempre la financiación, pues claro, eso ya..., se puede hablar de año en año pero lo que es bueno que si existe ese consenso en general con el plan será más fácil llegar al consenso de la financiación y al mantenimiento de la financiación con independencia del color político del gobierno o de las personas que puedan ocupar los puestos que tengan responsabilidad al respecto.

Porque al final no será más que la voluntad política del gobierno la que establezca si en esos presupuestos van a ir unas cantidades o van a ir otras.

A este respecto también nosotros queremos dejar encima de la mesa que no nos negamos a que en el futuro con mejores situaciones económicas, con más posibilidades, con otra situación en las empresas, se pueda volver a recurrir a la colaboración pública-privada. Nos parece que eso podría ser un elemento sustancial a la hora de impulsar un plan que, insisto, a nosotros nos parece importante.

Hoy es difícil hablar de esos temas con todos los problemas de financiación que hay, no cerremos puertas a ninguna posibilidad que se pueda plantear en unos momentos de una situación económica normal, ya no digo tan buena o mejor como la que había hace unos años, pero estemos hablando de una situación normal porque nos parecería también un camino sobre el que se tiene que seguir planteando importantes mejoras dentro de todo lo que sea posible, evidentemente.

Por lo tanto poco más. Desde nuestro punto de vista es un plan que puede ser muy positivo para Aragón desde muchos aspectos, insisto, de la actividad económica, el empleo, la estructuración y en el que es bueno contar con todos, vuelvo a ese tema porque me parece que es lo fundamental.

Si somos capaces de hacerlo y este plan tiene continuidad podremos plantear si están todos los que son, si no, pero desde luego lo que tenemos que procurar es que estén los más importantes y que de una vez esas proposiciones no de ley recurrentes que van pasando por aquí diciendo estos tres kilómetros, estos siete o estos veintisiete, se vean reflejados y entre todos seamos capaces de llevar adelante un plan de carreteras que, insisto, nos parece que es estratégicamente muy importante para el desarrollo de Aragón.

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 (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Blasco. Señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transporte (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO): Muchas gracias, señor Blasco. Solamente una cosa o dos. Una, estamos buscando el consenso, lo hemos buscado en el estudio previo en la comisión con las comarcas, de hecho por eso, por consenso y porque alguna vez no solo consenso sino convencimiento de que lo que nos plantean en un diálogo es conveniente, hemos incorporado cien millones.

Por eso he dicho lo que he dicho al empezar mi exposición de que algunas de las alegaciones las vamos a intentar tener en cuenta, siempre dentro de la posibilidad presupuestaria, y respecto a la colaboración público-privada le debo decir que hay dos maneras de colaborar público-privada: una, la financiación anticipada a través de la colaboración privada y, otra, la financiación mixta.

El plan, como saben ustedes, plantea acciones de interés concertado entre ayuntamientos y gobierno y, por qué no, actuaciones de interés entre la iniciativa privada y la pública. Hay alguna obra de carreteras que indudablemente interesa a todos los aragoneses, interesa a algún municipio también especialmente, por la actividad económica de ese municipio, y a lo mejor también interesa a alguna empresa.

Entonces, desde ese punto de vista, uno de los reglamentos o de las acciones que en la Orden de 2 de abril de 2013, en el propio plan se menciona, que es la posibilidad de un decreto de cómo se puede hacer colaboración público-privada o por lo menos concertación, las dos cosas, o colaboración público-privada o concertación de administraciones para conseguir una financiación mixta, no necesariamente una financiación anticipada.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor consejero. Turno ahora pues del representante del Grupo del Partido Socialista. Señor Ibáñez.

(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 IBÁÑEZ BLASCO: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días señor consejero, bienvenido de nuevo a esta comisión, a usted y al director general y a las personas de su departamento que le acompañan.

Bien, nosotros ya sabe que pensamos que era mucho mejor la solución que planteaba el Plan anterior, pero como ha dicho el portavoz del Partido Aragonés tampoco vamos a insistir más en ello. Las cosas están como están, ustedes han decidido lo que han decidido y ahora nos encontramos con este Plan general de carreteras que, si me permite antes de empezar y creo que tiene mucha relación pero el Grupo Parlamentario Socialista no quiere dejar pasar esta oportunidad de esta comisión donde estamos hablando de carreteras y de financiación del plan y de..., pues usted ha hablado de las transferencias de carreteras en su día que a su juicio se hizo mal en el sentido de que no vinieron dotadas como era necesario, pues en ese ámbito en el que además este Plan general de carreteras también plantea cosas que hay que negociar y que hay que pactar con el Ministerio de Fomento, con el Gobierno de España, que, por cierto, ya aprovecho para preguntarle qué opina Fomento y el gobierno español de esas carreteras que usted dice que hay que cederles y en qué condiciones se van a ceder.

Y todo esto, como decía, al hilo..., también aprovecho, ayer se lo dije cuando se debatía o se compareció con el tema del avance, también hablamos de algo que usted no habla nunca, que nosotros le planteamos, el quinto cinturón que plantea este Plan general de carreteras, que se supone que es una obra en principio, suponemos nosotros, que debería financiar el ministerio y que además también le dijimos que atraviesa uno de los campos de tiro del ejército español que no sabemos exactamente por dónde lo quieren pasar, no nos lo ha aclarado hasta ahora, a ver si hoy tenemos suerte.

Y como decía, todo esto al hilo de la noticia de estos días de que el Gobierno de España ha decidido que los peajes de las autopistas en Cataluña sean gratis y que en Aragón estamos pagando los aragoneses de nuestros presupuestos con lo bien que nos vendrían esos dineros para mantener nuestra red de carreteras. Queremos dejar constancia de nuestro malestar ante esa discriminación y esa falta de coordinación porque nos da la impresión de que el Gobierno de Aragón se ha enterado por la prensa de que eso estaba pasando. Entonces ya nos parece también excesivamente lamentable.

(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]

En cualquier caso, ustedes, señor consejero, el nuevo gobierno, gobierno de coalición Partido Popular-Partido Aragonés, han fiado todo en materia de carreteras a este Plan general de carreteras y el Plan general de carreteras ya sabe que nosotros le hemos dicho y le volvemos a reiterar que no arregla las carreteras.

El Plan general de carreteras es un instrumento de planificación muy importante pero es mucho más importante la consignación que año tras año figura en los presupuestos de la comunidad autónoma para arreglar las carreteras.

Y la diferencia que tenemos con ustedes en estos momentos (y lamentablemente también con el PAR porque está participando de este Gobierno) es, por un lado, la financiación, de dónde se debe obtener la financiación, cómo debe de ser la financiación del plan y sobre la situación de la red de carreteras actual.

Usted, señor consejero —y yo puedo estar de acuerdo con usted en una parte— siempre hace mucho hincapié en la conservación. La conservación es fundamental, señor consejero, desde luego. Pero la conservación, para que realmente sea efectiva, debemos de tener una red de carreteras autonómica acorde al siglo XXI. Si tenemos una red en algunos aspectos del siglo XIX, o del siglo XX, de principios del siglo XX, pues con el mantenimiento, señor consejero, no solucionamos el problema.

El anterior Gobierno era consciente de esa situación. Tras varios años... Además era una situación económica mejor que la actual. Se invirtió mucho dinero en carreteras y, aun así, nos dimos cuenta de que había sido insuficiente, de que no habíamos sido capaces (probablemente por aquella transferencia que se hizo en su día, pero también nos ha pasado en educación y después hemos hecho otras cosas) en carreteras de actualizar nuestra red de carreteras y tener una red de carreteras autonómica acorde a los tiempos que vivimos, lo que supone, lógicamente de coartar la posibilidad al desarrollo prácticamente de la inmensa mayoría del territorio aragonés.

Y esas son las razones, las claves y las diferencias fundamentales que tenemos en este tema. ¿Cómo financiamos? Porque el Plan Red lo que planteaba era... en tres años usted dice que había unos costes que este plan no tiene. Lógicamente. Nos dejaban un dinero, nos hacían unas obras...

(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]

En tres años, señor consejero, usted lo sabe, se mejoraban creo recordar en torno a ochocientos kilómetros de la red que soporta el 75% del tráfico. ¿Usted ha encargado a alguien que le haga un estudio de qué rentabilidad tiene que en tres años ochocientos kilómetros de la red autonómica estén en perfectas condiciones y lo que puede posibilitar el desarrollo de todo Aragón en cuanto la situación económica mejore?

Porque, claro, usted la solución que nos plantean ahora, pues como todo nos lo fían muy largo, nos lo fían hasta el año 2024 que vaya usted a saber en 2024 qué es lo que pasará.

Además de eso, nos plantea también muchas dudas. Hemos dicho que nos parecía que era un plan improvisado, poco estudiado, con no excesivo rigor porque, bueno, ante la negativa de hacer el Plan Red había que hacer algo. Y había que hacer un plan.

Pero, mire, es que ustedes este plan lo han incumplido desde antes de nacer. El plan, siendo nonato, el avance, en el apartado 6, punto 2, dice: «Necesidades y posibilidades presupuestarias. El criterio actual del Gobierno de Aragón es que en los próximos años la posibilidad de contar con crédito para la ejecución de este plan es remota.» Fallo. Primer fallo. Error. Ya existe la posibilidad de contar con crédito y, es más, han dicho que lo van a emplear. Para este año, dieciocho millones de euros.

Señor consejero, dentro de ese Plan Impulso que estamos hablando del año 2013, son doscientos cincuenta millones de euros con cargo a deuda; a carreteras parecer ser que se van a destinar dieciocho. Pero si hablamos del trece, catorce y quince, de lo que queda de legislatura, las previsiones, algunas previsiones que yo he oído por ahí, hablan de que podemos estar hablando de en torno a setecientos millones de euros que el Gobierno de Aragón va a disponer de más, pero va a disponer de más con cargo a deuda, no nos van a caer del cielo, los vamos a tener que pagar.

De esos setecientos millones de euros, ¿cuántos sabe el consejero de Obras Públicas que se van a destinar para carreteras en esta primera fase de 2013-2016? Por lo tanto, el avance seguía, lógicamente. Para ello es necesario hacer un plan a débito, a corto plazo.

(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]

Pero después hablaba de tres periodos. Un periodo inicial 2013-2016, un segundo periodo 2017-2020 y un periodo final 2021-2024.

En el inicial, 2013-2016, dice el avance: el presupuesto para la Dirección General de Carreteras debe ser creciente, desde ochenta y dos millones de euros en 2013 a ciento doce millones de euros en 2016. Una sencilla operación matemática, suponiendo que los tres primeros años, trece, catorce y quince, ochenta y dos millones de euros —he sido... ya no puedo ser más comedido—, y ciento doce en 2016, que es lo que dice el avance. Trescientos cincuenta y ocho millones de euros en el primer periodo 2013-2016.

Las cantidades que usted nos ha dicho, las que aparecen en el apéndice quinto, no llegan, ni de lejos, a esas cantidades. Por lo tanto, si en el primer periodo, que es del que podemos hablar y del que estamos hablando, no cumplen lo que ustedes mismos dicen, ¿cómo vamos a pensar que en el futuro va a ser así?

Por lo tanto... Y ya digo, a nosotros, señor consejero... Aparte le voy a decir una cosa (a mí me gusta reconocer las cosas cuando las veo): no le doy a usted todo el mérito, pero la tramitación del avance, su paso por la comisión de carreteras, a juicio de este grupo parlamentario ha mejorado muchísimo el avance, a nuestro juicio, y además le ha obligado a usted a poner en el avance una priorización pero concretando tal tramo, tantos kilómetros, mantenimiento, acondicionamiento integral,... que eso en el avance inicialmente no aparecía.

Usted sabe que desde este grupo se lo hemos venido reivindicando y, bueno, finalmente, gracias a la tramitación que la ley obliga a hacer del plan...

El señor presidente (GALVE JUAN): Debe ir concluyendo, señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Termino enseguida, señor presidente.

