

(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, señoras y señores diputados. Si les parece, siendo la hora, iniciamos esta Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes *[a las diez horas y cuarenta minutos]* correspondiente al día 27 de febrero de 2013.

En primer lugar, me gustaría dar la bienvenida al señor director general de Carreteras, así como a todo al equipo que le acompaña; y, sin más dilación vamos a empezar con el orden del día.

El punto número 1, como viene siendo habitual, lo dejamos para el final. Y pasamos al punto número 2: comparecencia del director general de Carreteras, a propuesta del Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista, al objeto de informar y dar respuesta detallada de la situación del desarrollo general del Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020 y sus acciones concretas para los dos primeros años que se reflejan en el Plan de acción 2011-2012.

Para la exposición de este Plan de Seguridad Vial tiene la palabra el señor director general de Carreteras por un tiempo no superior a quince minutos. Cuando quiera.

El señor director general de Carreteras (ARMINIO PÉREZ): Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señorías, señoras y señores diputados.

En el año 2011, teniendo en cuenta las competencias del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, y en aras de una eficiencia y optimización de los recursos de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón; el Gobierno de Aragón, en la nueva legislatura, decide impulsar y coordinar el Plan de seguridad, integral, de Aragón, llevar a cabo el seguimiento de sus actuaciones desde la propia Dirección General de Carreteras, liderándolo con los medios propios del Servicio de conservación y explotación de carreteras de gestión directa.

Tenemos el convencimiento de que la mayoría de los accidentes son evitables y de que la prevención está en el control de los principales factores de riesgos, tanto como el alcohol, distracciones, el uso de medidas de protección como el cinturón 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]

seguridad, la adecuación de la velocidad, y, por supuesto, unas infraestructuras adecuadas.

El adecuado tratamiento y control de estos factores redundará en una mejora de la seguridad vial. El Plan Integral de Seguridad Vial se gestó en un contexto económico muy diferente al de estos dos últimos años, con la pretensión de tener asignadas unas dotaciones presupuestarias entre los departamentos del Gobierno de Aragón que no se han materializado y que han condicionado el plan de acción propuesto para el periodo 2011-2012. Ante esta situación se ha trabajado en el proyecto de nuevas iniciativas adaptadas a la situación económica real, con los medios propios de cada departamento y acordes con sus posibilidades presupuestarias, queriendo destacar la total entrega y el notable grado de compromiso de todos los departamentos del Gobierno de Aragón para el desarrollo del Plan Integral de Seguridad Vial.

Como saben, el Plan integral 2011-2020 se articula en seis áreas de acción, que a su vez se organizan en dieciocho objetivos estratégicos que se desarrollarán en los planes de acción bianuales, y que en concreto para el plan de acción 2011-2012 se concretan en un total de cuarenta y tres actuaciones.

Para llevar a cabo este plan interdepartamental de seguridad vial se constituyó una comisión en la que están representados todos los departamentos de la Comunidad Autónoma de Aragón, dado que se trata de un plan multidisciplinar. Tal y como indicó el consejero de Obras Públicas en su comparecencia sobre el Plan Integral de Seguridad Vial, con el fin de dotar a la comisión de una mayor agilidad y de un mayor componente técnico, el Gobierno de Aragón, en su reunión del 14 de octubre de 2011, adopta el acuerdo de modificar la comisión interdepartamental, que en este momento está formada por la presidencia, que le corresponde a un servidor (el director general de Carreteras), el secretario y ocho vocales representantes de los diferentes departamentos del Gobierno de Aragón y en categoría de jefe de servicio.

En este momento se han llevado a cabo, a lo largo del año 2012, seis reuniones de la comisión. La primera fue el 2 de febrero de este año..., del año pasado, perdón, y la última, el 26 de noviembre de 2012. La próxima reunión de la comisión concretamente es mañana, 28 de febrero, en la que cada departamento expondrá su plan de acción para el 2013-2014.

(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 el seno de dicha comisión, en este momento se han constituido tres grupos de trabajo. Hay un primer grupo de trabajo para la creación del foro de participación ciudadana con el primer objetivo del constituir el foro ciudadano de seguridad vial y su reglamento de funcionamiento y las fórmulas de participación, desde la plataforma virtual y reuniones alternativas presenciales.

Hay un segundo grupo de trabajo para la elaboración de la guía de asistencia a la víctima, que se está encargando de elaborar un protocolo sencillo y una guía de ayuda a las víctimas de los accidentes de tráfico para la atención médica continuada, tanto en atención primaria como en las compañías de seguros, mutuas y demás agentes que puedan intervenir.

Y un tercer grupo de trabajo para la elaboración de una base de datos cruzada y completa con las cifras de accidentes, víctimas mortales de los accidentes, causas de accidentalidad, edad de los accidentados, etcétera.

Y paso a detallarle las actuaciones multidepartamentales llevadas a cabo e incluidas en el plan de acción 2011-2012 por áreas de acción.

En la primera área de acción, de infraestructuras más seguras, como cifra global podemos adelantar que este departamento ha invertido en seguridad vial, ya sea en esta área de acción como en las restantes incluidas en el plan, 33,5 millones de euros en el año 2011 y 38,4 millones de euros en el año 2012, con un total de 72,3 millones en el Plan integral de Seguridad Vial.

Se procedió a dar cumplimiento al presupuesto disponible para la Dirección General de Carreteras tanto en conservación ordinaria como extraordinaria procediendo a invertir seis millones en conservación ordinaria en el 2011 y nueve millones en el 2012, así como un millón ciento sesenta y ocho mil euros en conservación extraordinaria en el ejercicio 2011 y un millón ochocientos sesenta y siete mil euros en el ejercicio 2012; además de continuar con las actuaciones en acondicionamientos de las obras contratadas y comprometidas en el año 2011 a lo largo del ejercicio 2012.

A continuación procede numerar las cifras y destacar simplemente las actuaciones más representativas de este departamento en el año 2012. Licitamos ocho contratos de servicios para el apoyo a nuestras brigadas de conservación para los ocho sectores en los que dividimos nuestro territorio, que han ascendido a cinco millones 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]

euros en 2012 y que continúan hasta octubre de 2013 con una anualidad de siete millones de euros; garantizando que se invierta el equivalente al 2% del valor patrimonial de las carreteras aragonesas en el mantenimiento y conservación de nuestra red.

Licitamos tres contratos de ejecución de marcas viales —uno por provincia— por un total de un millón doscientos sesenta y un mil. Se ha procedido a la mejora de accesos a tres intersecciones en tres puntos concretos clasificados como de alta accidentalidad. Se han contratado cinco expedientes de obras de rehabilitación y refuerzo de firmes: tres en la provincia de Teruel, uno en la de Zaragoza y uno en la de Huesca. Se han licitado dos contratos de suministro de señalización vertical y balizamiento para la renovación e implementación de nuevos elementos indicativos en nuestras carreteras que ascienden a un total de un millón treinta y un mil.

Se ha elaborado una guía para la redacción de un anejo de seguridad vial en todos los proyectos de conservación y nueva construcción de la red autonómica de carreteras de Aragón, que ya se incorpora en todos los proyectos que se lanzan desde el Departamento.

Se están implantando sistemas de protección para motoristas en los tramos de la Red autonómica de carreteras identificados como peligrosos para las motocicletas. Se ha comenzado con la colaboración de la Asociación Española de la Carretera a trabajar en las inspecciones de seguridad vial.

Se ha llegado a un nuevo acuerdo con el Ministerio de Fomento y con la empresa concesionaria de la AP-2 y AP-68 para la liberalización del peaje de vehículos pesados en el tramo Alfajarín-Pina de Ebro y la reducción del 50% del importe de la tarifa del peaje en los vehículos pesados en los tramos de Pina de Ebro a Fraga y Zaragoza-Gallur; además de mantener la bonificación en el cobro de peaje para los vehículos ligeros que realicen el recorrido en territorio aragonés ida y vuelta en menos de veinticuatro horas.

En la segunda área de acción, de educación vial, el Departamento de Educación, Universidad, Cultura y Deporte, a pesar de no tener presupuesto para llevar a cabo la actuación número 11, relativa al incremento de la formación y sensibilización del profesorado en temas de educación vial, ha desarrollado fórmulas de colaboración con

(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]

MAPFRE para dar clases específicas de seguridad vial a todos los centros que lo soliciten.

En cuanto a la actuación número 13, a través del Instituto Aragonés de Administraciones Públicas se han convocado cursos sobre conducción segura de vehículos pesados para los oficiales primera con categoría conductor de los trabajadores adscritos a las brigadas de conservación de la Dirección General de Carreteras.

También en relación con las actuaciones 13 y 14, desde el Instituto Aragonés de Seguridad y Salud Laboral se promueven jornadas de tipo técnico para fomentar la implicación de trabajadores y empresarios en seguridad vial. El próximo 14 de marzo en concreto tendrá lugar en la sala Corona del Gobierno de Aragón una jornada bajo el título de «La seguridad vial en la empresa» que reunirá a expertos del Ministerio de Trabajo, Dirección General de Tráfico, Gobierno de Aragón, sindicatos y empresas destacadas en sus buenas prácticas en esta materia. Asimismo, la inclusión de la seguridad vial en los cursos formativos de prevención de riesgos laborales; se encuentra vinculado al [Inem?], se están incluyendo los temas de seguridad vial en la obtención de títulos de capacitación profesional en el sector del transporte.

Con relación por ejemplo a la actuación número 15, específica del fomento de la cultura de la seguridad vial en los programas de promoción de hábitos saludables y entornos seguros, el Departamento de Sanidad, a través de la Dirección General de Salud Pública, lleva a cabo programas relacionados con la drogodependencia y alcoholismo donde ha incluido en las últimas actuaciones el enfoque de la seguridad vial.

Con relación a la actuación número 19, el Departamento de Medio Ambiente promueve y dinamiza el aula de medio ambiente urbano, la Calle Indiscreta, incluyendo actividades divulgativas dedicadas a la movilidad sostenible que incluye aspectos de la seguridad vial orientado tanto a escolares como a adultos.

Desde la Dirección General de Participación Ciudadana se han fundado los consejos de niños de Calatayud, La Puebla de Alfindén, Alcañiz y Huesca, que están trabajando en los planes de movilidad urbana, sobre la seguridad de las rutas escolares, carril bici, barreras arquitectónicas, etcétera, de los que también se ha implicado tanto a la policía local como a los colegios de la zona.

(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 el tercer área de acción, la seguridad de los vehículos, el Departamento de Industria del Gobierno de Aragón, en el marco de la actuación número 22, sigue invirtiendo a través de las concesiones para la apertura de estaciones de inspecciones técnicas de vehículos, tan importantes en el papel que desempeñan en la seguridad del propio vehículo.

En el año 2011 se inauguró la nueva estación de La Almunia de Doña Godina, en el año 2012 se ha procedido a la apertura de una similar en Jaca y en el año 2013 en Gallur.

Cada una de esas estaciones supone una inversión aproximada de 1,5 millones de euros.