En definitiva, ya digo, nos preocupa, primero, que un plan ni ustedes mismos están cumpliendo, que las cosas que decían (lo del crédito, lo de la financiación) ya ustedes mismos se han desmentido, y nos alegramos, no crea que no. Porque le voy a decir una cosa, usted ha dado su criterio sobre el déficit y la deuda, y yo le voy a dar el

(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]

nuestro: el déficit y la deuda nosotros lo vemos de la siguiente... necesitamos la mínima que nos permita hacer lo que necesitamos hacer y que además seamos capaces de pagar. Pero eso no es ni el 1,2, ni el 1,6, ni el 0,8 ni lo que se les apetezca a los señores de la Troika marcarnos en cada momento.

Ya le digo, nosotros entendemos que el déficit necesario y la deuda que tiene que tener un país es la que le permita hacer y cubrir aquellas necesidades que tiene y que, lógicamente, además se sea capaz de pagar.

Por lo tanto, señor consejero, seguiremos expectantes a los cambios, a las modificaciones que sobre la marcha van haciendo en función de...

Una tarde ocurrió una cosa muy curiosa con estos cien millones de euros de más. Sacaron una nota de prensa, a los cinco minutos la desmintieron y finalmente... Sí, sí, una tarde anunciaron que iban a poner cien millones más en el plan, a los cinco minutos una nota desmintiendo, que había sido un error, y finalmente acabaron poniendo los cien millones. Pero, bueno, esa es la forma en la que usted nos tiene acostumbrados a gestionar. Y ya le digo: a nosotros nos parece bien que tengamos un plan general de carreteras, siempre nos ha parecido fundamental, pero reiteramos que el plan general de carreteras no arregla las carreteras.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Ibáñez.

Señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO): La vida es una sucesión de cosas que ayudan a vivir. Un plan general de carreteras yo creo que ayuda a que las carreteras estén bien. Es un [**¿comienzo?**] necesario.

Vamos a ver, nosotros estamos proponiendo lo que somos capaces de pagar. El problema es que ustedes en el año 2009 tenían noventa y dos millones en el presupuesto que no ejecutaron para carreteras, en 2011 setenta, dejaban de poner en 2012 y 2013 y

(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]

en 2014 ponían ciento treinta que no éramos capaces de pagar. Ese es el problema. Esa es la realidad.

Segundo dato: el apéndice quinto es una parte. Como saben ustedes, son las obras de acondicionamiento, de refuerzo,... una parte. Sumen ustedes y les acabarán saliendo las cantidades.

Pero bueno, pese a ello, un dato más. El quinto cinturón hay que hacer un estudio informativo, es lo primero que hay que hacer, es lo que el plan propone, igual que propone en Villamayor —aprovecho para decirle, señor Briz, que antes he olvidado decírselo y lo he apuntado para decírselo a la segunda—, pero es lo que propone y es lo que vamos a hacer: un estudio informativo o una travesía mejor. Eso lo pactaremos como una acción concertada, seguro con el ayuntamiento.

Y nada más. Yo creo que de todos ustedes está saliendo que el plan está caminando hacia la mejora. Eso es lo que la ley propone y lo que nosotros hemos intentado, es decir, hemos sugerido con un avance, de abajo arriba, como decía el señor Aso. Luego, las Cortes, que están por encima; los ciudadanos, que están por encima, nos están recomendando que incluyamos otras cosas, y las incluimos.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor consejero.

Turno ahora para el representante del Partido Popular. Cuando quiera, señor Campoy.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Pues muchas gracias, presidente.

Y buenos días y bienvenido, señor consejero. Bienvenido el equipo que le acompaña. Bienvenido el señor director general de Carreteras.

En primer lugar, le agradezco su exposición, una exposición extensa, una exposición detallada y una exposición muy clarita del Plan general de carreteras 2013-2024, que era objeto de la comparecencia que hoy nos trae a esta comisión.

Y una intervención en la que ha dejado claras —por lo menos a juicio de este grupo parlamentario— varias ideas. En primer lugar, la importancia que ocupan para usted, para su gobierno y para su departamento las carreteras. Carreteras que vertebran y

(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]

agilizan el territorio, carreteras que conectan nuestros pueblos y ciudades y carreteras que son absolutamente imprescindibles que estén en buen estado para podernos desplazar a los colegios y a los hospitales que dan servicio a todos nuestros pueblos y a todas nuestras ciudades.

En segundo lugar, el Plan Red. El cansino y repetitivo Plan Red. En marzo de 2011, el Gobierno anterior contrató el Plan Red. A fecha de hoy no se ha podido formalizar ni llevar a cabo el Plan Red, por causas no imputables a la actual Administración. Fundamentalmente dos causas: falta de financiación bancaria y resolución por mutuo acuerdo de los contratos. Punto y final. Ya no hay Plan Red.

Tercera idea: había que buscar nuevas soluciones para las carreteras, para las carreteras de Aragón que tanto preocupan a esa comisión, hasta el punto que esta comisión, prácticamente, sustancia el 60% y el 70% de los temas en materia de carreteras. Y ahí había que dar solución, fundamentalmente basando, intentando tener en este plan general menores costes indirectos, intentando que el 70% y el 80% de la inversión se trasladara a las carreteras e intentando priorizar la seguridad que tanto preocupa a este parlamento y que tanto preocupa a los ciudadanos de Aragón.

Cuarta idea que usted ha destacado: es un plan tremendamente transversal, en el que usted ha tenido en cuenta criterios territoriales y socioeconómicos, criterios de mejora y de seguridad vial, criterios de mantenimiento de carreteras, criterios de eficiencia y de coordinación entre administraciones, y con unos objetivos también claramente marcados, señor consejero, criterios de mantenimiento y de conservación, criterios de mejora de la seguridad vial, criterios de acondicionamiento de refuerzo de firmes. En definitiva, señorías, de todo lo que hablamos aquí comisión tras comisión.

Y, desde luego, no le podemos reprochar nada a la elaboración del plan por cuanto que ha sido plural, ha buscado el consenso y ha tenido el mayor de los diálogos. Se ha reunido usted con ayuntamientos, con diputaciones, con comarcas, y de todos y cada uno de los colores políticos que existen en Aragón.

En quinto lugar —y le han preguntado hoy sus señorías—, un plan sin financiación que le acompañe no es plan, y lo ha explicado usted muy claramente. Tiene tres patas este plan. Y, señor Ibáñez, ha comentado que fiaba muy largo, pero es que su

(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]

Plan Red, su cansino y repetitivo Plan Red fiaba el plan hasta el 2049. Nos sobran veinticinco años. Estamos 2013-2024. Pues si a usted esto le parecen muchísimos años, imagínese su cansino y repetitivo Plan Red hasta el 2049. Esto no son cuatro legislaturas, señor Blasco; no me salen las cuentas cuántas legislaturas son pero, vamos, pero bastantes con el Plan Red.

En definitiva, setenta y dos millones de euros que marcaba usted, ampliable hasta ciento doce en la primera parte. Pero como todavía no se ha terminado el plan, cuando terminemos la elaboración del plan se marcarán los presupuestos.

¿Esto responde a las necesidades de los ciudadanos? A nuestro grupo parlamentario le parece que sí, que sin duda responde a las necesidades de los ciudadanos. ¿Por qué? Porque este plan ahora sí que tiene fondo, tiene forma y tiene oportunidad. Tiene fondo porque tiene un plan en el que contempla prácticamente todas las obras necesarias para Aragón, prácticamente todas las obras necesarias para Aragón y que diferencia prioridades. En primer lugar, las obras de seguridad vial y los puntos negros de Aragón; en segundo lugar, las obras de mantenimiento, y el resto, para la tercera fase.

Tiene forma porque, desde luego, ha sido un plan plural, ha sido un plan respetuoso tremendamente en las formas, ha sido un plan que está buscando el consenso y ha sido un plan que ha buscado el diálogo. Y tiene la oportunidad porque es un plan absolutamente necesario en estos momentos para Aragón. Este Grupo Parlamentario Popular, señor consejero, le va a acompañar a la finalización de este plan, y, desde luego, tiene muchísimas ganas de que se ponga ya en práctica.

Muchísimas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Campoy.

Muy bien, pues turno ahora para el señor consejero para responder a todas las cuestiones planteadas y por un tiempo no superior a diez minutos.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO): 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]

Señor Campoy, muchas gracias.

Realmente, el plan ha intentado priorizar, ha intentado consensuar, y yo vuelvo a decir que es un plan proceso. Es decir —lo ha dicho alguno de ustedes—, o sea, es decir, doce años son doce años. Es decir, tenemos que marcar la estructura en la cual basar el trabajo en los próximos doce años, pero tenemos que darle libertad al Gobierno que venga, naturalmente; y el plan le va a dar libertad al Gobierno que viene.

Vamos a tener evoluciones. A lo mejor, ojalá,... estamos esperando alguna nueva implantación en el área Cinca-Somontano o Binéfar, ¿no? Es decir, eso pues puede generar nuevas necesidades de inversiones. En Ejea, pues en algún otro lugar de Aragón, una nueva actividad económica puede generar que durante doce años haya que hacer otras cosas distintas. Y el plan, en nuestras previsiones, tiene una cierta capacidad de ser revisado, aparte de que la propia Ley de Carreteras lo exige cada cinco años.

Voy a dar algunos datos que antes no he hecho respecto a algunas cosas. Lean ustedes en la orden de 2 de abril, en la exposición primera, lo que dice el punto 4: «considerando que el plan deberá incluir la previsión de la evaluación del desarrollo normativo, del procedimiento de selección de actuaciones concertadas que interesen conjuntamente a varias entidades o administraciones públicas». Tenemos elaborado, bastante elaborado, eh, un estudio de un decreto —que lógicamente tiene que ser posterior a la definitiva aprobación del plan en este caso— que nos permita hacer actuaciones en travesías, en variantes, en alguna carretera de interés mixto en el que incluso tenga interés la iniciativa privada, eh. Es decir, eso está ya.

Y eso es lo que estamos trabajando. Estamos trabajando por el consenso. Por el consenso tendremos en cuenta estas alegaciones, y seguiremos teniendo en cuenta lo que en las proposiciones no de ley nos planteen ustedes a lo largo de nuestro periodo de gobierno. Naturalmente que debe ser así y lo iremos incorporando en la medidas que los presupuestos nos lo permitan. Ustedes saben, y lo han señalado, que este plan será un plan real si los presupuestos lo acompañan. Yo tengo el compromiso del Gobierno en el que en el periodo del Gobierno va a ser un plan real, y tengo el compromiso de todos ustedes, que me están pidiendo más inversión en carreteras, de que los siguientes gobiernos también lo harán.

(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]

Entonces, señorías, yo creo que estamos donde estamos. Estamos acabando el estudio de las alegaciones, estamos acabando la redacción definitiva de la propuesta del plan general, estamos iniciando los decretos complementarios, estamos tramitando ya inversiones en este año y los dos años siguientes por valor superior —en carreteras, de acondicionamientos— a ochenta y ocho millones, donde estamos utilizando los proyectos del Plan Red, naturalmente. Los proyectos del Plan Red se van a utilizar en más del 80%; no en el cien por cien, no, en más del 80%. Y, bueno, yo creo que este es un caminar hacia un futuro mejor de Aragón en el que seguro que ustedes van a colaborar junto con el Gobierno en un consenso que yo creo que en este caso es posible y necesario.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor consejero.

Muy bien, pues una vez finalizada su comparecencia, agradecerle una vez más su predisposición para venir a esta su comisión, así como a todo su equipo; y, si les parece, suspendemos la comisión por tres minutos para despedir al señor consejero. Muchas gracias.

[Se suspende la sesión.]

[Se reanuda la sesión.]

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien señorías, si les parece retomamos, retomamos el orden del día.

Retomamos esta comisión y pasamos al punto número tres del orden del día.

Debate y votación de la proposición no de ley número 297/12 relativa al turismo de la nieve, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón.

Para su presentación y defensa tiene la palabra el señor Aso por un tiempo no superior a ocho minutos.

Señor Aso.

(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 ASO SOLANS: Gracias, señor presidente.