Existe un interesante estudio realizado en el seno de la comisión en el que se analiza el impacto de las inspecciones de vehículos en la seguridad vial y que arroja un resultado de que por cada diez mil inspecciones se evita un muerto.

Igualmente apunta a que por cada inspección técnica se encuentran 1,2 defectos. También se está exigiendo a las estaciones que renueven su maquinaria, lo que supone también inversiones globales de alrededor de tres millones de euros, habiendo detectado que con la situación económica actual el parque de vehículos está envejeciendo y que se tiende al uso de vehículos de segunda mano.

Uno de cada cinco vehículos que se someten a la inspección técnica son rechazados por lo que detectar estos defectos es vital para la mejora de la seguridad vial y por tanto tiene un impacto directo.

En el cuarto área de acción, movilidad sostenible y segura, se realizó en el año 2011 la jornada comprometida en la actuación número 23 dirigida a los presidentes de comarcas y regidores municipales, con el objeto de trasladar la importancia de lo local en la elaboración de políticas de movilidad y seguridad vial, consiguiendo la máxima implicación de los responsables municipales y comarcales, labor que se sigue de forma intensa y activa llevando a cabo, con la colaboración del Departamento de Política Territorial e Interior y la Federación Aragonesa de Municipios y provincias.

En el área cinco de acción, atención a las víctimas, el 3 de octubre de 2012 se desarrolló el taller de trabajo participativo de control de calidad para el diseño del plan de mejora de la respuesta asistencial a las víctimas de accidentes de tráfico.

(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]

Consistía en un taller grupal con una participación ciudadana activa donde los asistentes antes fueron seleccionados con base a dos criterios principales, su representatividad en los distintos sectores implicados en esta temática y su participación activa en el proceso de formulación del Plan integral de seguridad vial de Aragón 2011-2020.

El objetivo del taller fue llevar a cabo el control de calidad de un listado de problemas existentes en Aragón en la respuesta asistencial a las víctimas de accidentes de tráfico. Los grupos de trabajo que se formaron fueron temáticos, abordando cada uno de ellos los componentes más importantes en el suceso de un accidente de tráfico, primero, la atención inmediata, y, segundo, el posterior seguimiento y comportamiento de las compañías de seguros.

Fruto de este taller surgieron varias propuestas que se trasladaron a la comisión y en las que se está trabajando, entre ellas promover una mayor colaboración con otras administraciones públicas, fomentar la formación específica en seguridad vial, mejorar el trato psicológico a las víctimas y el seguimiento integral a la víctima.

Y por último, en el sexto área de acción, coordinación, información y datos de siniestralidad, la Dirección General de Carreteras se comprometió a elaborar un análisis comparativo de datos de siniestralidad del periodo 2011-2012 respecto a años anteriores como documento informativo que nos ayude a ver el balance de la situación, analizando la evolución de las cifras de víctimas en siniestros de tráfico de la Red autonómica de carreteras de Aragón y en este primer año del Plan integral de seguridad vial y que en breve podrán presentarse sus resultados.

Como adelanto indicar que el número de víctimas mortales en la Comunidad Autónoma de Aragón ha pasado de ciento veintidós en el año 2009, previo a la aprobación de ese plan integral, a ciento ocho en el año 2010 y a ochenta y seis en el año 2011.

Y por mi parte pues es un poco lo que les quería contar en cuanto a lo que sería la actuación de la comisión en el Plan integral de seguridad vial y me dejo para la siguiente intervención comentarles el Plan de acción 2013-2014.

(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: Muy bien, muchas gracias. Pues turno ahora del resto de los grupos parlamentarios. Iniciamos con el grupo proponente. Por parte del grupo de Chunta Aragonesista, señor Briz, y con un tiempo no superior a ocho minutos. Cuando quiera.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente. Bienvenido, señor director general, y encantado de conocerlo, no tenía oportunidad, y a quienes le acompañan.

Y la verdad es que había una larga expectativa para que usted viniese aquí, desde el mes de mayo yo solicité que compareciese porque seguramente usted convendrá conmigo que esta comparecencia está casi desfasada porque llevamos ahora el 2011-2012 y estamos ya en 2013.

Por lo tanto yo creo que usted ha tenido tiempo suficiente y creo que habrá hecho lo posible por preparar lo mejor posible esta comparecencia. Pero me temo, señor Arminio, que nos ha planteado una relación relatada un poco apresuradamente, sin entrar en una valoración, yo creo, política importante. Y yo querría llevar a ese terreno las cosas, a poder ser.

Mire, señor Arminio, yo creo que estamos ante un tema sensible, yo lo dije en la comparecencia primera que tuvo el consejero. Politizar esto es un grave error, es un grave error, y seguramente por los silencios, por los quiebros, da la sensación de que no queremos hablar de esto, no queremos hablar de esto con claridad.

Y decimos, y usted lo ha dicho, que, en la última cifra que da, en el 2011 murieron ochenta y seis personas. Y de lo que se trataba este plan consensuado por todos los grupos parlamentarios en la anterior legislatura es hacer un plan vial para acabar, por lo menos, o intentar amortiguar la mortalidad accidental, eso es lo que se pretendía.

Y entonces, yo creo que ahí hay que situar la cuestión, que en diez años se redujesen en el 40% las tasas de mortalidad.

Y parece ser que eso no es suficiente, no es suficiente. ¿Sabe por qué?, porque yo voy a hablar de política, los datos me parecen muy interesantes pero aquí tenemos que hablar de política.

(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 ajuste presupuestario está afectando a este plan de seguridad vial, usted lo ha dicho nada más empezar. El consejero dijo que era un importante plan y que había que impulsarlo pero usted dice que estamos en un contexto económico diferente y esto ha condicionado las cosas. Por lo tanto ese es el problema fundamental que tenemos.

Yo creo que aquí en vez de relatarnos lo que se ha hecho habría que decir realmente lo que se quiere hacer y lo que falta por hacer. Porque hay temas trascendentales que seguramente usted no sé si se ha referido claramente.

Porque fíjese, en el 2011 no se hace nada porque acaban de entrar a gobernar y no era un tiempo suficiente; el 2012 es un año que, bueno, se empiezan a hacer cosas pero ya es un plan 2012-2013 y usted ya nos dice que nos va a hablar del 2014-2015.

Yo le quiero decir que para estos temas, en una legislatura que casi estamos a mitad, ya no sé si queda demasiado tiempo, ya no sé si queda demasiado tiempo para hacer algunas obras y algunas cosas fundamentales.

Aquí, en la primera comparecencia del señor consejero nos hablaba de que las infraestructuras habían tenido una auditoría que usted dijo que era demasiado rigurosa, la de la RAC, demasiado rigurosa, y que esa auditoría nos ponía en tela de juicio algunas de las cuestiones fundamentales que, y yo quiero hablar de eso fundamentalmente y de otros temas semejantes, el Plan Red iba a solucionar.

Y ese Plan Red que usted sabe, supongo, que Chunta Aragonesista no estaba a favor, colaboración público-privada, bueno, pero había que plantear una alternativa y ustedes dicen: “vamos a hacer una revisión del Plan general de carreteras que plantearemos para el diagnóstico y soluciones”.

Y ese Plan general de carreteras todavía está en periodo de avance y de exposición pública, si no entendí mal al señor consejero. Por lo tanto no tenemos todavía diagnóstico ni soluciones concretas.

Porque claro, en esa auditoría, que se puede estar de acuerdo o no, ya usted dijo que era demasiado rigurosa, del RAC nos dice cosas muy importantes. Que el 64% de las carreteras autonómicas tienen un riesgo entre medio y alto de siniestralidad. Y puntos negros nos habla de ciento cuarenta kilómetros, con unas concreciones clarísimas, la A-138, Túnel de Bielsa, que ahora parece ser que ustedes plantean lo de acometer el carril anexo, Monegros, Calatorao-Ricla, en fin, nos habla de cosas 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]

concretas y ustedes, a mí me gustaría saber, si ese diagnóstico cómo lo va a acometer, qué van a hacer y qué va a ocurrir, cosa que usted no ha dejado clara en concreto.

Sobre la cuestión de balizamiento..., todo eso ha intentado explicarlo como, digamos, haciendo de la necesidad virtud o, a veces, impotencia, no tengo demasiado claro.

Los ocho contratos, lo sabemos; los doce millones de euros, lo sabemos. Eso lo sabemos. ¿Que llega a tres mil ciento sesenta y tres kilómetros? Bueno, pues nos diga cómo está la situación. Si eso va a paliar lo que estaba en este plan vial para el 2011-2012 o hasta dónde se derivan esas actuaciones para llegar a acometer esas obras que había planteadas.

Ustedes hablan que para la seguridad vial hay también una serie de contratos, inversiones..., usted ha relatado todo eso perfectamente.

Pero mire, hay una cosa que a mí en este terreno me parece fundamental y que recogía este plan vial y que es el gran debate en este momento seguramente en Aragón y es el famoso desdoblamiento de la AP-2, o de la Nacional II, y la 232.

Bueno, pues ese tema estaba, que usted ha pasado un poco, y yo, me gustaría hablar un poquito de esto.

Mire, no sé si el señor Rajoy se equivoca porque tiene un estrés potente y puede equivocarse en este momento y dijo que..., pero él dijo que el desdoblamiento no en el último discurso del debate del Estado de España.

Ustedes han hecho un contrato con Abertis donde se dice que se va a pagar unas cantidades para que los camiones puedan tener una mejor cuota y bonificación para poder transitar por esas autovías.

Hablaba el señor consejero de que tendrían que pagar dependiendo del número de camiones que pasase un millón doscientos mil, dependiendo, Pina-Fraga seiscientos cuarenta mil, Figueruelas-Gallur quinientos cincuenta mil.

Pues mire, mi partido ha contado los camiones que pasan por ese tramo, Alfajarín-Fraga por la carretera, ¿y sabe cuántos camiones pasan cada minuto?, cinco, después de la medida que ustedes han tomado.

Por lo tanto, plantéense que la única solución..., sí, sí, no rumoreen que se pueden contar, se está uno en la carretera y cuenta, cada minuto los que pasan, sí, sí, eso

(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 puede hacer. Por lo tanto, el planteamiento es que liberen definitivamente la autopista AP-2 y la AP-68, que la liberen, con dinero de Fomento, no de Aragón, de Fomento, señor director general.

Esta es una medida importante de este plan vial y verá cómo hay menos víctimas porque la mayoría de las víctimas, usted lo sabe también, es en estos tramos donde se produce.

Por lo tanto, esa cuestión yo creo que tienen trabajo para hacer importante, importante.

El consejero también se comprometió en Educación, formación de formadores, eso parece ser que sí que lo han hecho, vehículos más seguros, convenio con el Departamento de Industria e Innovación tecnológica, movilidad sostenible, accesible y segura, convenio existente con Medio Ambiente actualizar, atención a víctimas atendidas en comisarías y hospitales...

Bueno, todos esos temas, pues bueno, usted ha hecho una referencia, ha ido saltándose de un lado a otro, etcétera, etcétera.