Debatimos una iniciativa presentada por nuestro grupo ya hace tiempo, verdad, en septiembre de 2012 que hemos querido mantener, puesto que, aunque han cambiado cosas relacionadas con la parte de la exposición de motivos o los antecedentes que la motivaron, creemos que el fondo, en esencia, no ha cambiado y, por tanto, pues hemos considerado oportuno mantenerla más allá de declaraciones que hemos conocido también esta misma semana por parte del vicepresidente, señor Bermúdez de Castro, en relación al futuro de la estación de Candanchú.

Bueno, nosotros somos partidarios, y quiero decirlo así, de mantener y de mejorar lo existente, o sea, que nadie busque en el grupo parlamentario de Izquierda Unida un discurso de bueno, de cerrar las instalaciones de esquí, de repulsa a las mismas, en fin, no, eso no. No diremos nosotros que la nieve no genere empleo, no diremos que la nieve no dinamiza economía y no diremos que no ayuda a generar diversidad económica en zonas de montaña en una época concreta del año. Pero la nieve no debe ser, desde luego así lo entiende nuestro grupo, la única salida a esta zona de montaña y que, desde luego, la nieve no debe ser una especie de monocultivo empresarial turístico y, por tanto, creemos nosotros que un país mediterráneo como lo es España en el que el cambio climático es una realidad, que va a tener cada vez menos nieve disponible, pues al tener menos nieve natural de forma disponible va necesariamente a utilizar mayor nieve artificial por lo que nuestras afecciones a ríos como consecuencia de la extracción de agua para hacer la nieve artificial, el coste de mantenimiento de las pistas puesto que la energía cuesta un dinero, hará que las deudas en las mismas sean todavía mayor y, desde luego, también será mayor la huella ecológica de la gestión de las instalaciones y pistas de esquí así como el derroche energético de las mismas.

Porque, además, también creemos que sólo genera actividad unos meses a lo largo del año y es demasiada la inversión para tan poco tiempo la actividad. El ejemplo que pusimos recientemente con el tema de la ampliación de las pistas de esquí por Espelunciecha es más que evidente, puesto que la ampliación podría ir en detrimento, lógicamente, de un parque natural que podría ser perfectamente utilizado en época de

(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]

verano para generar turismo. Por tanto, entendemos que las dos actividades, en este caso la de la nieve en época de invierno con las instalaciones existentes sería suficiente y eso sería complementario, como sucede por ejemplo en el valle de Benasque, con un parque natural.

Hay un argumento también que nosotros consideramos oportuno señalar, que es el tema de la deuda. Tenemos ejemplos diversos desde la gestión privada, como sucede con el tema de Candanchú, una empresa privada que hemos decidido gestionar en la actualidad, que tiene potentes pérdidas; se habla en torno a seis millones de euros, lo cual viene a hacer referencia, para hacernos una idea, a aproximadamente la mitad de la deuda que pueda tener el Ayuntamiento de la ciudad de Monzón por toda la historia de su gestión. Por tanto, estamos hablando de que la nieve, en el ámbito de la gestión de la empresa privada a la que algunos grupos siempre ponen como modélica en el sentido de la gestión de la misma, le genera pérdidas importantes.

Lo mismo sucede con la empresa pública (o semipública, ¿verdad?, porque no es pública del todo) como Aramón, que periódicamente necesita avales y ampliaciones de capital y su deuda es importante y puede superar los noventa millones de euros y es incapaz, por poner un ejemplo, habida cuenta de la situación, de acabar de finalizar la urbanización del entorno de la estación de Cerler, como todos los grupos conocemos a partir de un escrito que recibimos, o por lo menos así se nos manifestó, que se mandaba a todos los grupos parlamentarios.

Por tanto, entendemos que la prioridad no debe ser seguir con la apuesta de macro ampliaciones de pistas de esquí sino que, en cualquier caso, debe ser mantener lo que tenemos.

Conclusión. Pues para nosotros la conclusión es que el sector de la nieve se aguanta en la Comunidad Autónoma de Aragón por la deuda del sector público. Esto debería llevar a una reflexión a los grupos que mantienen al Gobierno (Partido Popular, Partido Aragonés y también el PSOE, que en su momento hizo una modificación de la Constitución en el sentido de que la deuda fuera prioritaria en el pago de la deuda con relación a otras cuestiones). Entendemos que es una cuestión importante porque ampliaciones de pistas de esquí lo que nos va a llevar será, inevitablemente, a mayor

(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]

deuda en el sector público y, por lo tanto, menor capacidad de inversión en las actuales instalaciones que se tienen.

Por tanto, nosotros lo que pedimos en la propuesta a grandes rasgos sería rechazar nuevas ampliaciones. El argumento ya lo he señalado en el sentido de que más pistas generarán mayor deuda. Es un argumento meramente económico basado en cuestiones que hemos venido escuchando en los últimos años, ya digo, por los partidos que sostienen al Gobierno.

Una moratoria en las ampliaciones de estas pistas, destinar los recursos previstos que pudieran tener a potenciar lo existente, a consolidar proyectos con la inversión necesaria, a la mejora de los accesos con servicios de transporte colectivo y que sean estas instalaciones, las que actualmente tenemos, las pistas que actualmente tenemos, gracias a la inversión que se pueda realizar, sean consideradas de primer orden y de referencia y calidad.

Finalizo diciendo —ya lo he comentado, pero a modo de conclusión— que ampliar pistas, más allá del impacto ambiental que pudieran generar y sobre el que hoy no he querido pronunciarme, lo que generará será que tengamos menor disponibilidad de recursos para mantener lo que tenemos y, a la larga, también mayor deuda.

Por lo tanto, creemos que mantener los niveles actuales en el ámbito de las pistas de esquí, mejorándolas con las inversiones que fueran necesarias, es una solución más que razonada y razonable para el modelo de esquí que tenemos en la comunidad autónoma. Y es un poco lo que nuestro grupo viene a pedir en el día de hoy.

Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Aso.

Turno ahora para el representante de Chunta Aragonesista. Señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Pues, señor Aso, nuestras tesis y las suyas coinciden en casi todo.

Yo creo que este tema se ha debatido ya en otras ocasiones. Chunta Aragonesista a través del portavoz en la Comisión de Medio Ambiente lo ha dejado manifiestamente

(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 al propio consejero. Y, desde luego, Chunta Aragonesista no condiciona ni cuestiona el esquí como modelo económico o como proyecto de desarrollo económico. Y, por tanto, eso que le he dicho, ¿no? Pero sí que es verdad que no nos parece el modelo que se ha aplicado en Aragón, sobre todo conocido como ese modelo Aramón, donde el ladrillo y la nieve han estado unidos en una simbiosis a veces un tanto imposible.

Por lo tanto, nosotros creemos que es bueno mantener esta actividad económica, pero desde un punto de vista sostenible y, por lo tanto, que preserve determinadas cuestiones ambientales, sociales, la calidad de vida, etcétera. Y sobre todo nos parece muy importante que habría que dimensionar, no porque lo digamos nosotros, sino porque parece que especialistas en este asunto hablan de cierta caducidad en determinado momento de los años cincuenta.

Es decir, que esto no es algo que va a durar siempre, sino que habrá que pensar cómo se redimensionan las infraestructuras para sacarle el mayor rendimiento posible sin afecciones medioambientales importantes.

Por lo tanto, creemos que cualquier propuesta que signifique unión de estaciones o actuaciones que sean poco sostenibles, creemos que no sería propicio mantenerlas y defenderlas.

Se ha puesto ya el ejemplo de la financiación privada, de la pública, de lo que está haciendo el Gobierno de Aragón con algunas de las estaciones y, efectivamente, todos conocemos el procedimiento y creemos que esto habría que intentar modificarlo. El desarrollo del Pirineo tiene que ser sostenible, fundamentalmente, y hay que modernizar y cuidar lo que se tiene.

Y, efectivamente, estaríamos de acuerdo absolutamente en que habría que modificar los servicios, que habría que modificar y mejorar las comunicaciones en un momento determinado, etcétera, etcétera, porque eso llevaría a una potenciación. Incluso sabemos que durante muchos días de la semana la utilización no es la adecuada y seguramente habría que intentar vender mejor, no ampliar los kilómetros esquiabiles sino vender mucho mejor.

(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 tanto, creemos que es interesante la propuesta que hace Izquierda Unida en cuanto a la potenciación y mejora de las instalaciones existentes, consolidar los proyectos y mejorar el acceso a los servicios. En definitiva, es fomentar el turismo patrimonial y de naturaleza, unido al turismo que es llamado de esquí o de nieve.

Por lo tanto, nos parece interesante que se busquen nuevos usos, que se mejore lo que existe y que, por lo tanto, las estaciones de esquí sean viables económicamente y respetuosas con el medio ambiente y, por lo tanto, queremos que eso se pueda desarrollar.

Por todo esto yo creo que es suficiente, el planteamiento de Chunta Aragonesista vamos a apoyar esta proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Briz.

Turno ahora para el representante del Partido Aragonés, señor Blasco.

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

Señor Aso, y a usted me imagino que ya por los antecedentes que ha habido en relación con un tema de estas características, que han sido varios, ya conoce la opinión contraria a la propuesta que usted hace en esta proposición no de ley del Partido Aragonés.

No hace mucho, en la propia Comisión de Economía y Empleo, hubo unas proposiciones no de ley que se debatieron, una de ellas a propuesta del Partido Aragonés, la defendió el señor Ruspira, precisamente hablando del impulso a la unión de las estaciones de esquí. Por lo tanto, estamos hablando de dos temas distintos.

Dos temas distintos en los que nosotros tampoco estamos de acuerdo con que el hecho que se está produciendo con las estaciones de esquí sea un modelo de socializar las pérdidas. También nosotros lo podemos considerar y nosotros, de hecho, lo consideramos como una inversión social. Es decir, ¿qué pasaría si no se hubieran hecho todas esas inversiones en el Pirineo? ¿Dónde estaríamos en estos momentos? ¿Qué hubiera sucedido?

(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 lo tanto, esta postura de sí, hay que mantenerlo, pero no hay que mejorarlo, yo creo que es un poco estar por lo menos en el filo ese del sí pero no.

A nosotros nos parece que, hoy por hoy (y, de hecho, a las pruebas nos remitimos en cuanto a los números), el esquí, la nieve, sigue siendo un sector estratégico, sigue siendo un sector que en el Producto Interior Bruto de Aragón representa el 10% pero que en muchos valles representa más de la mitad de esos ingresos que se producen.

¿Que solo se mueve durante el invierno? La nieve sí, pero las inversiones que hay allí en relación con otras infraestructuras y con segundas viviendas etcétera, también hace que el resto del año haya movimiento en esos valles.

Por lo tanto, nosotros tenemos una visión distinta de la que ustedes plantean con estas iniciativas. Porque otra cosa es que se aproveche el impulso que está produciendo el esquí para intentar captar o para tratar de impulsar otros proyectos de futuro. Pero no creemos que sea una cosa contraria con la otra. A nosotros nos parece que todo eso va en un paquete en el que tenemos que ser capaces de sacar lo mejor que tiene una actividad como es esta, que está produciendo muchos y buenos rendimientos a muchos valles del Pirineo que de otra forma tendrían graves problemas incluso de subsistencia, y desde luego que tenemos que ser capaces de compaginarlo con el respecto al medio ambiente. Pero yo creo que hasta ahora existe la suficiente normativa como para que todo cuanto se haga, se haga de acuerdo con una legislación que existe y que tendremos que cumplir. Si eso es evidente, si eso... no podemos decir lo contrario.

Por lo tanto, a nosotros, desde nuestro punto de vista, seguimos apostando por que se trabaje en un ámbito que es importante, sobre todo para el Pirineo aragonés y otras zonas también de Aragón, en Teruel fundamentalmente; porque dinamiza el territorio, porque asienta a la población, porque crea riqueza. Es que negarse a esto sería tanto como condenar en muchas ocasiones... en el futuro inmediato cuando no entremos en una competitividad con otros valles de la proximidad como pueden ser los franceses o pueden ser los catalanes, si no estamos en esa competitividad es que dentro de poco seguramente el sector de la nieve de Aragón empezará a perder ese impulso y empezaremos a perder muchas sinergias que en estos momentos se están produciendo.