Pero mire, yo lo que le pediría de nuevo, de nuevo, en mi intervención es que me diga exactamente qué van a hacer con el Plan general de carreteras, las actuaciones en tiempo, inversiones, tramos, etcétera, cosa que el consejero dice que cuando esté el plan. Pues bueno, pues dígame usted cómo va a hacerse todo eso.

Y en cuanto a los desdoblamientos dígame qué actuaciones van a hacer aparte de esto que ya le digo que no funcionan adecuadamente.

Y qué van a hacer con esos tramos que se dice, según las auditorías, que son tramos negros y que no funcionan adecuadamente.

En definitiva, al señor consejero se lo dije también, usted nos ha relatado una serie de cosas que bueno, pues han ido haciendo de forma puntual, salta medidas, da la sensación de que este plan no se va a hacer nunca, se intenta justificar de la manera que se puede, hemos hecho esto con lo otro, bueno, pero en definitiva hay poca concreción.

Por lo tanto, yo lo que le pediría, igual que le pedí a él, es concreción, concreción, que haya un cronograma claro de estas cuarenta y tres acciones, qué inversión se va a hacer y qué medidas se van a tomar en cada una de ellas. Un documento, señor director general, un documento donde esas cuarenta y tres medidas

(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]

diga: “estas no las vamos a hacer porque no hay disponibilidad presupuestaria”, bueno, pues ya lo sabemos, “estas sí y se va a hacer esto, en estas hemos hecho esto...”, nos dé un documento, a ver si algún día en esta comisión y en este departamento tenemos documentos para poder estudiar y valorar lo que ustedes van a hacer.

Porque nos tenemos que apresurar a tomar notas o leer la comparecencia para ver lo que nos dice.

Por lo tanto...

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

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Sí, voy a terminar enseguida, señor presidente, pero es que como he estado tanto tiempo esperando necesito un poco para explicar un poco las cosas.

Entonces, yo lo que pediría por tanto es que haya, efectivamente, un plurianual, como ya decía, 2013 ya es difícil, 2014-2015, con las actuaciones según las medidas y si se tienen que modificar estas medidas para el 2013-2104 se modifiquen pero por lo menos tener claridad.

Ese plan de acción que ya ha pasado pues vamos a ver qué dinero se dedica a eso.

Y luego le quería hacer, para terminar, con la venia del señor presidente y la generosidad, un par de preguntas.

Hay tantos problemas con este plan de viabilidad que hemos consensuado entre todos, yo creo que aprobamos estas PNL, perdón, no me gusta decir esa expresión, estas proposiciones no de ley que se aprueban en las Cortes de Aragón y que luego no se hace nada, aquí dijimos todos que había que apoyar ese plan de viabilidad. Pues el Partido Popular y el Partido Aragonés que lo valoren, si se ha hecho o no se ha hecho.

Las preguntas, a lo que iba, que me voy. El Departamento de Política Territorial está haciendo un proyecto de investigación para el fomento de la seguridad vial entre peatones liderado por el Centro Zaragoza, Instituto sobre la reparación de vehículos, y Aragón Radio. Entonces me gustaría saber eso exactamente eso qué es lo que...

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

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

Y luego hay un proyecto también en la Universidad de San Jorge de colaboración de seguridad vial. Si es que es así, ¿me podía usted decir cómo se hace a través de Política Territorial? ¿Por qué la San Jorge y no la universidad pública?

No sé, son dudas que tengo, si usted me las puede aclarar perfecto y si no pues ya me las aclarará, pero yo le pediría, señor director general, concreción en las medidas.

Muchas gracias.

El señor presidente GALVE JUAN: Muchas gracias, señor Briz. Por parte de Izquierda Unida, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente. Bienvenido señor director general. Bueno, algunas comparecencias del consejero hablando de carreteras hemos venido a decir desde la oposición que el plan es que no teníamos plan.

Pues bien, aquí sí tenemos plan, esa es la realidad objetiva, hay un plan que nos gustará más o nos gustará menos pero es un plan que debía ponerse en marcha por parte del Gobierno de Aragón y el señor director general ha relatado algunas de las medidas que se están llevando a cabo.

Lo cierto es que a nosotros nos da la sensación, y todavía más refrenda la sensación que tenemos sus palabras, que se está haciendo lo que se puede. Es un poco lo que podría resumir la comparecencia del director general en el día de hoy.

Es decir, había un plan, usted ha venido a decir algo así como que había un plan en un momento determinado con unas condiciones presupuestarias determinadas y que esa situación ahora no es la misma y por tanto la conclusión que uno puede llegar a sacar es que se está haciendo en este aspecto lo que se puede.

Ha relatado algunas de las medidas concretas que se están ejecutando, muchas de ellas consecuencia de la, o la gran mayoría, consecuencia de la labor del Departamento de Obras Públicas en la conservación habitual de nuestras carreteras.

Sí me gustaría saber, y le lanzo una primera pregunta, qué medidas concretas faltan, concretas de importancia, y cuánto podrían venir a costar estas medidas, habida cuenta de lo que usted ha venido a decir en el sentido de que se hizo un plan con una realidad económica que hoy ha cambiado y que por tanto yo llego a la conclusión 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]

que no se ha podido ejecutar en la medida de lo que el plan pensaba desde el principio, desde la partida del mismo, más allá de que evidentemente pues no siempre se puede ejecutar el cien por cien de lo que uno tiene previsto ejecutar.

Sí me gustaría saber también, no lo sé si tendrá ese dato, habida cuenta de que el gobierno anterior que diseñó ese plan tenía también un plan que nosotros, como usted también sabe, tampoco compartíamos, que era el famoso Plan Red en relación a las inversiones económicas que se iban a hacer en el mantenimiento de las carreteras, pues ¿cuál es la diferencia inversora?

Es decir, si el Plan Red iba a invertir en dos años una cantidad de dinero, cuánto se está invirtiendo y cuánto cree que se va a invertir, por ejemplo, el año que viene para saber exactamente, habida cuenta también de la reflexión que ha hecho mi compañero Goyo Briz, de la situación de las carreteras, de cómo va a poder mejorar en función de la inversión prevista que entiendo va a ser muy inferior, o significativamente muy inferior, a la que estaba prevista hacer en el Plan Red que evidentemente nosotros no compartíamos por lo que suponía y desde luego que habida cuenta de las medidas de recortes en la inversión en materia también de carreteras, pues se está poniendo, nosotros consideramos, en tela de juicio la viabilidad de algunas de estas carreteras.

Yo sí que me gustaría preguntarle, habida cuenta también de sus palabras, si considera necesario hacer una revisión de ese plan y actualizarlo a las realidades o a la realidad económica que hoy tiene la comunidad autónoma, es decir, si había un plan con unos objetivos ambiciosos, habida cuenta de la situación económica de la comunidad, si se ha planteado el departamento modificar el plan, ya no tanto en las ejecuciones sino en un documento que, como ha dicho mi compañero Goyo Briz, pueda darnos a los grupos de la oposición la realidad y hacernos a la idea de cuáles van a ser realmente las medidas que se van a poder adoptar y cuáles son las medidas que se han ejecutado conforme al mismo.

Porque lo cierto es que para nosotros también es complicado poder hacer una valoración de esta situación.

Ha salido el Plan Red, lo he sacado yo pero también lo ha citado mi compañero Goyo Briz, en el tema de la mejora de la seguridad vial, en lo que supone las inversiones que iban a realizar. Pero a mí, aprovechando que usted está aquí, nosotros

(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]

hemos preguntado al departamento (no hemos tenido respuesta, por lo menos a día de hoy) cómo está el Plan Red, concretamente en el Sector III, porque nos preocupa que en ese sector ahora mismo pudiera haber algún tipo de problema en relación al mantenimiento de las carreteras que debe cubrir el Sector III, puesto que hemos notado que hay situaciones manifiestamente mejorables en el ámbito del mismo y puesto que el consejero también en alguna ocasión ha dicho que tenía problemas para la financiación en el mismo. Por tanto, queremos saber y que, aprovechando su presencia, nos cuente cómo está el único subsector del Plan Red o el único sector del Plan Red en relación a la ejecución de mismo y qué medidas piensan adoptar si la empresa que la está gestionando no está ejecutando las obligaciones que debería de haber ejecutado. Si esto es así, vamos.

Sí que me gustaría también... ha salido el tema de la Nacional II y del desdoblamiento... Nosotros lo tenemos muy claro. Nosotros consideramos y creemos que esa es la obligación del Gobierno de Aragón: ir a Madrid y convencerles. Mire, yo le voy a decir que estoy casi de acuerdo con el señor Rajoy en algo, y es que probablemente desdoblar no sea la solución.

Primero, porque no me parece sensato ni razonable tener entre Fraga y Alfajarín diez carriles de circulación que, probablemente, ya le dije al consejero: no los tengan entre Nueva York y New Jersey.

Entonces, nuestra posición, al menos en la cuestión de Fraga-Alfajarín, que la concesionaria tiene un plazo más corto, sería directamente liberalizarlo y, en todo caso, llegar a un acuerdo con la empresa que gestiona la autopista y resolver el contrato, porque probablemente incluso sea hasta más barato.

Pero creemos que lo que no es sostenible es tomar medidas de parcheo con toda la buena intención, vamos a reconocerlo así, habida cuenta de las disponibilidades que pueda tener el departamento, para intentar solucionar algo que, como ha dicho también el compañero Gregorio Briz, probablemente no está sirviendo en la medida de las necesidades —y vamos a ser también cautos y vamos a darle el margen de confianza— de las ambiciones que el departamento tuvo cuando firmó ese acuerdo de liberalización, digámoslo, parcial.

(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, para finalizar, sí que es un tema que usted ha dado unos datos de la evolución de la mortandad que en el ámbito del Estado también se ha reducido. Desde que entró, por ejemplo, el carné por puntos, hubo medidas concretas, además de esta, que a nivel del Estado se redujo, por tanto no sé si es muy significativo vincular una cosa con la otra porque el Plan de Movilidad habrá podido surtir efecto pero, lógicamente, en el ámbito del Estado también se han tomado medidas concretas que han mejorado la accidentabilidad y la mortalidad.

Y sí que me gustaría saber si tiene datos en relación a accidentes concretos, porque muchas veces hablamos de la mortandad y no tanto de los accidentes en concreto, graves, que haya podido haber, y si ha habido también o tiene algún tipo de dato que pueda corroborar, de alguna manera, que en el ámbito de las carreteras, fundamentalmente de la red autonómica, ha podido disminuir la accidentabilidad.

Y, por mi parte, nada más. Yo reconozco que la comparecencia del director general que ha sido pedida con antelación para hablar de este tema a lo mejor no es fácil en el sentido de que hay un plan aprobado que mi opinión es que se está haciendo lo que se puede, y al hilo de las palabras tuyas creo que lo corroboran. Y, por tanto, nada más.

Agradecerle su presencia y decirle que nuestra organización está a disposición de su departamento para colaborar en la medida de las posibilidades de algo que, como dice el señor Briz, no debe ser objeto de partidismo político sino de solución por parte de todos.