(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 lo tanto —lo decía desde el principio—, creo que todos estos... no he descubierto nada nuevo que se haya hablado ya en anteriores iniciativas de estas características. Desde luego, el Partido Aragonés votará en contra de esa proposición no de ley.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Blasco.

Turno ahora del Grupo Parlamentario Socialista. Señora Broto.

La señora diputada BROTO COSCULLUELA: Gracias, presidente.

Nuestro grupo va a vota en contra de esta proposición no de ley como lo ha hecho en proposiciones parecidas en las comarcas y en los ayuntamientos del Pirineo propuestas por el mismo grupo, por Izquierda Unida. Y la verdad es que, tal y como se está desarrollando el debate, yo creo que lo que podemos darnos cuenta es que es más lo que nos une que lo que nos separa. A veces nos radicalizamos sobre el tema de la nieve y el tema del Pirineo, pero lo que está claro que es un sector geoestratégico. Y nosotros siempre lo hemos planteado, y así lo tuvimos en cuenta cuando gobernamos, y también en la propia respuesta al discurso de investidura de la presidenta, donde planteábamos como muy importante la inversión que se estaba llevando a cabo y que se tenía que seguir llevando a cabo en Aramón.

Porque la nieve es un factor importantísimo para el mantenimiento de la población, para conservar las personas en el Pirineo, que es lo más importante para que podamos conservar el medio ambiente teniendo en cuenta que tiene que producirse —y así se ha producido— esa transformación de una economía agrícola y ganadera de autoabastecimiento a otro tipo; porque lo que está claro es que los habitantes del Pirineo tienen que vivir y tienen derecho a vivir como los de cualquiera ciudad o cualquier otro entorno.

Sí que nos preocupó precisamente en la campaña electoral cuando el Partido Popular hablaba de esa privatización de Aramón, y desde luego manifestaba una falta de

(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]

apuesta por el sector de la nieve, con lo que eso supone para la vertebración del territorio y para el mantenimiento de la población.

La política fundamental, y en este momento mucho más, es el empleo. Nosotros lo tenemos claro, y, desde luego, la nieve es muy importante para mantener el empleo, para asentar la población, y además un empleo localizado. Y si vemos en este momento la situación que tienen las comarcas del Pirineo, pues vemos que ha sido fundamental en este sentido para mantener el empleo —solo hay que ver dónde trabaja la población—, ha sido importantísimo el mantener el sector de la nieve.

Por lo tanto, nosotros apostamos por la inversión en Aramón, y eso no quiere decir que a la vez..., o sea, esto no es un cheque en blanco. El decir que nosotros apostamos por esa inversión no es un cheque en blanco. Y unido a la inversión en Aramón tiene que estar planteada, y así lo hemos dicho siempre, la inversión en los servicios, el que los pueblos del Pirineo tengan unos buenos servicios. Y por eso nos preocupa en este momento el que los recortes estén afectando especialmente al mundo rural y al Pirineo en particular. Y nos preocupa también el que no se esté continuando con la inversión en infraestructuras que se había hecho hasta ahora. Y nos preocupa que en este momento no se haga una inversión para mejorar las comunicaciones con Benasque y nos preocupa mucho la paralización de la autovía Huesca-Pamplona, porque eso supone, desde luego, no tener unas buenas infraestructuras para que los habitantes puedan buenos medios de comunicación por lo que supone para el turismo y por lo que supone en este momento el que no hacer esas inversiones supone mucho paro en esas comarcas.

Por lo tanto, nosotros no estamos de acuerdo con esa moratoria. Pensamos que se tiene que avanzar en que en este mundo globalizado tengamos una oferta de nieve de la máxima calidad. Pero, como digo, desde luego nosotros plantearemos la necesidad de transparencia, la necesidad de acuerdo y de consenso; que esto no quiere decir que a la vez que se esté llevando a cabo este proyecto se siga con el plan de ordenación de recursos naturales de la zona. Que además se tenga en cuenta que, además de la inversión en esta ampliación, nosotros consideramos que es fundamental que Sobrarbe cuente con ese acuerdo con la estación de Piau-Engaly porque, desde luego, es la

(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]

comarca que en este momento tiene muchas dificultades precisamente por carecer de esa oferta en su territorio.

Y por otra parte nosotros lo que le decimos al Gobierno de Aragón es que tiene que plantear todo esto con consenso y con acuerdo, y que, desde luego, nosotros creemos que ha iniciado este procedimiento con una falta de liderazgo, sin acuerdo, sin consenso y sin transparencia; y por eso nosotros lo que decimos es que no vamos a apoyar esta paralización, que no planteamos una moratoria pero que tiene que hacerse bien. Que no vale *laissez faire*, o sea, que no vale que aquí, pues bueno, que lo decida el territorio. No. El Gobierno tiene que liderar, y ayer, precisamente, se hablaba en la comisión sobre este tema; y a nosotros nos preocupó un poco lo que decía el consejero: «pues bueno, vamos a dejar...». No. Es que es necesario ese consenso, ese acuerdo con los ayuntamientos. No se puede plantear un enfrentamiento entre los ayuntamientos, entre el territorio. Estamos hablando de un sector que es fundamental para su mantenimiento pero también es muy importante la negociación y el acuerdo entre los ayuntamientos, entre entidades privadas y públicas. Por lo tanto, en ese sentido nosotros lo que le pedimos al consejero y al Gobierno es ese trabajo.

Estamos hablando de algo que en este momento es fundamental, que es fundamental para el Pirineo, y, claro, señor Briz, eterno, pues yo diría como decía Curro Fatás: «nada es eterno». Pero en este momento nosotros consideramos que es fundamental.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señora Broto.

Turno ahora para el Partido Popular. Señora Martínez.

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Pues sí. Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señorías.

Efectivamente, me alegra oír esas palabras por parte de la señora Broto. Es mucho más lo que nos une que, seguramente, lo que separa, y fundamentalmente en esta cuestión que estamos hablando.

(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]

Para nuestro grupo parlamentario esta iniciativa se encuentra un poco o en parte superada ya no solamente por la presentación en el tiempo, porque es de septiembre del año pasado, sino también por las numerosas explicaciones que en relación al tema de la unión de estaciones y al tema de Candanchú ha dado el consejero Bermúdez de Castro tanto en las comisiones de Economía y Empleo como la última este lunes pasado en la que explicó con claridad alguno de los datos que yo creo que forman parte del *petitum* de los proponentes, a los que luego me referiré, y que aclaran fundamentalmente todo el tema de la deuda.

Evidentemente, nosotros partimos de conceptos de completamente o diametralmente opuestos a los que tienen los proponentes en esta cuestión. Apostamos por el desarrollo, por la potenciación de un sector que consideramos estratégico, como la mayor parte de los grupos que están en esta cámara, como es el esquí. Efectivamente, representa un 10% del producto interior bruto y, según las cifras que yo leía en la documentación que nos han proporcionado los servicios de la cámara para preparar esta intervención, bueno, pues el año 2012 fueron ciento setenta millones de euros los que los turistas o los que los esquiadores que vinieron a nuestras estaciones se dejaron en nuestro territorio.

Para el Gobierno de Aragón y para los grupos que apoyamos al Gobierno de Aragón es fundamental, pues, potenciar este desarrollo, que consideramos que es compatible o que se puede hacer sostenible y compatible desde un punto de vista medioambiental con todo a lo que se ha referido la señora Broto, que, como saben, en la Comisión de Agricultura y Ganadería también hacemos referencia a estos temas y evidentemente todos los proyectos, todas las infraestructuras que se vayan a construir en los Pirineos será imprescindible que pasen por la correspondiente evaluación de impacto ambiental que es obligatorio respetar y que, evidentemente, salvaguardará todos los recursos y el potencial natural que pueden tener estas estaciones.

Como le digo, para nuestro grupo parlamentario es esencial el mantenimiento y la defensa de este sector. Como saben, en cuanto a lo que es proyecto de la unión de estaciones del valle del Aragón y el valle de Tena, fundamentalmente Astún, Candanchú

(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 Formigal, es un proyecto respecto al que ha apostado fuerte el gobierno de la Comunidad Autónoma de Aragón, el gobierno de la presidenta Rudi.

Nosotros no somos sospechosos de no apoyar antes de estar en el gobierno estas iniciativas puesto que ya en el año 2012, incluso antes, les hemos apoyado al Partido Socialista y también presentamos una iniciativa motu proprio en este sentido.

Como saben, desde un punto de vista administrativo el proyecto de la unión de estaciones se inició recientemente otorgándole a la corporación pública aragonesa el papel de promotora en este procedimiento y dijo el consejero el otro día en la comisión del lunes que fundamentalmente creía que para el después del verano iba a estar aprobado el PIGA, el plan de interés general para la comunidad autónoma en esta cuestión.

Nuestro grupo parlamentario, por lo tanto, no va a apoyar esta iniciativa porque no estamos de acuerdo ni con la parte de la exposición de motivos que hacen ustedes cuando hacen referencia a la cuestión de Aramón y Candanchú y tampoco evidentemente con el petitum relativo a lo que es la socialización de los gastos del sector del esquí a través de Aramón.

Evidentemente yo creo que lo dejó muy claro el consejero, porque usted ha hablado de la deuda de Aramón, de noventa millones —me estoy refiriendo al señor Aso—, pero mire, realmente la participación de Aramón, que es una empresa privada participada en un 50% por el Gobierno de Aragón, en una entidad de naturaleza privada como es también Candanchú, bueno, pues se ha realizado porque evidentemente, lo dijo con estas palabras el consejero, “se nos caía el valle o teníamos que hacer algo”.

Se firmó un contrato de gestión en el que se le facilitó a Candanchú cuatrocientos cuatro mil euros, me parece que esa era la cantidad, y ha devuelto ya todo, es decir, coste para las arcas públicas en este año cero, lo dijo el consejero.

Además en ese contrato se firma el 15% de los beneficios a favor del Gobierno de Aragón, y lo dijo también el consejero, está próximo las arcas públicas a cobrar casi cien mil euros derivados de ese 15% de beneficios.

Por lo tanto, además esa intervención, y eso viene un poco al hilo de lo que decía el señor Blasco de lo importante que es la intervención cuando estábamos hablando de

(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]

noventa empleos directos, fijos, además de otros tantos indirectos, es decir, con ello se ha contribuido a mejorar y a mantener una serie de empleos en estos valles que son esenciales y que evidentemente son empleos localizados, es decir, que luego ayudan a vertebrar y a consolidar no solamente el esquí sino también los pueblos y las comarcas.

Por lo tanto, estamos en contra porque consideramos que no va a suponer pérdidas para lo que son las arcas públicas, es decir, no se están socializando a través de Aramón las pérdidas y por otra parte consideramos que forma parte del mismo todo, es decir, de la política que tiene que desarrollar el Gobierno de Aragón en este sector, no solamente el proyecto de unión o ampliación de estaciones sino también lo que es la consolidación y el mantenimiento y la mejora de las instalaciones y de los servicios ya existentes.

Por lo tanto votaremos en contra de esta iniciativa.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien, pues yo creo que las posiciones están lo suficientemente claras y si les parece pasamos al turno de votación de esta proposición no de ley.

¿Votos a favor de esta proposición no de ley?: **dos.**

¿Votos en contra?: **dieciséis.**

Muy bien, pues **decae esta proposición no de ley por dos votos a favor y dieciséis en contra.**

Pasamos al turno de explicación de voto. Señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente. En primer lugar agradecer, como no puede ser de otra manera, a Chunta Aragonesista y al señor Briz el apoyo a la iniciativa.

Yo creo, es posible, que con el revuelo de la marcha del consejero no me han escuchado sus señorías, en especial la portavoz del Grupo Socialista que además creo que ha tenido que ausentarse un segundo.

(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 yo en modo alguno he dicho nada, es más, he empezado mi intervención recordando que no diremos nosotros que la nieve no genera empleo, que no dinamice la economía, yo lo he dicho así y sin embargo han venido todos con la coctelera de cargar contra mí como si yo me opusiera a la nieve.