Nada más y muchas gracias.

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

Por parte del Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señor director general.

Bien, estamos hablando de un tema importante, el de la seguridad vial, que yo creo que a nadie se le escapa que es uno de los elementos importantes en los que cualquier tipo de mejora, solo una mejora puede suponer una vida humana, con lo que eso supone y, por lo tanto, lo que eso es de beneficio.

(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 cuanto se haga en este sentido siempre nos parecerá poco. Por lo tanto, mientras siga habiendo accidentes, parecerá que se puede resolver.

Usted ha dicho al principio de su intervención que una buena parte de los accidentes son evitables; lo segundo que habría que añadir es que está el factor humano, que es muy difícil de influir y, por lo tanto, ahí tenemos siempre un problema y eso me lleva a uno de los elementos que para nosotros es muy importante, porque creemos que a veces no se le da la suficiente importancia y todas las tienen, que es el de la prevención y el de la educación. Creemos que ese es un instrumento fundamental en las condiciones en las que actualmente nos encontramos y, vistas las estadísticas cuando nos hablan de los accidentes, en las que una buena parte son causa de errores humanos. Entonces ahí tenemos, desde nuestro punto de vista, un instrumento que se debe de potenciar fundamentalmente, que es el de la educación como una de las medidas de prevención de accidentes.

Dicho eso, la insuficiencia de... siempre nos parecerá, insisto, a todos, pero es verdad que partimos de un plan que tiene una serie de objetivos, pero un plan que, repasándolo desde su presentación en noviembre de 2010, ya partía el mismo plan, en esa presentación, diciendo que partía en unos momentos de una situación económica complicada y que se esperaba que los siguientes años, conforme se fuese mejorando, se podría ser más ambicioso en la consecución de los objetivos.

Desgraciadamente, yo creo que en estos momentos no nos encontramos en mejor situación económica, y no lo digo como que eso tenga que ser una excusa sino como una realidad en la que un plan que desde nuestro punto de vista sigue siendo válido en la mayor parte de sus objetivos, sigue teniendo graves dificultades de planteamiento, nos guste o no nos guste, por dificultades económicas, en unos ámbitos más que en otros.

Y ha hecho hincapié en el tema de la educación, porque a nosotros nos parece que es un instrumento esencial, insisto, vista la estadística de los accidentes, pero no nos podemos olvidar de que hay otro factor que está cada vez más siendo una realidad, y usted también ha hecho mención al mismo. Y parece menor pero también está teniendo su influencia, que es el hecho real de que el parque móvil está envejeciendo, que cada vez más hay vehículos que están en los límites de los mantenimientos y que están en los

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

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

límites de la utilización, y yo creo que eso estamos viéndolo permanentemente en las carreteras.

Y eso también merece una reflexión, porque en estos momentos las ITV están muy bien, pero si se pasan. Quiero decir, el que no va, es como el que no tiene seguro, claro. Está actuando de una forma ilegal. Pero es una realidad que nos estamos encontrando y que seguramente habrá que hacer más hincapié en esos temas a través de las correspondientes sanciones, a través de las medidas necesarias, pero es verdad que es una medida que habrá que tener en cuenta porque es una realidad, y una realidad que no nos gusta pero que puede ser que en los próximos dos o tres años se incremente de una forma sensible y que habrá también que buscar las soluciones necesarias para que, si esto sigue siendo así, las ITV se tengan que seguir realizando y de una forma eficaz.

Y dejo para el final, no por más o menos importante, sino porque seguramente es en lo que más palabras hemos utilizado, que es el estado de las infraestructuras, porque normalmente casi siempre se focaliza ahí el problema de la seguridad vial. Y lo tiene, y es una parte importante, pero yo creo que no podemos olvidar el factor humano y no podemos olvidar la situación actual del parque.

Pero es verdad que las infraestructuras al final en Aragón son absolutamente esenciales. Y son esenciales precisamente porque es un elemento de vertebración del territorio y es un instrumento en el que tenemos que basar muchos de nuestros objetivos estratégicos importantes. Y el otro día hablábamos de alguno de ellos en el Pleno en relación con los medios de comunicación, tanto ferroviarios como autobuses.

Bueno, pues evidentemente las vías de comunicación son un instrumento absolutamente imprescindible en Aragón para conseguir la vertebración. Y, por lo tanto, no se puede obviar su importancia.

Usted sabe que nosotros apostamos en su momento por el Plan Red. Eso, en estos momentos ya le han hecho una pregunta en relación con ese sector 3, pero es evidente que lo que sí es necesario es ese plan de carreteras, que haga que se siga manteniendo como mínimo una infraestructura importante, que necesita su mejora, que necesita su conservación, que necesita su ampliación; y nos encontramos al final con las dos infraestructuras, dentro de esa focalización en las infraestructuras, las dos que

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

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

focalizan la focalización, que son las deseadas, requeridas... yo creo que ya no sé cuántos años llevamos hablando de los desdoblamientos, si son necesarios, si no...

Mire usted, las soluciones, evidentemente, que se están tomando son las que se pueden tomar desde el Gobierno de Aragón. Yo creo que esos convenios que se están firmados es lo que nos permite por lo menos ampliar o mejorar esas infraestructuras. Le puedo asegurar que yo no he ido a contar camiones, pero sí que he pasado por allí y detecto —le voy a dar la razón, señor Briz— *[el señor diputado BRIZ SÁNCHEZ se expresa en los siguientes términos: «gracias»]*, detecto que no hay una gran densidad de camiones por la autopista... ¿le parece bien?... *[el señor diputado BRIZ SÁNCHEZ se expresa términos ininteligibles]*... y es así. Pero es verdad que por lo menos el medio se ha puesto. Otra cosa es que sea el más adecuado. Pero creo que el esfuerzo merecía la pena realizarlo, y por eso nosotros lo apoyamos y creemos que lo que posiblemente haga más falta es que se terminen los accesos adecuados para que se pueda entrar y salir adecuadamente, que se haga la publicidad necesaria; pero creemos que en ese sentido se tiene que seguir trabajando.

Pero también le digo que no estamos en absoluto de acuerdo en que la excusa que se ponga para no desdoblar sea la existencia de una autopista. Si es esa, que desaparezca la autopista y, como decía el representante de Izquierda Unida, se liberalice del todo. Pero mientras siga siendo una autopista es evidente que el desdoblamiento es una necesidad, y creemos que en eso el Gobierno de Aragón no debe de cejar, como no debe dejar de cejar tampoco en el arreglo del resto de las infraestructuras —insisto—, que para nosotros es muy importante.

Creemos, pues, que en esta comparecencia es difícil valorar si se va a mejor, si se va a peor, porque —insisto— hablando de accidentes, mientras haya siempre será difícil... Lo que sí que creemos, señor director general, es que...

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

El señor diputado BLASCO NOGUÉS:... se tienen que seguir tomando las medidas necesarias para que nuestras infraestructuras sean cada vez más seguras.

(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.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor director general. Bienvenido a la comisión.

Bueno, desde el Grupo Socialista, en principio, le agradecemos sus explicaciones hasta donde nos ha llegado, y ya le voy a decir que, desde luego, para nosotros han sido insuficientes. Esperábamos un poco más.

Usted sabe que este grupo, desde el inicio de la legislatura, este tema pues creyó que era un tema muy importante, y ya por esa razón en noviembre de 2011 solicitamos la comparecencia del señor consejero en esta comisión y presentamos una proposición no de ley en el Pleno, que se aprobó una vez transaccionada por todos los grupos. Porque nosotros, desde el primer momento, la verdad es que entendemos que esto es, además de una cuestión de que la economía tiene cierta importancia, pero a nosotros nos parece que también la voluntad política es muy importante, y es lo que de alguna forma echamos en falta por parte de este gobierno.

Luego, hombre, yo creo que —nadie se pueda llamar a engaño— este plan, que es un plan integral, con muchísimas acciones, como veremos después; pero bajo nuestro punto de vista tenía dos pilares fundamentales. Uno era el Plan Red, un pilar fundamental; era la única fórmula posible de poder atacar los dos mil cuatrocientos kilómetros de la Red autonómica de carreteras, que realmente soportan el 75% del tráfico. Y, lógicamente, pues por una decisión política, aunque también se quiere una y otra vez, machaconamente, decir que, bueno, que el problema de financiación... Claro, el Gobierno desde su llegada, desde el mismo día que tomó posesión se encargó de que las empresas adjudicatarias del Plan Red no obtuvieran financiación, por activa, por pasiva, con declaraciones, diciendo que era inviables, que era una barbaridad, que era no sé qué..., claro, y luego se acusa a las empresas de que no pueden ejecutar el plan por falta de financiación.

Entonces, la primera cosa que nosotros entendíamos que este gobierno debería hacer es, una vez se ha decidido —insisto en que es una decisión política por más de que no se quiera reconocer— que el Plan Red no se va a ejecutar, pues la primera

(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]

medida del Plan integral de Seguridad Vial en el primer bienio, 2011-2012, era acondicionamiento integral y refuerzos de firme en dos mil cuatrocientos kilómetros de carreteras, más, con los medios propios de la Consejería, pues atender el mantenimiento de la red capilar. Ciento cuarenta millones de euros en 2011 y doscientos cincuenta millones en 2012: trescientos noventa millones de euros de inversión. ¿Cuánto va a invertir este gobierno?, ya no digo en el 2011-2012 sino aceptamos lo que dijo el consejero en la comparecencia de que en vez de 2011-2012 el primer bienio fuera 2012-2013. Bueno, parece lógico. Cambio de gobierno, vale.

Pero, ¿en el 2012-2013, cuántos millones de euros va a invertir el Gobierno de Aragón?, no en mantenimiento de carreteras. Es que el problema no es el mantenimiento; el problema no son las medias suelas que el consejero nos dijo en su día. El problema es que el Plan Red lo que hacía era acondicionamientos integrales, o sea, tramos de carreteras nuevos; se cambiaban las trazadas, se cambiaba el firme, se cambiaba..., o sea, lo que es un acondicionamiento integral.

Pues primer punto: ¿cuántos kilómetros y cuántos millones de euros va a invertir este gobierno con Plan general de carreteras aprobado?, o sin Plan general de carreteras, que nos da igual. El Plan general de carreteras es un documento importante de trabajo, pero el Plan general de carreteras no soluciona ni un problema de carreteras. Los problemas de carreteras los solucionan los millones de euros que se presupuestan cada ejercicio en el presupuesto.

Y el otro pilar fundamental bajo nuestro punto de vista —y se ha visto también en todas las intervenciones que ha habido hasta ahora— era los desdoblamientos de la Nacional II y la 232, los diferentes tramos. Y claro, y aquí tenemos un problema; tienen un problema. Mientras hubo un gobierno socialista en Madrid, cuando este gobierno toma posesión, lo de los desdoblamientos era poco menos que cuestión de vida o muerte. Era sí o sí. El consejero fue a Madrid en varias ocasiones, intentó ir más..., no lo... en total fueron cinco o seis meses el plazo que hubo mientras este gobierno tomó posesión aquí hasta que hubo cambio de gobierno en Madrid.