Es más, la iniciativa de Izquierda Unida..., no, no, la iniciativa de Izquierda Unida hablaba de rechazar nuevas ampliaciones y que se destine dinero a lo que hay que es lo que, por ejemplo, podíamos entender que ha sucedido con Candanchú. Nosotros no hemos cuestionado en modo alguno ni he dicho una palabra sobre si me parecía bien o mal lo que se ha hecho en relación a Candanchú, por tanto creo que alguien o no me ha escuchado o no ha comprendido perfectamente lo que yo he querido decir.

Lo que en síntesis creo que es explicable, o al menos así debería explicármelo la portavoz del Grupo Popular, es cómo es posible que una empresa privada como Candanchú pierda seis millones de euros si tanta riqueza genera. Cómo una empresa privada o cómo una empresa semipública como Aramón lleve noventa y cinco millones de pérdidas y necesite cada año más avales.

Lógicamente porque esas instalaciones no son rentables y lo que nosotros venimos a decir es que ampliar las instalaciones no generará de por sí un mayor servicio, una mejor calidad en el servicio y que generará mayores deudas que repercutirán en que los servicios que se presten en esas instalaciones, o en las actuales instalaciones, tampoco mejoren y por tanto nosotros tenemos ese axioma de que consideramos que es mejor invertir en lo que tenemos que no aumentar las pistas de kilómetros esquiables que no mejora la calidad del servicio. En eso en síntesis es de lo que iba la iniciativa.

Porque en resumidas cuentas, y con eso finalizo porque si no parece que hago otra nueva intervención, en modo alguno he puesto en consideración ni en tela de juicio el sector de la nieve actual, he dicho que no se ampliara, que no se hicieran macro ampliaciones.

Por tanto creo que aclaro con eso parte de lo que aquí se ha dicho porque creo que las explicaciones de los que han justificado el voto en contra nada tenían que ver con la intervención de mi grupo parlamentario.

(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 (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Aso. Señor Briz, no. Señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Sí, muy brevemente porque mire, señor Aso, nosotros de su proposición no de ley estamos de acuerdo con sus últimas tres líneas y media, quitando un artículo, quitando “los” estaríamos de acuerdo porque dice: “destinando recursos económicos de la Administración autónoma dirigidos al turismo y la nieve, a la potenciación, mejora, consolidación, mejora de accesos, al objeto de hacer de ellas centros de referencia a nivel estatal”. De acuerdo. Quitando ese artículo de “los”, en esas tres líneas y media estamos de acuerdo.

Claro, pero es que viene por delante diciendo: “rechazo a nuevas ampliaciones, dado el elevado déficit autonómico” y “que se realice una moratoria a las ampliaciones de pistas de esquí”, es decir, esa es la sustancia de su proposición no de ley, porque todo lo demás yo creo que todos hemos hablado de que estamos de acuerdo en la mejora.

Y nosotros lo que decimos: “de acuerdo”, o sea, absolutamente de acuerdo e imprescindible actuar en la mejora de las estaciones de esquí, en su mantenimiento, en su mejora, pero es que luego tenemos nuevos retos de futuro y no nos podemos quedar en lo que tenemos. La competencia, la competitividad en este mundo del esquí cada vez es mayor y no nos podemos quedar quietos.

¿Y por qué tenemos que renunciar a ampliar si tenemos todas las medidas y todos los medios adecuados para proteger el medio ambiente, para favorecer el asentamiento de población, para mejorar infraestructuras...? ¿Por qué tenemos que negarnos a eso? Otra cosa es, como se ha dicho en otras intervenciones, que tienen que haber toda la transparencia, que tiene que haber toda la seguridad, que tiene que haber todos los proyectos.

De acuerdo, pero es que renunciar a un tema que el propio mercado puede demandar y que nos puede llevar a impulsar y a recoger y a atraer otros proyectos que puedan asentar mucho mejor la población y las inversiones en unos sectores tan

(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]

necesitados como son los valles, a nosotros nos parece que sería ponernos nosotros mismos unas puertas que, desde luego, el Partido Aragonés no va a ayudar a poner.

Otra cosa es que se requieran y se necesiten y se exijan todas las garantías.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Blasco. Señora Broto.

La señora diputada BROTO COSCULLUELA: Gracias. Señor Aso, fíjese si he escuchado con atención su intervención que cuando decía que es mucho más lo que nos une que lo que nos separa precisamente era teniendo en cuenta lo que usted había dicho.

Luego ha sido la portavoz del Partido Popular la que ha recogido el guante cuando fundamentalmente no iba dirigida a la política de su grupo sino a la suya.

Es verdad que está hablando usted del problema que tenemos hoy en las estaciones de esquí pero no olvide una cosa, las estaciones de esquí fundamentalmente lo que tienen de importancia en el territorio es por los puestos indirectos que crean. Las estaciones de esquí no son rentables, ninguna, ni la más rentable lo es, pero es fundamental para el tema de lo que supone en el desarrollo de la zona.

Y señora Martínez, yo, desde luego, me alegro de lo que ha dicho en relación con Aramón porque no es lo que dijeron en campaña electoral. Y estamos en un momento, en una comisión en la que parece que todos los proyectos que llevó a cabo el anterior gobierno, como es el caso de Plaza, como es el tema del Plan Red, pues desde luego han caído, han caído porque ustedes consideran que bueno, que no sirven esos proyectos.

En el caso de Aramón, afortunadamente, el territorio les ha convencido de la importancia que tienen las inversiones en la nieve y, por lo tanto, sigo insistiendo, aunque sé que en este momento el protagonismo es la iniciativa del Partido Popular en esa, ese necesario liderazgo que tienen que tener.

Gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Gracias señora Broto. Señora Martínez.

(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]

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Pues señora Broto, yo, por lo que usted ha dicho más debería haber votado usted casi a favor de la iniciativa que en contra. No obstante, nosotros ya no estamos en campaña electoral, estamos en Gobierno, y sigo pensando, ahora se le digo completamente en serio, que por los votos que nosotros, por el apoyo que ustedes tuvieron con nosotros en la anterior legislatura en relación a estos proyectos, bueno, pues es más lo que nos unía o nos —si usted quiere que no diga una, si no nos unía—, que lo que nos separaba.

Señor Aso, mire, respecto al [¿petitum?] usted podrá decir que no ha hablado en contra del empleo ni en contra de Candanchú, sino que se centra usted en el tema de Aramón; mire, yo, de verdad, no podíamos votar a favor de que las Cortes de Aragón rechacen nuevas ampliaciones de las pistas de esquí en la Comunidad Autónoma y bla, bla, bla, con perdón e insten al Gobierno de Aragón a que realice una moratoria. Eso va en contra de nuestra política actual y ya no hablo de la política de campaña electoral.

Por lo tanto, nosotros apostamos por el desarrollo de un sector estratégico, creemos que, efectivamente, no solamente hay que continuar con lo que se está haciendo; hay que potenciar el desarrollo de cara a aumentar el dominio esquiable y que, evidentemente, sea un sector competitivo a nivel mundial, como lo es, pero aumentar esa competitividad que creemos que, bueno pues, nos va a beneficiar a todos los ciudadanos de Aragón.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señora Martínez.

Muy bien, pues si les parece pasamos al punto número cuatro del orden de día. Debate y votación de la proposición no de ley número 176/13 sobre las cantidades solicitadas a la Unión Europea en relación al Fondo Plurianual vinculado a las redes transeuropeas, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su presentación y defensa tiene la palabra, por un tiempo no superior a ocho minutos, el señor Ibáñez.

(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 IBÁÑEZ BLASCO: Muchas gracias, señor presidente.

Bien, señorías, el grupo socialista presenta una proposición no de ley que a tenor, a raíz de la solicitud de comparecencia que le hicimos al señor consejero cuando tuvimos conocimiento de los fondos que el Estado español había solicitado para proyectos a la Unión Europea y, ya digo, fruto de aquella comparecencia y de las intervenciones que allí hicimos todos los grupos, pues ya digo no tenemos ninguna duda aunque ha recibido dos enmiendas la proposición no de ley que saldrá aprobada. Y entendemos que será así porque estamos hablando de temas fundamentales para nuestra Comunidad Autónoma, temas trascendentales y que, si me permiten, al hilo del primer debate de la mañana, pues esto es lo mismo; el Plan General de Carreteras, en este caso, pues sería la propuesta de la Unión Europea para financiar infraestructuras de ámbito europeo, eso sería el Plan General de Carreteras, pero luego estarán los Presupuestos Generales del Estado o de la Comunidad Autónoma y, en este caso, los presupuestos de la Unión Europea.

Por lo tanto, si bien es cierto que, afortunadamente, se ha conseguido en el Parlamento europeo, fruto del acuerdo y de la negociación como debería ser en todos los temas fundamentales para el Estado español con el Grupo Popular europeo, pues se ha conseguido pasar de una situación en la que solamente se podían, podían tener acceso a financiación europea la sección ferroviaria Sagunto-Zaragoza-Pamplona, que eran la red básica y una vaga promesa de que la Travesía Central pudiese ser tenida en cuenta en la revisión de 2023.

Como digo, tras las enmiendas, el debate y el voto en la comisión parlamentaria de transportes, pues hemos conseguido que esa situación se pase a la siguiente. Lógicamente, la sección ferroviaria Sagunto-Zaragoza-Pamplona, inclusión y con precisión de que Zaragoza está en un eje fundamental del corredor Mediterráneo y el corredor Atlántico, al final, se unen en Zaragoza, por lo tanto, por Aragón pasa los dos corredores que la Unión Europea ha marcado prioritarios; sí que es cierto que nos falta conseguir que de Zaragoza se pueda pasar directamente por el Pirineo, por el centro del Pirineo, pero Zaragoza está en ese nudo fundamental donde se juntan, como digo, los dos corredores por los que se ha apostado.

(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 incluye la Plataforma Logística multimodal de Zaragoza también en la red básica y la TCP sigue incluida como proyecto prioritario junto a las secciones de la red básica con la consiguiente financiación de los estudios, ya desde 2014. Y cuando hablamos en la Unión Europea de financiar estudios, y esto vale tanto para TCP como para Canfranc, como para el corredor Cantábrico-Mediterráneo, pues, supongo, que todos ustedes saben que hay un ejemplo paradigmático que es el proyecto del túnel de Lyon-Turín que no se ha ejecutado pero en el que se han invertido seiscientos millones de euros en estudios para fijar el trazado, etcétera, etcétera, con lo cual hay posibilidades de invertir dinero, euros contantes y sonantes, en estas infraestructuras.

Y, bueno, ¿cuál es nuestra sorpresa que, como digo, estando eso incluido en lo que podíamos llamar el Plan General de Carreteras Europeo, pues llega el Gobierno de España, llega el Ministerio de Fomento y, sencillamente, lo que hace es que de un total de ochocientos cincuenta millones de euros que solicita de los que se llevan pues unas cantidades muy importantes, por ejemplo, 125,5 millones de euros para el AVE a Galicia, trescientos veintiuno para la red ferroviaria vasca y el corredor Mediterráneo que se lleva doscientos cincuenta y ocho millones de euros, pues el Ministerio de Fomento lo que decide solicitar a la Unión Europea para los proyectos aragoneses pues son poco, novecientos treinta mil euros para la reapertura del Canfranc y seiscientos mil euros para la Travesía Central del Pirineo.

Como digo, la comparecencia donde se habló de este tema, todos los grupos mostramos nuestro parecer y una razón también que nos animó a presentar esta proposición no de ley es que en la duplica del señor consejero, cuando contestó ya a todos los grupos textualmente dijo: «señorías, señor Campoy, voy a diferir un poquito hoy, hemos hecho y lo hecho es condición necesaria pero todavía queda mucho para que sea suficiente. Tenemos que empujar muchísimo más, pero muchísimo más, todos, eh». Eso es lo que dijo el señor Alarcón en la tribuna dirigiéndose al portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Por lo tanto, insisto, no me cabe ninguna duda de que van a votar a favor de esta proposición no de ley que, sencillamente, dice, por ir concretando, que las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón para que se dirijan al Gobierno de España

(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]

manifestándole el malestar de esta Comunidad Autónoma por esas cantidades, y bueno, malestar señores diputados y diputadas, hoy había una proposición no de ley de reprobación que, finalmente, el grupo que la presentaba ha decidido retirarlas pero les quiero decir que, bueno, el tema de los ferrocarriles está como está, el tema de los peajes que hacía referencia también esta mañana de que en Cataluña se pueden liberalizar las autopistas con cargo a los Presupuestos del Estado, en Aragón no, o el tema de los desdoblamientos, pues, en fin, yo creo que son, ya no por este caso en concreto, que tiene entidad suficiente para que la Comunidad Autónoma manifieste su malestar que creo que, en fin, es una cosa bastante suave, no pedimos nada, ni cárcel, ni ejecución, ni nada sólo decimos que malestar que me parece que es algo, pues en fin, muy acorde a lo que realmente se está haciendo desde Madrid.