Y, claro, una vez se ha producido el cambio de gobierno en Madrid, pues resulta que lo que era una reivindicación de que había que salir poco menos que en manifestación pues se ha ido un poquito enfriando, enfriando, enfriando. Y, bueno, ya 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]

colmo del enfriamiento fueron las declaraciones, equivocadas o no, erróneas o no..., la ficha no sé si estaba bien o mal pero el presidente del Gobierno de España, en el debate del estado de la Nación dijo que no iban a desdoblarse esos dos tramos de carreteras. Por lo tanto, pues ese es el problema fundamental del Plan integral de Seguridad Vial; que, por otra parte, también en este tema se quiere aprovechar el que el Pisuerga pasa por Valladolid, que la situación económica es difícil. Dicen que este plan se diseñó en tiempos de más bonanza económica. Hombre, pues en el año 2010 y en el año 2009, que fueron los dos años fundamentales en los que se gestó el plan, pues, en fin, estábamos ya en una situación económica difícil.

Lo que ha ocurrido es que, desgraciadamente, su llegada al gobierno, en lugar de suponer lo que todo el mundo parece ser que preveía, entre otros ustedes —que la situación iba a mejorar—, pues, desgraciadamente, no es que haya mejorado, es que ha ido empeorando paulatinamente. Por lo tanto, hace más difícil poder disponer de los fondos suficientes.

Y claro, ya le digo, nosotros —también se ha dicho por parte de otros grupos—..., afortunadamente el plan es un plan perfectamente diseñado que tenía unas acciones muy concretas y que este gobierno lo tiene relativamente sencillo. Y eso es lo que nosotros le pedimos al consejero en su primera comparecencia, y vamos a pedir hoy. Cojan el plan, que está perfectamente redactado, como decía, y en el primer bienio —me da igual 2011-2012 que 2012-2013—, donde ponía «acondicionamiento de tal por el Plan Red, tantos millones», pongan ustedes lo quieran.

En la segunda actuación, el anexo de seguridad vial en todos los proyectos de carreteras de nueva construcción en Aragón, supongo que se habrá hecho. Había trescientos mil euros en el 2011, trescientos mil en el 2012. Pónganos cuánto.

En la tercera actuación, tres cuartos de lo mismo. Así hasta la 43. Y, oiga, ustedes, díganos para que de alguna forma desde la oposición y los ciudadanos podamos controlarles y podamos hacer un seguimiento de labor, cuál es su compromiso. Porque claro, es que no hay ningún compromiso.

Con este tema, el Gobierno de Aragón, ni con ninguno —en esta consejería menos si cabe—, no tiene unos objetivos. Queremos que nos diga: «oiga, nosotros hasta el 2015, y siendo conscientes y habiendo analizado, que hemos analizado ya, por arriba,

(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 abajo, por la derecha, por la izquierda, por delante y por detrás la situación económica, la mala situación que nos encontramos cuando llegamos, la auditoría, no sé qué, bueno, y ahora se supone que ya tienen todos los datos y más, díganos: “oiga, nosotros, hasta el 2015, que es cuando acaba esta legislatura...”, porque el consejero también es muy aficionado a decirnos: “en el 2025, en el 2030, en el 2040”, que es muy interesante trabajar a futuro, pero dígnanos en carreteras y en el Plan de seguridad vial, hasta el 2015 que es cuando acaba el mandato que ustedes tienen porque se lo dieron los ciudadanos, cuál es su objetivo en el plan integral de seguridad vial, de los cuarenta y tres objetivos que hay para un bienio, para el primero, díganos cuántos de esos cuarenta y tres se mantienen y con qué presupuesto, igual, lógicamente, no solo del Departamento de Obras Públicas sino del resto de departamentos del Gobierno de Aragón.

Usted nos ha dicho que se está trabajando, y nos parece muy bien, pero ya digo, nosotros lo que le pedimos es que en los temas que son de, por ejemplo, medio ambiente pues que..., aquí tengo una acción concreta que pone: “una actuación del departamento responsable que sea de medio ambiente y con una consignación presupuestaria”, pues eso es lo que le pedimos señor consejero.

En definitiva, le pedimos claridad y concreción y si es posible hechos, además de claridad y concreción, pero como entendemos que los ciudadanos en estos cuatro años lo que han decidido es que nosotros estemos en este parlamento para controlar e impulsar al ejecutivo, no hay forma de poder controlar ni de poder impulsar al ejecutivo mientras el ejecutivo no se marque unos objetivos claros en un documento como está el plan, igual de claro, pero cambiando las actuaciones y cambiando los presupuestos, que tienen todo el derecho ustedes a hacerlo y nosotros, lógicamente, también tendremos todo el derecho entonces a opinar si nos parece bien, si nos parece mal, si van bien o van mal.

Pero en tanto en cuanto no contemos con documentos de trabajo serios, con documentos de trabajo con plazos, con compromisos concretos, será difícil que podamos hacer nuestra labor y que los ciudadanos aragoneses, que en definitiva creo que es lo que cuenta, sepan si realmente este gobierno está haciendo algo en materia 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]

seguridad vial porque es muy importante, lógicamente, la seguridad vial en nuestras carreteras e intentar reducir los accidentes a la mínima expresión.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente GALVE JUAN: Muchas gracias, señor Ibáñez. Por parte del Grupo Parlamentario, señor Campoy.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Pues muchas gracias, señor presidente. Y muchísimas gracias señor director general, señor Arminio, por acompañarnos hoy, a usted y al equipo habitual que le acompaña.

Desde el Partido Popular, desde el Grupo Popular, estamos de acuerdo con Chunta Aragonesista. Este no es un asunto para politizar, ni tan siquiera para confrontar. Este es un asunto, el que hoy nos ocupa, para sumar.

Y lo decimos con total claridad, este es un asunto para sumar, pero ¿saben por qué señorías?, porque estamos hablando de siniestralidad, estamos hablando de accidentes de tráfico y estamos hablando, en algunos de los casos, de accidentes y de siniestralidad con víctimas mortales.

Y este no es un tema baladí, este es un tema en el que hay poco que confrontar, este es un tema para sumar, este es un tema para apoyar y es un tema para criticar pero desde la suma, no para criticar desde la deconstrucción.

¿Y por qué decimos esto? Porque hoy se ha visto claramente que hay dos formas de ver el vaso, ha formas de ver el vaso medio lleno y hay formas de ver el vaso medio vacío.

Y nosotros desde el Partido Popular, desde el Grupo Popular, desde los compañeros que nos acompañan, hoy hemos visto a un director general de carreteras que tiene asumida la competencia de seguridad vial, que ha venido y ha dicho tres cosas, a nuestro modo de ver, tremendamente importantes.

Nos ha dicho en primer lugar que en su departamento existe una constante, una constante y permanente preocupación por la prevención, por intentar evitar los accidentes de tráfico.

(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]

Nos ha dicho en segundo lugar que tiene un plan, que será más serio, señor Ibáñez, o menos serio, pero es un plan continuación del que hicieron ustedes, si ustedes dicen que este es poco serio es que el suyo también era poco serio, quiero decir que a veces cruzamos líneas que se nos va un poco el debate parlamentario y no nos centramos, es que este es un plan que está retomado de un plan del Partido Socialista, que estaba bien planificado, lo decimos nosotros, no hace falta que lo diga usted, se lo decimos nosotros, que estaba bien planificado, que viene del 2010 en que se crea la Oficina Coordinadora de Seguridad Vial con un presupuesto y con un personal, creo que una persona, y que hoy se ha ampliado ese plan.

Y luego nos ha dicho una tercera cosa tremendamente importante, a nuestro modo de ver, nos ha dicho el descenso en el número de accidentes, que ahí no hemos reparado. Nos ha dicho que del número de accidentes, sobre todo con víctimas mortales, ha habido un descenso en el 2010 con respecto del 2009 y en el 2011 con respecto del 2010.

Digo yo que entre todos algo estaremos haciendo bien. Es que aquí ningún grupo político ha reparado en lo que, a nuestro modo de ver, es lo más importante.

Porque claro, para que haya un efecto tiene que haber una causa. Para que disminuya la siniestralidad algo se ha tenido que hacer bien, digámoslo, sumemos.

Y luego ha dicho también algo también tremendamente importante, ha dicho que el plan engloba seis grandes áreas de acción.

Primer área, infraestructuras más seguras. Y ha dicho que de un presupuesto de treinta y tres millones y pico en el 2011 ha pasado a un presupuesto de treinta y ocho millones y pico en el 2012. Hombre, las carreteras que están mal ahora no están mal por casualidad desde que gobierna el Partido Popular con el Partido Aragonés en Aragón. No es que hayan caído rayos en todas las carreteras de Aragón y de repente tengamos carreteras mal. Digo yo que las carreteras que hoy están mal ya estaban mal antes y que habrá que arreglarlas, ahí estamos de acuerdo todos.

Y hombre, con el tema del Plan Red, mire señor Ibáñez, nosotros, el Partido Popular, hablaremos del Plan Red siempre que usted lo quiera. Si en cada comisión de Obras Públicas tenemos que destinar un 33% de la comisión a hablar del Plan Red, nosotros encantados, pero también le digo, señor Ibáñez, cada vez que usted diga que 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]

Plan Red no ha llegado a su fin por motivos políticos, nosotros le diremos, con la misma rotundidad, con la misma seriedad o con la misma sonrisa, que no ha llegado a su término porque ha habido la voluntad de las concesionarias para resolverlo de mutuo acuerdo.

Y yo no sé si ustedes les han obligado a que lo resuelvan, pero le digo que nosotros no. Resoluciones de mutuo acuerdo, lo repito, resoluciones de mutuo acuerdo, a instancias de las concesionarias. Cada vez que usted diga que lo han resuelto por culpa del consejero, nosotros lo diremos, y si usted lo dice dos veces nosotros tres, porque es que al final, claro, una tontería no recurrida en tiempo y forma al final puede parecer que devenga firme. Pues que le conste que cada vez que lo diga se lo recurriremos, en tiempo y en forma.

Bien, el tema de los desdoblamientos, más de lo mismo, señorías. Es que el tema de los desdoblamientos no es un tema que ha aparecido de repente con el gobierno del Partido Popular, es que han tenido ustedes doce años para arreglarlo en la época de las vacas gordas y como no lo han arreglado, que no pasa nada, que estamos nosotros, vamos a intentar arreglarlo nosotros, lo único que les decimos es que un poquito de lealtad, un poquito de seriedad, que este no es un tema fácil, que este es un tema que necesita la unión de todos los partidos políticos.

Claro, que podemos poner de moda contar, unos cuentan nubes, otros camiones. Pues nosotros contaremos lo que estamos haciendo todo el rato que es intentar avanzar en el tema de los desdoblamientos.

Pero ¿sabe por qué, señor Ibáñez?, porque este es un tema de interés superior en Aragón, el intentar solucionar los accidentes, los desdoblamientos.

Y de momento el gobierno PP-PAR ha hecho lo que puede hacer, lo que puede hacer de momento. Punto primero, dotar presupuestos y perseguir al Ministerio de Fomento para conseguir los ansiados desdoblamientos. Y punto segundo, bonificar los peajes. ¿Que pasarán cuatro o pasarán diez? Yo no lo sé, yo no he ido a contarlos, pero esto es como dice un amigo mío, dice: “ya lo decía Ortega y Gasset...”. Este informe..., yo me lo creo de usted porque es usted una persona para mí tremendamente seria, pero claro, el informe..., este informe es como un amigo que dice: “han pasado veintinueve”, bueno, pues nos lo tenemos que creer.

(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 también le digo más, que se lo compro si pasan cuatro, pues cuatro camiones que han pasado, seguro que contribuiremos a mejorar la siniestralidad en esos tramos porque todos sabemos que el máximo índice de siniestralidad está donde estaba. Vamos a sumar con este asunto.

Claro, nos ha dicho usted: “Educación, segundo pilar de las áreas”, que nadie las ha analizado, las ha dicho el señor director general y las he apuntado, decía: “educación, formación y sensibilización de los usuarios”; ha hablado de acuerdos de colaboración con Mapfre, para educar, par implicar en el tema de la siniestralidad; nos ha hablado de la seguridad en los vehículos; nos ha hablado de que se han creado tres puntos más de inspecciones técnicas de vehículos en La Almunia, Jaca y Gallur, con dotación presupuestaria, con la que está cayendo; nos ha hablado de movilidad sostenible, accesible y segura; nos ha hablado de que han incentivado jornadas con los presidentes comarcales y con los alcaldes para incentivar de lo importante que es sensibilizar con el tema de la educación, de la prevención; nos ha hablado de la atención a las víctimas, importantísimo, y sobre todo nos ha hablado de la coordinación y de la información y los datos de estudio de siniestralidad.

Mire, al final es un dato con el que yo me quiero quedar: en 2009, ciento dos accidentes con víctimas mortales; 2010, ochenta y tres; 2011, sesenta y ocho. Han pasado de ciento dos a sesenta y ocho. Pero del número de víctimas mortales hemos pasado de ciento veintidós en 2009 a ciento ocho en 2010 a ochenta y seis en 2011.

Yo, de verdad, en este tema me quiero quedar con el vaso medio lleno. Me quiero quedar con los buenos datos. Y, sobre todo, me quiero quedar, señor director general, con que ustedes, su Gobierno, su Dirección General, ha avanzado mucho, pero queda mucho por hacer, sobre todo hasta que lleguemos a accidentes con víctimas mortales en el número cero. Y, para eso, hace falta la ayuda de todos los diputados de esta cámara, hace falta la ayuda de todos los grupos políticos de esta cámara, pero no dude ni un segundo, señor director general, que por lo menos al Grupo Popular lo va a tener a su lado.

Muchas gracias.

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

(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 bien, pues para responder a las cuestiones planteadas tiene la palabra el señor director general por un tiempo no superior a diez minutos.

El señor director general de Carreteras (ARMINIO PÉREZ): Muchas gracias.

Bueno, yo les he escuchado atentamente lo que han dicho y me gustaría decir dos cosas fundamentales.

He intentado ser lo más concreto posible en mi exposición, de hecho, he intentado relatar algunos, no todos, de los temas que se han tratado en la Comisión del Plan Integral de Seguridad Vial, porque han sido seis reuniones donde nos enfrentábamos a una situación en la que prácticamente ningún departamento tenía una partida presupuestaria para poder actuar en esas cuarenta y tres actuaciones previstas en el plan de acción 2011-2012 y, bueno, se intentaban hacer cosas. Y yo creo que eso es muy valorable porque creo que se han hecho muchas cosas y se van a seguir haciendo muchas cosas.

Precisamente la reunión de mañana (que ahora les contaré un poco lo que vamos a hacer también desde el departamento) es una reunión muy esperada y que la hemos aplazado dos meses más porque nos han pedido las personas que componen la comisión que les hacía falta un poco más de tiempo, donde yo creo que va a haber una propuesta seria, donde se va a intentar hacer algunas de las actuaciones que no se han podido hacer en 2011-2012 para acometerlas en 2013-2014 y, aparte, ir a más.

La segunda cosa que quería decirles importante es que tenemos un plan que puede que a lo mejor sea objeto de una revisión pero yo creo que no está planteada, pero creo que es un plan válido, es un plan que tiene seis áreas de acción que entendemos que pueden ser razonables y que las estamos aplicando. Y, sobre todo, hay dieciocho objetivos estratégicos que nos parece que son válidos.

Lo que sí que tenemos que adaptar son los planes de actuación 2011-2012, pues le adaptaremos ahora un trece-catorce en función de la disponibilidad que tengamos. Sobre todo presupuestaria, pero también una disponibilidad de medios a poderle dedicar, no todo solamente es presupuesto; hay veces que tampoco tenemos las personas y el tiempo necesario para poderle dedicar, pero le aseguro que lo estamos intentando.

(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]

Yo a lo que sí me quiero comprometer, y en eso le doy la razón, señor Briz, es que nos falta un documento de evaluación de ese periodo 2011-2012, y me comprometo a tenerlo. Me comprometo a hacer ese documento de evaluación donde digamos... Yo tenía aquí una pequeña chuleta en que, de las cuarenta y tres acciones, habíamos actuado en veintiuna de ellas, no en totalidad en algunas pero sí en veintiuna. Y, entonces, me comprometo a hacer una relación de esas cuarenta y tres actuaciones, de cómo hemos actuado y qué presupuesto hemos podido emplear en ellas porque me parece importante que tengamos una evaluación también de lo que hemos hecho.

Por último, también, como se ha comentado mucho el tema del Plan Red y el tema de los desdoblamientos, pues yo simplemente les quería comentar dos cosas. En el tema del Plan Red estamos pendientes de que el sector Huesca III nos diga si consigue o no la financiación (nos ha pedido un aplazamiento hasta el 5 de mayo y estamos un poco en espera). Yo, por mi parte, no tengo ningún dato de incumplimiento de las condiciones contractuales; ellos están haciendo una conservación ordinaria y esa conservación ordinaria es lo que nosotros llamamos la conservación que es necesario hacer para que se cumplan las condiciones de seguridad en las carreteras; y, de momento, ellos, bajo la supervisión de la Subdirección Provincial de Huesca, lo están haciendo relativamente bien.

Tenemos unos informes mensuales que acreditan las labores que hacen y el seguimiento que estamos haciendo nosotros como si fuera un brazo más de las brigadas que tenemos trabajando en carreteras.

Y, en cuanto al tema de Avertis, de la negociación que hemos hecho con la concesionaria, pues bueno, desde que nos reunimos con ellos después del verano, estuvimos sopesando infinidad de cuestiones, y todo estaba en intentar separar el tráfico ligero del pesado, que es donde podía haber problemas en las carreteras, en este caso en la 232 y la Nacional II.

Esto ha sido una prueba, yo creo que hay que calificarlo de prueba. Creo que es pronto también. Nosotros ahora estamos incentivando el tema de cartelería, el tema de... Bueno, ya hemos mandado a todas las asociaciones de transportistas nacionales y aragonesas de este acuerdo, informándoles de las tarifas y ahora empezamos con la cartelería, que yo creo que la tenemos colocada al mes que viene. Yo creo que

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

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

tendremos que captar ese tráfico de camiones. No sé si el 50% será suficiente o no, o a lo mejor tendremos que tender a una liberalización total. Pues posiblemente.

Se está trabajando con el ministerio y yo en esto soy optimista, creo que es un tema, como decía el señor Campoy, muy importante, que está al margen de los partidos políticos. Yo creo que cuando hay una carretera que tiene un índice de siniestralidad tan alto, algo tenemos que hacer. Y, desde luego, aquí el Gobierno de Aragón lo que hizo fue tirar para delante de alguna manera porque algo teníamos que hacer. Y no me parece un mal acuerdo, además es un acuerdo que no nos va a costar dinero este año porque vamos a ver cómo ha evolucionado y pagaremos en función de lo que suceda, y yo soy optimista: creo que con la campaña de información que podemos tener y que considero que... A mí, por ejemplo, me extraña que en el tramo de Alfajarín-Pina, que está liberalizado al tráfico pesado, pasen tan pocos camiones. Bueno, estamos dándole vueltas un poco a ver qué es lo que está pasando, pero desde luego soy optimista en que conseguiremos, por lo menos, captar parte del tráfico. Y de momento no vamos mal este año en índice de siniestralidad; vamos a tocar madera y vamos a confiar en ello.

Y, si me permiten, les cuento rápidamente, un poco por decirles también cómo pueden estar las inversiones previstas de la Dirección de Carreteras para los próximos años.

Entonces, como les decía, mañana tenemos la reunión de la comisión donde todos los que formamos la comisión presentamos el Plan de Acción 2013-2014. Les remitiré también que tenemos que hacer esa evaluación de 2011-2012 para que quede constancia de lo que hemos hecho. Y, por supuesto, yo lo que haré también, cuando ustedes quieran no tengo ningún inconveniente, una nueva comparecencia para comentarles, tanto la evaluación de ese 2011-2012 como el Plan de Acción 2013-2014.

En cuanto al tema de Eurorap, quería comentarle una cosilla porque aquí, en la Directiva relativa a la gestión de seguridad vial de infraestructuras viarias, la Directiva 2008/96 de la Comunidad Europea ha introducido ya la aplicación de los procedimientos de auditorías de seguridad vial en todas las carreteras integrantes de la Red Transeuropea de Carreteras. A día de hoy, la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de Aragón no cuenta con ninguna de ellas integrada en itinerarios europeos y, por tanto, no resulta de aplicación la transposición de esta directiva.

(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]

Nosotros, en el tema de Eurorap, estamos teniendo en cuenta la evaluación, lo que pasa es que es una evaluación que nos parecía no está acorde con las carreteras que tenemos. Es más, incluso en la calificación, que había hasta cinco estrellas, en el caso del Gobierno de Aragón solamente se podían conseguir tres, porque la cuarta y la quinta está hecha para carreteras que tengan calzadas separadas y sentidos independientes, y nosotros en la comunidad no tenemos ninguna.

Yo creo que lo que vamos nosotros a tratar de adaptar, que es un poco lo que vamos a plantear en este Plan de Acción 2013-2014, es adaptar esta normativa e iniciar un proceso de auditorías e inspecciones de seguridad vial. Nosotros ya estamos haciendo, con carácter bianual, un estudio y un análisis de los tramos de concentración de accidentes, evaluando los casos más comunes de accidentabilidad, las actuaciones de mejora y su cuantificación. Y para este año haremos actuaciones importantes de los sesenta y siete tramos que nos hemos propuesto prácticamente reducirlos a cero en tres años.