Y ese sería el primer punto, y ya digo, haciendo hincapié en algo que eso sí que ya «se nos cayó el sombrero», si me permiten la expresión, que no aparezca ni un solo céntimo para la única red, digamos importante que tenemos, como es el corredor Cantábrico-Mediterráneo, para lo que supone para la Comunidad Autónoma y para la provincia de Teruel, fundamentalmente, y Zaragoza; pues ciertamente ya digo, dice el consejero dijo: «no, es que no hay proyectos». Si es que ya lo sabemos que no hay proyectos, pero, mire, en el túnel de Lyon-Turín para hacer los proyectos se han gastado seiscientos millones de euros; pues, a lo mejor, en el Cantábrico-Mediterráneo hay que gastar unos, no sé, ojala no sean seiscientos, pero habrá que gastar unos cuantos millones de euros en hacer proyectos que eso sí se puede hacer ya en este momento. Por lo tanto, ya digo, hay que hacer mucho hincapié que es muy lamentable que la Travesía Central del Pirineo finalmente, no se pueda ejecutar como proyecto, pero lo que sí que se pueda ejecutar que es el corredor Cantábrico-Mediterráneo, que tiene una incidencia fundamental se haga.

Y una vez expresado nuestro malestar, pues en el punto segundo, sencillamente, pedimos que en la convocatoria de 2013 se corrija esta situación y pueda haber partidas con entidad suficiente para que estos proyectos, fundamentales para el desarrollo de nuestra Comunidad Autónoma, pues, puedan salir adelante en tiempos un poco razonables de tiempo y no en los que el señor subsecretario del Ministerio de Fomento,

(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]

pues cuando hablamos con él, por ejemplo, el [...] del Canfranc dice: «todo muy bueno, muy abundante, pero hasta el 2015, ni un euro». Pues entendemos que así no es la mejor forma de mostrar el apoyo y reitero, una vez más, que es muy importante que las infraestructuras figuren en papeles, en planes, en planos; pero, si finalmente, en los presupuestos no tenemos dinero, así no se solucionan ni la red autonómica de carreteras ni las redes transeuropeas tan importantes para nuestra Comunidad Autónoma.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Ibáñez.

Se ha presentado a esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista una enmienda presentada por el Partido Popular, perdón, por el Partido Aragonés. Para su presentación y defensa tiene la palabra, por un tiempo no superior a cinco minutos, el señor Blasco.

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

Sí, desde el Partido Aragonés se ha presentado esta enmienda precisamente buscando, como ha comentado el señor Ibáñez, el que estemos, podamos estar todos de acuerdo en un tema que a nosotros nos parece muy importante y que es evidente que solo con la unión de todos, podríamos, podremos tener posibilidades de sacarlo adelante.

Ya cuando hubo esa comparecencia del consejero, también nosotros mostramos, y así lo dije textualmente, valorar, una valoración negativa de lo que había sido esos importes que se habían presentado en el fondo plurianual de la red transeuropea de transportes. Nos parecía que, efectivamente, no cumplían, no satisfacían lo que eran las necesidades de Aragón, daban prioridades a otras, a otros proyectos, incluso posteriores, y que han venido un poco a tergiversar esos acuerdos que existían hasta una serie de determinados momentos y planteábamos, evidentemente, la necesidad de seguir trabajando para que en esos proyectos, fundamentalmente, lo que era el Canfranc y la Travesía Central del Pirineo, se siguiese trabajando en un futuro.

(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 desde nuestro punto de vista, insisto, creemos que se tiene que trabajar de la forma mayor, de la forma más conjunta posible.

Presentamos también nosotros, a raíz de aquella comparecencia, una proposición no de ley, lo que pasa es que parece ser que se presentó para ir al Pleno porque si no, seguramente, habiéramos tenido ocasión de debatirla en esta misma comisión conjuntamente; y estoy seguro de que hubiera sido posible llegar a acuerdos.

Porque las enmiendas que nosotros le presentamos, señor Ibáñez, van en esa dirección, es decir, nosotros estamos de acuerdo con esa primera parte de su proposición no de ley de dirigirse al Gobierno de España manifestándole. Bien, nosotros sabemos que a los gobiernos no les gustan determinadas palabras, ustedes han sido gobierno y saben también que esto funciona así, hay determinadas palabras que gustan, determinadas palabras que molestan, determinadas palabras y que muchas veces, haciendo un pequeño esfuerzo de... se consiguen los frutos a los que queremos llegar.

Y por eso, nosotros hemos planteado el cambiar esa palabra de «malestar» por algo que nos parece que le puede, le puede ir mejor al Gobierno, como es la preocupación y que podemos hablar de esa palabra, quiero decir, no nos cerramos a eso.

Sí que estamos más en desacuerdo con la segunda parte de su punto, porque, además creemos que no aporta gran cosa, si no que más bien, es un juicio de valor en el sentido del escaso apoyo del Ministerio de Fomento; y eso también puede plantear algunas dificultades en algunos ámbitos.

Por lo tanto, en esa línea va esa primera, esa primera enmienda que nosotros le hemos presentado, en la que yo insisto estamos de acuerdo en dirigirnos al Gobierno de España para presentarle la posición, yo creo que global, de este parlamento para que se mejoren y se sigan implementando esas cantidades que se han solicitado a la Unión Europea.

En cuanto a la enmienda que le hemos presentado al punto dos, también es de tirar simplemente esa palabra, sobre todo, en principio, porque no queremos priorizar una sobre otras, porque aquí podríamos entrar también en algún debate sobre si el Canfranc, la Travesía Central, la Travesía, el corredor Cantábrico, nos parece que deben de ir las tres en una línea similar y, por lo tanto, eso tampoco aportaría gran 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]

dejándolo en la convocatoria aumentando las partidas para la reapertura del Canfranc, la Travesía Central del Pirineo, y se soliciten ayudas para los estudios y proyectos del corredor Mediterráneo. No es un tema de priorización, parece que al poner «y sobre todo», ponemos por delante una sobre otra. En esa línea va, insisto señor Ibáñez, ya que si hubiéramos podido debatir nuestra proposición no de ley, hubiéramos podido encontrar muchos puntos en común ya que bien en la suya nosotros nos gustaría poderse la votar a favor con esa, con esas enmiendas que nosotros le hemos presentado. Porque creo que, en el fondo, lo que todos estamos buscando es que, desde este parlamento, salgan mensajes unánimes que son las que, realmente, pueden tener efecto ante un gobierno y ante otro.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Blasco.

Turno ahora a los grupos parlamentarios no enmendantes. Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente.

Bueno, como ya se ha comentado es un tema del que ya se habló en la comparecencia, nosotros volvemos a insistir en que compartimos la preocupación por el poco peso de las infraestructuras o de lo que se ha solicitado para las infraestructuras aragonesas habida cuenta de la necesidad de las mismas, y, especialmente, nos preocupa, pues bueno, el tema del Canfranc, del que nosotros creemos que debiera haberse tomado con mayor interés y debiera haberse impulsado ya desde hace mucho tiempo y que, lamentablemente, pues seguimos viendo cómo bueno pues, en este caso, ahora le toca al gobierno del Partido Popular y en este caso pues bueno, van avanzando pequeñas cosas pero nunca acaba de verse la luz al final de un túnel y nunca mejor dicho, de un túnel como el del Canfranc que insistimos debiera estar operativo a la mayor brevedad porque soluciona, más que sobradamente, las necesidades en materia de infraestructuras ferroviarias en las comunicaciones de Aragón y también de España con Francia.

(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 tanto, nosotros que en ese ámbito creemos que es una necesidad imperiosa, creemos que en el aspecto concreto del Canfranc se debería haber sido mucho más insistente; ya no solo, digo ahora con este Gobierno, sino también con anteriores gobiernos y de otros signos políticos.

En cualquier caso, la propuesta que nos presenta el Grupo Socialista, —que nosotros compartimos en gran medida—, nosotros no compartimos una cuestión que habla en relación a la Travesía Central del Pirineo. Nosotros consideramos que a seguir gastando dinero en esa cuestión, pues es dinero perdido, habida cuenta del escaso interés que están mostrando, pues bueno, las autoridades europeas y habida cuenta también, de que esta es una infraestructura sobre la que se conoce verdaderamente poco en relación a las afecciones que pueda ocasionar en el, primero, en cuestión medioambiental, en el ámbito de la Comunidad Autónoma y segundo, también en una cuestión sobre la verdadera necesidad de la misma, habida cuenta de que se dan cifras del transporte de mercancías, por ejemplo, que bueno son prácticamente, los datos de toda la exportación de mercancías en el ámbito del conjunto del Estado lo que pretenden llevar por la Travesía Central y algunas otras cuestiones de carácter económico que nosotros no compartimos pero que como tenemos una propuesta presentada para esta comisión, que supongo que debatiremos cuando finalice el verano, pues tampoco vamos a insistir más en esta cuestión.

Y también porque creemos que hay otra cuestión importante, y es que el Gobierno ha hecho una petición para infraestructuras que nosotros creemos que habría que empezar a repensar, como por ejemplo, es el tema de los AVE y la política de ingente cantidad de gasto; pues bueno, se cita en la propuesta el AVE a Galicia, pues nosotros entendemos que hay que empezar a restudiar mucho mejor las inversiones en materia del AVE, porque estamos viendo que muchos de esos servicios no están siendo lo rentables que se vendían y, desde luego, no están siendo asequibles al conjunto de la ciudadanía y que, además, está acabando con el tren convencional y, por tanto, tampoco es una apuesta especialmente, que a nosotros nos agrada.

En cualquier caso, nosotros pediríamos la votación separada para poder apoyar el primero de los puntos y no hacerlo con el segundo.

(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 (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Aso.
Por parte de Chunta Aragonesista, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Bien, pues Chunta Aragonesista va a apoyar esta propuesta, pero con el convencimiento de que vamos a hacer un poco de, cómo diría, alumno bienintencionado. Vamos a apoyar esto, vamos a ser buenos y vamos a intentar, pues, quedar bien.

Porque es falso el planteamiento, yo creo que aquí está unido la petición de los ochocientos sesenta y cinco millones está unido a esto, el señor Calas ha dicho que no, que no, que la Travesía Central que no; entonces, el Gobierno de España, aunque no nos gusta a algunos, no es tan cretino como parece, el Gobierno de España hace una política adecuada a los intereses y a las posibilidades que tienen las políticas que se desarrollan. Y ahora, tenemos que tener, aparte de ser un alumno bueno y nos juntamos todos y decimos «nos ajuntamos», y pero el dueño de la pelota no somos nosotros, el dueño de la pelota es el Gobierno central y Europa.

Y vamos a votar esto a favor. Pero lo que está claro es que para el Canfranc, la realidad es así de manifiesta; nos dan pues novecientos mil euros, cuando el consejero dijo, palabras textuales, en la comparecencia: «que era insuficiente» dicho por el propio consejero y que hacía falta entre ciento sesenta y ciento setenta millones y no hay prioridad, porque ¿estos son vías prioritarias? Y lo que está claro que es el País Vasco y el corredor Mediterráneo lo que es prioritario para el Gobierno central, nos guste o no nos guste, y Aragón sigue siendo nada. Porque lo de la Travesía Central yo creo que es un guiño para consumo interno, decir, bueno pues ahí tenemos eh, bueno, seiscientos mil euros por lo menos para que no digan que no hay nada sobre el tema.

Pero ni siquiera ese acuerdo, esa enmienda que Partido Socialista y Partido Popular plantean para proyectos, luego se verifica en la solicitud. Por lo tanto yo creo que es manifiestamente claro que políticamente no interesa ni es prioritario.