Igualmente, esta Dirección General ha elaborado periódicamente los informes mensuales y anuales de accidentalidad, registrando diariamente el número de incidentes ocurridos en nuestras carreteras e inspeccionando visualmente el estado de la vía en el momento en el que se ha producido un accidente con víctimas mortales. El propósito es poder llegar a cubrir los accidentes sin víctimas mortales pero con heridos graves o leves, puesto que consideramos que son tan importantes unos accidentes como otros para solucionar el problema.

Otro punto que vamos a tratar es que se encuentra en un alto grado de avance el trabajo de colaboración con la Dirección General de Tráfico a través del Instituto Aragonés de Estadística para realizar un anuario estadístico de accidentes y una memoria anual de accidentalidad, tratando de homogeneizar los datos con el Ministerio del Interior.

Vamos a ver, nosotros, cuando queremos ver cifras y de alguna manera queremos ver una evaluación, nos encontramos con problemas de que a veces los criterios en los que se elabora un documento no son los mismos. Y entonces, lo que vamos a pretender con esto, a través de la Dirección General de Tráfico y el Instituto Aragonés de Estadística, es unificar esos criterios para que podamos tener unos

(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]

documentos en los que todos los organismos que los utilicen tengan unos criterios semejantes y hablemos el mismo idioma. Yo creo que eso es fundamental y nos parece un trabajo también muy interesante e importante.

Otro punto es que se quiere iniciar una estrecha relación con la Federación Aragonesa de Municipios, Comarcas y Provincias para coordinar actuaciones en materia de seguridad vial en los municipios aragoneses. Fundamental.

Igualmente pretendemos iniciar una línea de colaboración con el Consorcio de Transportes del área de Zaragoza, con el fin de materializar las actuaciones contenidas en el Plan de Acción 2011-2012 y no finalizadas por falta de recursos, relativas al impulso a los planes municipales de movilidad sostenible y segura. Por nuestro convencimiento y apuesta clara por reforzar el transporte público y la intermodalidad como estrategia para reducir el número de víctimas.

También por ello guardaremos el impulso en este mismo marco de colaboración de los planes de movilidad específicos para polígonos industriales.

Otra propuesta más que se presentará mañana es el Proyecto de identificación y atención de recursos públicos, vía subvenciones y privados, para la organización de actividades contempladas en el Plan de Departamentos. En esta línea ya se ha contactado con la Asociación Española de la Carretera, con MAPFRE y con la Asociación Provincial de Autoescuelas de Zaragoza, y se está explorando líneas de subvención como las del Instituto de Diversificación Energética de España para la elaboración y ejecución de planes de movilidad sostenible, planes de formación de seguridad para jóvenes y trabajadores, etcétera.

Se está también trabajando en la elaboración de un protocolo de coordinación de urgencias y emergencias de Aragón, cuyo objetivo es aprobar el año 2013.

Como ya señaló el consejero de Obras Públicas en su comparecencia, es un principio del Plan de Seguridad Vial y una exigencia moral del propio Gobierno proporcionar a los accidentados y a sus familias la mejor asistencia posible. Por lo tanto, se abordará en el futuro Plan 2013-2014 un estudio de soluciones con la colaboración del Departamento de Servicios Sociales, Departamento de Salud y entidades sin ánimo de lucro encargadas de este acompañamiento en el proceso de readaptación a la vida cotidiana de personas con deficiencias ocasionadas por accidentes.

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

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

Y, por último, en ese objetivo señalar que el avance del Plan general de carreteras se aborda de manera intensa y monográfica la seguridad vial, sirviendo de referencia para planificar las futuras inversiones, tanto de acondicionamiento de carreteras como de conservación ordinaria y extraordinaria, así como acciones puntuales en tramos de concentración de accidentes y que, sin ánimo de ser exhaustivo, les relataré ahora un poco las cifras que tenemos previstas para 2013.

Concretamente con el tema del avance del plan que estamos a punto de tener ya el informe para someter a información pública y recogida de alegaciones y la aprobación definitiva del plan, todo lo que hacemos en la Dirección General de Carreteras tiene que ver con la seguridad vial, absolutamente todo. Quizá es el departamento que tenemos más fácil a la hora de sentarnos en la comisión y hablar de seguridad vial. Y lo que nos damos cuenta es que tenemos prácticamente todo el presupuesto asignado por el Gobierno de Aragón para poder actuar en ello.

Entonces, si actuamos, por ejemplo, en compra de maquinaria, yo tengo trescientos mil euros este año asignados para seguir renovando la maquinaria de las brigadas, pues son trescientos mil euros dedicados a seguridad.

El presupuesto de vialidad invernal. Este año estamos manteniendo e incluso se ha incrementado un poco respecto del año pasado porque tenemos un año especialmente intenso en cuanto a nevadas.

Vamos a poner ocho millones y medio en contratos de conservación ordinaria vigentes. Creo que los contratos de conservación que se han contratado están funcionando muy bien. Se han podido hacer actuaciones de conservación extraordinaria que solo con las brigadas no podíamos acometer y consideramos que estos contratos deben de seguir y vamos a hacer una nueva adjudicación de los ocho contratos, pero ya por un periodo más largo de 2013-2016.

Vamos a tener un presupuesto de más de dieciséis millones de euros en las obras de acondicionamiento que siguen en curso y que espero podamos mantener al año que viene. Para nuevas inversiones de acondicionamiento este año tenemos dos millones ciento sesenta y cuatro mil euros; para balizamiento y señalización, noventa mil euros (quizá un poco escaso y posiblemente tengamos un poquito más); vamos a actuar en

(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]

seguridad vial puramente y en TCA ya se ha hablado un poco de los terceros carriles de la 138 con dos millones ochocientos mil euros.

En travesías vamos a actuar con casi tres millones de euros. Hay unas actuaciones en travesías previstas y unas actuaciones que tenemos también en vías de formalizar los proyectos para poder licitar lo antes posible. Y vamos a sacar dos proyectos de variante de población, tanto el de Sariñena como el de Sabiñán por sesenta mil euros.

Y quería terminar la intervención acogiéndome un poco a las palabras que ha dicho el señor Campoy de que este es un tema muy importante, un tema que yo creo que la política lo que nos tiene que hacer es ayudar a que podamos encontrar las medidas adecuadas para poder conseguir que el índice de siniestralidad sea inferior y yo estoy abierto a que todas las sugerencias que me puedan aportar encantado de poderlas recibir desde la Dirección General y si las podemos poner en práctica, encantado de poderlo hacer.

Muchísimas gracias por su atención y quedo a su disposición para esa futura comparecencia donde haré esa evaluación del cumplimiento del Plan 2011-2012 y de lo que pensamos hacer para 2013-2014.

Muchas gracias.

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

Agradecerle una vez más su asistencia a esta, su comisión. Y, si les parece a sus señorías, vamos a suspender la comisión durante tres minutos para despedir al señor director general.

[Se suspende la sesión.]

[Se reanuda la sesión.]

El señor presidente (GALVE JUAN): Señorías, si les parece, vamos a retomar el orden del día. Creo que nos falta el señor Aso. Esperamos un momentín.

Bueno, pues, si les parece, vamos a retomar, sabiendo que la proposición no de ley del grupo proponente..., en este caso es el Grupo Parlamentario Socialista. Pues

(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]

pasamos al punto número 3 del orden del día: debate y votación de la proposición no de ley número 19/13, sobre las líneas ferroviarias y de autobús en Aragón, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su presentación y defensa, tiene la palabra el señor Ibáñez por un tiempo no superior a ocho minutos. Señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Bien, pues volvemos a hablar de transportes, de transporte de viajeros en Aragón tanto por ferrocarril como por autobús o por carretera. Han sido varias iniciativas; recientemente en estas Cortes hemos estado hablando bastante de este tema. La última, concretamente en el último... en el Pleno pasado en la comparecencia del consejero de Obras Públicas. Y, bajo nuestro punto de vista, tras varias iniciativas como digo y después de hablar largo y tendido sobre el tema, sigue sin estar claro el futuro de muchos servicios de transportes de viajeros, tanto por ferrocarril como por carretera en nuestra comunidad autónoma.

Servicios que, dicho sea de paso —lo hemos dicho en reiteradas ocasiones—, para nosotros son fundamentales. Hay que tener en cuenta que estamos en una comunidad autónoma muy extensa en territorio, con muy poca población, con una población muy envejecida, y que es necesario y se tiene que valorar la labor social, la rentabilidad social que tiene este tipo de servicios. Y nos da la sensación de que por parte del Grupo Popular, del Partido Popular, en los gobiernos tanto de Aragón como de España, pues se pretende aplicar una filosofía que es, y además se dijo textualmente por parte del consejero aquí en una de sus comparecencias..., nosotros entendimos que era un error, pero los hechos nos van dando... nos están demostrando que no era un error, sino que es precisamente un concepto que tiene totalmente claro. Y la frase a la que me refiero es aquella de que «solamente serán socialmente sostenibles aquellos servicios que sean económicamente sostenibles».

Pues desde este punto de vista, señorías, ya les adelanto, y ya lo he dicho en varias ocasiones, que prácticamente ningún servicio de transporte de viajeros en esta comunidad autónoma podrá ser económicamente sostenible porque no hay ciudadanos. Y dice «hay estaciones de tren en las que suben cinco viajeros». Pues si es que no hay más, si es que no pueden subir... aunque subieran todos los del pueblo subirían

(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]

cincuenta. Aunque subieran todos los de la comarca..., pues si es que no hay. Si no hay viajeros, cómo van a subir muchos viajeros en un territorio que está despoblado.

Por lo tanto, lo primero que habría que hacer es intentar cambiar ese planteamiento y anteponer, lógicamente con unas... se pueden llegar hasta donde se puede llegar —eso también lo entendemos desde el Grupo Parlamentario Socialista—, pero si hasta ahora hemos sido capaces desde el Gobierno de Aragón de subvencionar, de llegar a acuerdos con Renfe para que esos servicios deficitarios se compensaran, pues entendemos que es lo que se debe seguir haciendo, y es lo que se debe seguir intentando conseguir por parte del Ministerio de Fomento. Porque hay determinados servicios que son competencia del Gobierno autónomo y determinados servicios que son competencia del Gobierno del Estado.

Por lo tanto, esta proposición no de ley nos gustaría que se entendiera. Y, bueno, los términos que está redactada a nosotros nos parece que son, en fin, bastante..., aunque sea enmendado por parte del Grupo Popular, pero, en fin, nosotros creíamos que era una iniciativa bastante *light*, porque lo único que pedimos es que se clarifique cuanto antes el denominado plan de racionalización del ferrocarril y a mantener las líneas ferroviarias de Aragón conveniadas con Renfe dada su importancia para equilibrar el territorio. No decimos ni «urgente» ni ningún término de esos taxativos ni imperativos que no le gustan al Gobierno. Y el punto segundo, mantener las líneas de autobús que contribuyen a mejorar las comunicaciones con el medio rural.