(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]

Pero ojo, todavía es más grave si cabe, y ahí sí que nos teníamos que poner un poco más en el sitio que nos correspondería el Gobierno de Aragón por una parte y la oposición incluso también. El corredor Cantábrico Mediterráneo sí que está en la red básica, ¿cuál es la excusa entonces para que eso no se haga? Esa es otra cuestión, ese es otro debate distinto. ¿Porque la travesía central es una entelequia? Vale, de acuerdo. ¿El Canfranc no interesa? Vale, no hay prioridad.

Pero ¿y lo otro?, ¿tampoco hay prioridad? Entonces ahí sí que hay otro debate importante y de fondo y ahí es dónde tendría que estar el Gobierno de Aragón en la bilateral y lo que hiciese falta para demandar lo que toca demandar.

Todo esto, que lo vamos a aprobar, insisto, es cogernos de la mano al corro de la patata en el patio del colegio, decir qué buenos amigos somos pero el dueño de la pelota es otro y al dueño de la pelota no le vamos a pegar en la espinilla para que nos dé la pelota. Esta es la cuestión.

Y entonces, el Partido Popular y el Partido Aragonés hay que ir a darle en la espinilla al dueño de la pelota. Esa es la cuestión, es un lenguaje clarísimo el que empleo.

Por lo tanto, lo que estamos haciendo aquí es aguantar lo que el gobierno central hace porque es la prioridad y el Gobierno de Aragón, sumiso como siempre, aceptar lo que haya.

Y lo del Canfranc, aquello del pájaro en mano y ciento volando, pues ya saben ustedes.

Y ojo, lo sangrante, y coincido con el señor Aso en esto, hoy estamos en muchas coincidencias, no querrá decir nada más que eso, que coincidimos en esto, estamos pidiendo dinero a espuestas para el AVE, a espuestas, y estamos cerrando los trenes convencionales porque el señor consejero va limosneando a Madrid con su “plancico” de los once millones, Paco Martínez Soria.

Hombre, vamos a ver, esto no es de recibo, no es de recibo. Esto es lo que está pasando con las políticas y están cayendo en la trampa de volver otra vez a políticas especulativas, sea este sector, sea cualquier otro, y es lo que no nos ha dado resultado.

(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]

¡Ah!, por cierto, léanse un artículo maravilloso de unos y de otros, responsabilidades compartidas, de un túnel que están haciendo entre Asturias y León con lo que esto está significando de chorreo de dinero y el AVE nunca se sabe cuándo va a empezar. Estas son las obras que estamos planteando.

Por lo tanto, señorías, esto no es de recibo. Vamos a apoyar esto por un ejercicio de buena voluntad, porque Chunta quiere que todo vaya muy bien, pero no nos creemos que esto vaya a servir para nada.

Dicho queda. Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Briz. Turno ahora del Grupo Parlamentario Popular. Señor Lafuente.

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: Pues muchas gracias. Simplemente un inciso. Al hilo de lo que he oído con la política sobre los AVE. Exactamente lo mismo que usted está diciendo es lo que pensaban los gallegos y asturianos cuando hacían el AVE a Zaragoza. Claro. Es que en ese momento lo que decían era que “por qué no nos tocaba a nosotros”, porque primero llegó a Zaragoza.

Bueno, entro en el tema. Mire, buenos días señorías, la verdad es que son temas de calado y necesitaría, como cualquier otro representante de cualquier otro grupo parlamentario, bastante más tiempo. Pero bueno, en cualquier caso yo le reconozco señor Ibáñez la buena, se lo digo en serio, no tiene segundas partes, la buena intención de la proposición, se lo reconozco de verdad.

Yo le ruego, le ruego porque sería muy interesante en los asuntos de comer llevar una posición unánime, yo creo que este es uno de los asuntos de comer y por lo tanto le ruego que acepte las enmiendas del Partido Aragonés porque llevaremos una posición unánime y saldrá un acuerdo de esta cámara y yo creo que será bueno, porque más allá de la política del regate corto y de la politiquilla deberíamos hacer un planteamiento serio y yo creo que con las enmiendas que plantea el Partido Aragonés podría salir una posición unánime.

(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]

Pero para analizar esta proposición, señor Ibáñez, no podemos quitarnos del porqué de las cosas, es que las cosas no salen porque alguien en Madrid ha hecho un papel y ha dicho: “vamos a pedir esto”, salen por algo.

Y el Partido Socialista, señor Ibáñez, que es esclavo de lo que ha hecho, como cualquier otro partido y espero que dueño su futuro, que también espero como cualquier otro partido, pero en cualquier caso, señor Ibáñez, si se ponen determinadas partidas y si se ponen determinadas cantidades y si sigue determinada estrategia es porque alguien ha hecho algo antes.

Mire, el mayor golpe, el mayor golpe que ha sufrido la travesía central del Pirineo y el paso del Canfranc, el mayor golpe sin ninguna duda, y de esos vientos las tempestades de hoy, fue la cumbre de Zaragoza que de la mano del señor Iglesias y de la mano del señor Zapatero, enterraron la travesía central del Pirineo y el paso del Canfranc. Esto es así.

Pero no lo digo yo, que hablen también los portavoces de Izquierda Unida, el portavoz de Chunta Aragonesista para que no sean los grupos del gobierno. Porque decían esto ese mismo día. Yo le refiero a las hemerotecas del año 2008 en que se enterró por un ministro la travesía central del Pirineo y lo avaló el señor Blanco, señor Ibáñez, el señor Blanco avaló dejar fuera de la red básica de transportes la travesía central del Pirineo.

Si no analizamos esto, si no reconocemos esto, oiga, que yo de verdad, no lo echo encima de la mesa como una cuestión de arrojo sino como una cuestión de saber por qué pasan hoy las cosas. Se saca de la red básica de transportes a la travesía central del Pirineo.

Esto les gustará más o les gustará menos, pero con el beneplácito del anterior Gobierno de España pasó. Punto. Pasó.

Esto fue un error, señorías, que todavía hoy se intenta corregir. Esto fue un error de tal gravedad que cinco años después el gobierno actual y el que venga, sea quien sea, sea del PSOE o sea de quien sea, tendrá que seguir intentando corregir porque de allí seguimos perjudicados los españoles como conjunto.

(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 Partido Popular siempre ha defendido esta infraestructura, siempre, pero con un matiz, señor Ibáñez, lo hemos hecho desde la oposición y si hoy acepta las enmiendas lo haremos desde el gobierno porque el movimiento, andando.

Ustedes, yo entiendo que no lo hicieron desde el gobierno y lo quieren hacer hoy desde la oposición. Bienvenidos, de corazón, bienvenidos, pero no lo hicieron, no lo hicieron, y no me diga que fue Madrid porque de la mano del señor Zapatero y del señor Blanco iba el señor Iglesias, en la foto, donde apuestan por el corredor Mediterráneo y por el corredor del País Vasco, de la mano estaba el señor Iglesias y ese día fue un día trágico para el desarrollo de este proyecto transeuropeo.

Yo creo que quitado esto, la travesía central del Pirineo es una cuestión de tiempo, caerá seguro de la mano, y caerá porque los corredores actuales no serán capaces de canalizar toda la demanda del sur de Europa hacia España y toda la demanda de España hacia Europa.

Esto pasará y pasará más tarde o más pronto, pero estoy seguro de que pasará. Y además pasará porque le interesa a Aragón, porque le interesa a España y porque le interesa a Europa. Si todavía tienen algún resquemor en Europa por este tema, más pronto que tarde lo alejarán.

Mire, el actual Gobierno de Aragón, pese a lo que usted ha dicho, ha hecho muchas cosas, muchas. Ha fomentado acuerdos con los agentes sociales, económicos e institucionales para hacer un frente común en diversos acuerdos firmados.

Ha ampliado el campo a todo el territorio nacional para hacer causa común con todos los españoles, no solo para que se vea la importancia del proyecto no solo para Aragón.

Ha llegado a acuerdos con las regiones francesas para que vuelva a la red básica.

Firma de acuerdos con las otras comunidades autónomas implicadas, firmados, para defender el corredor central, Eje-16, Sines-Algeciras-Madrid-París.

Como ven señorías, con la herencia recibida, hay que deshacer determinadas cuestiones que se habían asentado en la sociedad europea y en eso está trabajando.

Y recientemente, y usted lo ha destacado, yo creo que es muy importante, pero nosotros ya estábamos, nosotros ya estábamos, el Partido Socialista se ha unido al

(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]

Partido Popular, o viceversa, para que no me lo coja en pasiva, para defender este proyecto y han votado una cuestión muy importante y es que ha quedado reconocida como obra esencial de Europa.

Pero esto no quita la exclusión de la red básica, ha quedado reconocida como obra esencial en Europa. Y no se hizo antes porque no se le trasladó del señor Blanco al señor Kallas, esto fue así, en el papelito que iba no puso como obra esencial la travesía central del Pirineo ni el Canfranc.

Señorías, esto es lo que ha pasado. Durante años el gobierno español y el gobierno francés no han impulsado este eje y por lo tanto es ahora, de la mano también del gobierno francés, cuando se están llevando a cabo las cosas como había que hacerlas.

Eso ya implica una realidad, que en el año 2030 no estará la infraestructura, con seguridad, lo que se está trabajando ahora es en el horizonte del 2035.

España y Francia ya van a recibir fondos para proyectos en el Canfranc, perdón, para proyectos en la TCP del trazado, de geotecnia, de cartografía, que permitan que en el 2020 pudieran comenzar las obras.

Se trabaja con un horizonte de quince años de obras...

El señor presidente (GALVE JUAN): Debe ir concluyendo, señoría.

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: ...y un horizonte de proyectos hasta el 2020.

Le podría..., por eso he dicho que no valdrían cinco minutos, pero en cualquier caso sí que se reconoce en la nueva cumbre que ha habido con el gobierno español y el gobierno francés la recuperación del carácter internacional, tanto del Canfranc como de la TCP.

Fíjese usted, señoría, en la diferencia de las cumbres en las que se protagonizaban en Zaragoza, que no le quiero decir la expresión que me viene a la cabeza, que manda..., narices, digamos, en Zaragoza, a las cumbres actuales, que se reconocen ya el carácter internacional.

(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, también (y hago un breve pasaje por él) se reconoce la existencia de abrir el Canfranc, se trabaja con un horizonte de 2020.

Y, desde luego, si alguien ha apostado por el nuevo eje del corredor Cantábrico-Mediterráneo porque abre un nuevo vector de desarrollo, ha sido el Partido Popular. Y, por cierto —y con esto concluyo, señoría— usted y yo, y algunos de esta cámara sabemos por qué nació esta infraestructura: por el engaño flagrante a toda una provincia de que les iban a pasar el AVE. ¿Se acuerda de la famosa frase que prometió Zapatero, del AVE por Teruel? Por eso nace el Cantábrico-Mediterráneo.

Nosotros, desde luego, lo apoyamos y lo vamos a seguir apoyando. Y eso desde la oposición y desde el Gobierno, señorías. Apúntenselo.

Gracias, presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Lafuente.

Es ahora el señor Ibáñez quien tiene que fijar posición con respecto a la enmienda del Partido Aragonés y también con respecto a la posición de Izquierda Unida sobre votación separada.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Bueno, vamos a ver. Yo creo que le señor Lafuente no se ha enterado mucho de qué va todo esto, sigue con su matraca de hacer oposición a la oposición...

Yo no he criticado al Gobierno de Aragón para nada, no he hablado del Gobierno de Aragón aquí... Sí, usted ha dicho que el Gobierno de Aragón ha hecho muchas cosas, si yo no he dicho que no.

Pero el Gobierno de España (que estamos hablando del Gobierno de España), mire a ver si se entera, señor Lafuente, que el señor Rajoy por lo que apuesta es por el Corredor Mediterráneo y el Partido Popular español no se ha cortado un pelo para decirlo nunca. Si quiere que nos sigamos echando aquí la basura de unos a otros, usted parece ser que es lo único que quiere hacer.

Y, además, la iniciativa no va sobre la Travesía Central del Pirineo solo, va sobre muchas cosas que parece ser que al portavoz del Grupo Popular le interesan muy

(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]

poquito. Entre otras cosas el Cantábrico-Mediterráneo del que ha dicho una cosa: que no tiene ningún sentido y que parece ser que es lo único que sabe.

Vamos a ver, señor Blasco, quien gobierna en Madrid, que yo sepa, es el Partido Popular sin coalición con el PAR. En Madrid. Con lo cual, estas enmiendas, si las hubiera hecho el Partido Popular, podríamos entender que con aquello de que son Gobierno —en fin, yo como también he estado aquí apoyando a un gobierno, o soportando, como decimos algunos, que hay que soportar al Gobierno y siempre lo tiene que soportar algún grupo en el parlamento en general, en todos—, pues ya digo que tendría algún sentido, pero en su caso no lo acabamos de entender.

En aras a la importancia que nosotros sí que le damos, no a la Travesía Central del Pirineo, a todas las infraestructuras que están dentro de las redes europeas y que son tan importantes para Aragón, todas, como la Travesía Central, por lo menos. Todas igual de importantes, no la Travesía Central es la más importante y lo demás son cosas que se inventaron porque el AVE no llegaba...

Pero si estamos diciendo que el AVE... En fin, lo dice mucha gente, yo no, pero mucha gente, que el AVE ya llega a demasiados sitios. Los mismos que estaban en la pancarta pidiendo el AVE por Teruel ahora son los que dicen que el AVE llegó a demasiadas ciudades.

En definitiva, podríamos aceptar lo de sustituir malestar por preocupación en aras, ya digo, a ser un poco condescendientes, porque lo cierto es que estamos preocupados; pero no podemos aceptar de ninguna forma lo que plantea en su primera enmienda, en la que se refiere al punto primero, todo lo que nos pide que suprimamos, porque si estamos molestos y preocupados es porque esto lo que refleja es claramente el escaso apoyo del Ministerio de Fomento a las infraestructuras aragonesas; no el escaso apoyo del Gobierno de Aragón ni del PAR y el PP de Aragón a las infraestructuras, no, eso no es lo que dice la proposición; dice «el escaso apoyo del Ministerio de Fomento»

Y esto no es un juicio de valor, señor Blasco. Puede ser un juicio de valor hasta que el Gobierno de España presenta unas propuestas a Europa de ochocientos y pico millones y a Aragón le toca 1,5. Hasta ese momento podía ser un juicio de valor;

(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]

después de ese momento no es un juicio de valor, es una cosa objetiva cien por cien. Por lo tanto, esa parte de la enmienda no la aceptaríamos.

Y, también en aras al acuerdo... aunque tampoco acabamos de entender porque, si se da cuenta, el punto 2 nuestro lo que dice es que en la convocatoria de 2013 se corrija esta situación aumentando las partidas para la reapertura del Canfranc... Ve que ya tiene en 2012, poquito pero ya tienen.

Y, sobre todo, de las que se han olvidado. Decimos sobre todo porque es que de esas se han olvidado totalmente. Pero, en fin, en aras a la buena voluntad y teniendo en cuenta, que en eso sí que coincidimos, que cuanto más unanimidad haya en estos temas, mejor para los aragoneses, que siempre tendremos que estar peleando con el Ministerio de Fomento y con el ministro de Fomento que haya, señor Lafuente. Métselo en la cabeza. Que me da igual que se llame señor Blanco, que señora Pastor. O luchamos pero todos juntos contra ellos o, si no, lo tenemos muy complicado.

Por lo tanto, sí que aceptaríamos también suprimir «...y sobre todo...», aunque ya digo que la razón por la que hemos puesto sobre todo creo que el señor Blasco ahora la habrá entendido un poco mejor que al principio.

Nada más y muchas gracias. Esa es la postura del Grupo Socialista en relación a las enmiendas.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien.

Bueno, pues como se ha aceptado también la votación separada y ya se ha explicado la posición del grupo proponente, si les parece pasamos a la votación de esta proposición no de ley. ¿Votos a favor del punto 1 de la proposición no de ley? **Ocho.** ¿Votos en contra? **Diez. Decae este punto de la proposición no de ley por ocho votos a favor, diez en contra.**

Turno ahora del punto número 2. ¿Votos a favor del punto número 2 de la proposición no de ley? **Unanimidad. Diecisiete.** ¿Votos en contra del punto número 2? **Ninguno.** ¿Abstenciones? **Muy bien, pues queda aprobado este punto número 2 por diecisiete votos a favor y una abstención.**

Si les parece, pasamos al turno de explicación de voto. ¿Señor Aso?

(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 ASO SOLANS: Sí, gracias, señor presidente.

La verdad es que no pensaba intervenir, pero simplemente por la reflexión con el tema del Canfranc me ha parecido...

Yo tengo la sensación de que cuando hablamos del Canfranc es como lo del famoso símil este de la zanahoria y el burro. La zanahoria es la fecha en la que abriremos el Canfranc; hoy he oído 2020, hace poco era 2015... Y el burro son los datos, lo que va apareciendo en los boletines oficiales del Estado; el golpe al burro, vamos. Lo que van apareciendo, las realidades objetivas.

A mí, la verdad, sinceramente —y acabo ya con esto—, creo que desde los grupos de la cámara que yo no dudo de la voluntad de todos en poder abrir eso cuanto antes, y parafraseando al señor Briz, debiéramos ir a Madrid a pegar patadas en la espinilla, ¿eh? Sobre todo los que tienen más responsabilidades en estos temas que, desde luego, no son mi compañero Briz, ni yo, ni los compañeros que tenemos en Madrid. Pero desde luego creo que con esto es una especie de tomadura de pelo y creo que cuanto antes nos pongamos las pilas, mucho mejor para todos.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien. Muchas gracias, señor Aso.

¿Señor Briz? No.

¿Señor Blasco?

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

En primer lugar para agradecer el esfuerzo del Grupo Parlamentario Socialista para intentar llegar a unos acuerdos. Yo insisto: creo que no estamos lejos y posiblemente haya algún tema de los que todos sabemos cómo va esto que nos impiden llegar a más acuerdos.

Pero, en definitiva, lo que es importante es que estamos todos de acuerdo en que se tienen que mejorar las partidas, en que tenemos que seguir apostando por unos temas importantes en los que, evidentemente, hay unos más antiguos que otros, porque el Canfranc yo creo que es un tema reivindicativo desde hace muchos años, pero también

(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 verdad que la problemática que se ha planteado con el Canfranc ha sido muy diversa y en muchas ocasiones todos sabemos cómo ha ido. Y es un tema que realmente siempre hemos apoyado y seguiremos apoyando.

Pero, en definitiva, ahora de lo que se trata es de hablar de unas posibilidades que se plantean en Europa. Creo que estamos en la línea todos los grupos, prácticamente todos los grupos que estamos en esta cámara, y por eso quiero especialmente agradecer ese interés que nos ha permitido sacar adelante el punto segundo que, en definitiva, no viene sino a complementar y a darle efectividad a lo que se pretendía con el grupo primero.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Blasco.

¿Señor Ibáñez?

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Bueno, en primer lugar agradecer a Izquierda Unida y a Chunta Aragonesista que hayan apoyado el primer punto conjuntamente; Izquierda Unida ha decidido abstenerse en el segundo y agradecer el voto favorable de todos los grupos en el segundo punto.

En fin, un sabor agridulce. Yo creo que no se ha cumplido en esta comisión lo que el consejero, señor Alarcón, dijo en la tribuna cuando compareció, que no era suficiente, que había que empujar muchísimo más. E, insisto, yo creo que es muy conveniente que a todos (y como digo todos, pues ahí estamos todos incluidos, ¿verdad?, no creo que haya ninguna duda)... que los intereses de Aragón están por encima de quien gobierna en Madrid. Y de los que gobiernan en Madrid del Partido Popular y del PSOE, que son los que han gobernado históricamente hasta ahora, lo ven de otra manera, señores del Partido Popular.

Y, en fin, que creemos que lo que planteaba nuestra proposición no de ley no era, en fin..., es algo que, en fin, yo sé que a los de Madrid no les gustará, o no les hubiera gustado en caso de que lo hubieran recibido aprobado por todos, pero me parece imprescindible porque si no es dando alguna patada en la espinilla—usando el símil

(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]

muy apropiado del señor Briz— no nos hacen ni *pito* caso normalmente nuestros compañeros en Madrid, señor Lafuente. Y por eso la sensación un poquito agrídulce de que finalmente no hayamos sido capaces de dar el empujón necesario.

En cualquier caso, como el primer punto hacía referencia a lo que ha pasado, lo que ha pasado ya no tiene remedio, y el segundo punto hace referencia a lo que tiene que pasar, pero ya no hace falta que se lo diga; vamos a estar muy atentos a ver cuando salga la convocatoria del 2013 pues a ver esa buena voluntad del Partido Aragonés y del Partido Popular en esta cámara a ver si sus compañeros y amigos, en este caso de Fomento, pues son capaces de solucionarlo. Porque si no, tengan en cuenta que a continuación ya tendrán otra iniciativa encima de la mesa porque, en todo caso, las Cortes de Aragón sí que van a mandar al Gobierno de Aragón para que le diga al Ministerio de Fomento que en la convocatoria de 2013 se corrija esta situación. Vamos a esperar y a desear que, efectivamente, así sea; si no, no se molesten porque volverán a recibir nuestra queja y nuestra crítica y nuestro apoyo para que sigan empujando a sus compañeros de Madrid.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Ibáñez.

Señor Lafuente.

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: Gracias, presidente.

Mire, señor Ibáñez, el Partido Socialista, que no usted, porque yo jamás le acusaré a usted de que no sepa nada, de que usted sea no sé cuántas..., no... no, es distinta estrategia; yo lo entiendo que usted al final se limita a eso, pero es distinta la estrategia. Mire, el Partido Socialista tiene tan poca generosidad que nosotros estábamos incluso de acuerdo en apoyarle el punto 1, y usted, por una palabra..., perdón, no por la palabra, y usted, por darle un golpe al Partido Popular, se niega a pactarlo. Es que esto deberían de saberlo, porque esto si no, no se entiende; esto no hay quien lo entienda si alguien lo supiera. Si la sociedad aragonesa supiera que el Partido Socialista prefiere 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]

acordar las cosas a costa de coger una vara y pegarle al Partido Popular, no lo entendería. Su suerte es que no trascienden determinadas cosas.

Pero el que hace el esfuerzo constantemente es el Partido Popular; el que siempre, desde la oposición y en el gobierno, intenta hacer un esfuerzo para llegar a acuerdos es el Partido Popular, y una vez más hoy se lo hemos demostrado.

Yo entiendo, señor Ibáñez, que al final tienen ustedes que atacar las cosas como el no saber nada o yo qué sé, pero no me ha rebatido ni una sola palabra, ni una de todo lo que le he dicho, porque usted sabe que es cierto, porque usted sabe que estamos hoy donde estamos porque se hizo mal; y de esos vientos, estas tempestades. *[El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO se manifiesta en términos ininteligibles con el micrófono apagado.]*

Y en última cuestión: yo le he dicho al principio de mi intervención, de la primera intervención, que podría estar hablando mucho más de cinco minutos, y usted, evidentemente, ya me ha dicho que yo no apuesto nada por el eje Cantábrico-Mediterráneo o por el Canfranc. Mire, señor Ibáñez, le puedo estar hablando dos horas del Canfranc y cinco, cinco del Cantábrico-Mediterráneo, cinco, de por qué no se han empezado obras en el Teruel-Valencia y de muchas otras cosas, eh. Cinco. Por lo tanto, señoría, hay que aquilatarse al tiempo que tenemos. No haga usted el ataque a un diputado de las propias vergüenzas del Partido Socialista.

Gracias, presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Ibáñez.

Muy bien, pues, si les parece, retomamos el primer punto del orden del día: lectura y aprobación del acta anterior.

El último punto del orden del día: ruegos y preguntas. No hay ningún ruego; no hay ninguna pregunta.

Muy bien, pues no habiendo más asuntos que tratar levantamos la sesión *[a las trece horas y cinco minutos]*. Muchas gracias.