En definitiva, como el Gobierno, el consejero, siempre que hablamos de este tema, lo que nos dice es que él está presionando y está reuniéndose con los responsables de Fomento y de Adif; pues bueno, lo que pretendemos con esta iniciativa, que por eso solicitamos el voto a favor de todos los grupos de la cámara, es reforzar al consejero, darle un instrumento más al consejero en esas reuniones, en esas negociaciones con el Gobierno central para que tenga la fuerza suficiente para convencer a los responsables del Ministerio de que hay cosas que en el conjunto del Estado se deben ver de una determinada manera, pero cuando se analizan desde el punto de vista del territorio, en este caso del territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón, el punto de vista debe de ser modificado en ese aspecto que decía antes de que no se debe analizar sólo, únicamente y exclusivamente desde el punto de vista economicista, sino que lo que se

(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]

debe hacer es analizarlo también desde el punto de vista de la realidad territorial, de la realidad social y de los beneficios sociales que comparta.

Solamente con estos servicios, unos cuantos ciudadanos aragoneses —poquitos porque, insisto, son pocos en el territorio— sean capaces de poder tener acceso a otros servicios, a servicios sanitarios, a servicios escolares, a servicios sociales, etcétera, etcétera.

En definitiva, termino ya, señor presidente, pues eso, esperando las aportaciones que se puedan hacer por parte del resto de los grupos. Espero que podamos y seamos capaces de llegar a algún acuerdo en este sentido.

Muchas gracias.

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

Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular, y para su defensa tiene la palabra el señor Campoy.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Muchas gracias, presidente.

Sí, este mes..., estos dos últimos meses venimos hablando mucho en esta cámara, tanto en Pleno como en Comisión, acerca del transporte de ferrocarril por Aragón, acerca del transporte por autobús en Aragón y, en consecuencia, acerca de los transportes que deben de vertebrar el territorio y nuestro territorio en Aragón. Entendiendo muchísimos postulados de todos los grupos políticos, pero también entendiendo la acción que está desarrollando el Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Aragón y también entendiendo la acción que está desarrollando el Ministerio de Fomento en Aragón, hemos entendido que era muchísimo más ajustado y que por lo tanto enriquecía la buena voluntad del Partido Socialista en presentar esta proposición no de ley, nuestra enmienda, la enmienda que hemos presentado.

Porque nosotros, fíjese usted, los dos puntos que hemos matizado, entendiendo y recogiendo las iniciativas del Partido Socialista, son: punto primero, «las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a seguir trabajando con el Ministerio de Fomento para cuidar al máximo las líneas ferroviarias de Aragón dada su importancia para equilibrar el territorio»; y, en segundo lugar, «las Cortes de Aragón instan al Gobierno

(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]

de Aragón a seguir manteniendo las líneas de autobús que contribuyan a mejorar las comunicaciones con el medio rural».

¿Por qué hemos puesto esto? Porque, como bien ha dicho usted, señor Ibáñez, el señor consejero no solamente ha dicho en esta comisión o en el plenario de estas Cortes de Aragón que está manteniendo constantes reuniones sino que, además de decirlo, hemos visto los frutos de esas reuniones y de esa presión constante al Ministerio de Fomento.

Partiendo de la base de que efectivamente hay líneas de tren que pertenecen y que hay líneas de tren que pertenecen a Aragón, pero que las que más nos preocupan a todos los miembros de esta cámara en estos momentos son las consideradas como de obligatoriedad de servicio público, nadie en esta cámara en estos momentos puede afirmar que se ha perdido alguna de estas líneas. Antes al contrario, se han mantenido como de servicio público precisamente por las presiones y por el trabajo constante del Gobierno de Aragón, se han mantenido como obligatoria de servicio público Zaragoza-Huesca, Zaragoza-Monzón-Binéfar-Lleida y Zaragoza-Caspe, que en estos momentos están. Es decir, en estos momentos no hemos perdido ninguna línea de estas. Y, además, en el caso de líneas ferroviarias, el consejero ha dicho: «si por un casual, si por un casual se pierde alguna, plan B, plan de servicios ferroviarios de Aragón», es decir, que en principio lo que a un gobernante le debe corresponder que es pelear porque no se pierda ninguna línea, ni las que suben cuatro, señor Ibáñez, ni las que suben veinticuatro, ninguna línea, ahora lo está haciendo y además ha contemplado un plan B para el por si acaso tenemos plan ferroviario de Aragón para cubrir en un momento dado ese déficit, ese no cubrimiento por el gobierno central.

Hombre, eso por lo que respecta a la línea ferroviaria, por lo que respecta a autobuses, hemos hablado de autobuses también en esta comisión y hemos hablado de autobuses en los plenos.

Y hemos hablado todos los grupos políticos de reorganizar. ¿Por qué hemos hablado de reorganizar? Porque lo que no podía ser es que con la excusa de mallar el territorio, con la excusa de vertebrar el territorio, tuviéramos un autobús en un pueblo que pasara por un servicio de transporte de escolares a las dos y cuarto a medio llenar 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]

tuviéramos un autobús regular que pasara cinco minutos después vacío, o con una persona o con dos o con cinco.

A nadie se le escapa que lo normal es que pare solamente un autobús y que los que vayan en un lado se monten en el otro o que los que vayan en el otro se monten en el uno, nos da igual, pero que había que racionalizar.

Y en estos momentos, señor Ibáñez, no es que no se haya perdido ninguna línea sino con los reajustes, con las reorganizaciones que se están haciendo en estos momentos, es que se ha mantenido en algunos casos todos los servicios pero es que en algunos otros se ha aumentado el número de servicios o incluso se ha mejorado la calidad sin incremento de coste, que es muy importante [...] en estos momentos.

Y eso ha pasado con el caso, por ejemplo, de Nonaspe-Favara, localidades que ahora están comunicadas por una línea regular interautonómica. Ha pasado en la comarca del Moncayo, ha pasado en el caso de Vinaceite-Azaila, ha pasado en el caso de Sos del Rey Católico que se ha incluido en la línea de Ejea, ha pasado en el caso de Sestrica, ha pasado en las localidades de Escatrón, Jatiel, Castelnou, Samper de Calanda y la Puebla de Híjar. Ha pasado en un montón de localidades.

Hombre, y que el tema que me pongan ustedes en la proposición no de ley sea el tema de la suspensión de la línea de autobús Zaragoza-Teruel-Valencia los viernes a las diez de la noche que prácticamente no subía nadie porque había un cambio de tendencia en los viajeros para subir un poquito antes o el día siguiente por la mañana y que pertenece al gobierno estatal y que se ha suprimido por causas climatológicas, hombre, vamos a ser un poquito serios en estos temas.

Es que lo que no podemos tender es a lo que se reordena, lo que se reagrupa, lo que funciona y lo que se mejora ni lo nombramos y justo una “cosica” pequeña que insisto, punto primero, pertenece a línea estatal; punto segundo, era una línea de noche y punto tercero, responde a posiciones climatológicas, eso forme parte de un debate de que fijen ustedes el titular: “supresión de línea de autobús por el Gobierno de Aragón”.

Insisto, vamos a ser un poquito más serios en este tema, no vamos a alamar, entendemos este grupo político, innecesariamente y por eso hemos recogido en nuestra enmienda algo tan importante, algo tan completo, algo que ha mejorado su proposición

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

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

no de ley como “las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a seguir manteniendo las líneas de autobús que contribuyen a mejorar las comunicaciones con el medio rural”.

Entendemos que todos los grupos políticos de esta cámara estarán de acuerdo en esta enmienda y por lo tanto entenderemos que la vamos a sacar adelante.

Muchísimas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Campoy. Pues turno ahora de los grupos parlamentarios no enmendantes. Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente. Bueno, en primer lugar creo que es oportuno señalar cuál es la situación actual en base a la legislación estatal.

Y la situación actual es que hoy, gracias al Partido Popular y al Partido Socialista, el pago de la deuda es prioritario a la prestación de servicios. Esta es la realidad de la Constitución española gracias a una reforma llevada a cabo por el Partido Socialista y el Partido Popular.

Por tanto, al final, hay que decir que la consecuencia o la razón por la cual acaban por recortarse servicios públicos es porque es prioritario, según una reforma en nuestra Constitución, pagar una deuda por delante de prestar unos servicios. Y por tanto creo que eso es bueno decirlo de esa forma.

En segundo lugar creo que es importante decir que el mismo consejero ha reconocido que no está de acuerdo con la política de Madrid, es decir, no entiendo muy bien, señor Campoy, la defensa que viene a hacer usted de la política en esta materia del gobierno del Estado porque lo cierto es que recortar servicios en el ámbito ferroviario ya a recortado y bueno, pues no sabemos qué puede pasar a partir de junio con los recortes que se puedan producir en las líneas que deciden mantener.

Y desde luego, el plan B al que ha hecho referencia el señor Campoy pues lo máximo que vendría a hacer es devolvernos a una situación previa a cuando se decide quitar una partida para pagar los trenes en el convenio de Renfe. Es decir, el plan B

(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 mucho llegaría a alcanzar lo que ya había en el 2011 cuando entró el gobierno del Partido Popular.

Por tanto, el plan B pues bueno, se puede vender como que se está haciendo algo pero lo cierto es que una vez que se ha eliminado, volver a la misma situación dos años después pues no es ni más ni menos que devolver a una situación que entendemos que ya existía.

Por otro lado, eso es una cuestión también a valorar, nosotros en su momento ya defendíamos que el convenio con Renfe probablemente era necesario en el sentido de que Renfe estaba muy serio, pero probablemente también la negociación no fue lo suficientemente, llamémoslo, no me gusta el término, agresiva en el sentido de que al final para Renfe el cliente no era el que entraba por el tren sino el Gobierno de Aragón, al que le rendía cuentas, y eso llevó a que hubiera mantenimientos malos, lo sigue existiendo en los trenes, a que no pase el revisor, a que al final hubiera lugares en los que solo pagaban los usuarios que tienen las estaciones abiertas porque los demás se subían y nadie les cobraba y, lo que es peor, no tenía contabilizado realmente el número de pasajeros que llevaban esos trenes.

Yo coincido también con algunas de las cuestiones de la chapuza que ha supuesto el recorte de las líneas ferroviarias cuando uno de los datos que está llevando a cabo el ministerio es el índice de ocupación. Bueno, pues es que no tiene ningún sentido tener trenes con más de doscientos viajeros cuando en un tren pues a lo mejor van cincuenta.

Por tanto, en esa situación pues nosotros sí que coincidimos con la valoración de que no es la mejor manera de valorar esa circunstancia, la circunstancia de la ocupación de los viajeros, más allá de que coincido plenamente con la valoración que ha hecho el portavoz socialista en el sentido de que en Aragón los servicios de transporte de viajeros públicos pues deben vertebrar el territorio y cumplir una finalidad social como es el acceso a la movilidad, a los servicios que se prestan y por tanto el derecho a la movilidad.

Nosotros vamos a apoyar esta iniciativa porque consideramos que es prioritario, además de vertebrar y de facilitar el acceso a los servicios a la ciudadanía, eliminar

(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]

coches de la carretera, lo que además contribuirá también a la mejora de la accidentabilidad, que hemos hablado antes, a la mejora en la reducción de las emisiones de CO₂ y también a la reducción de las necesidades energéticas que tiene el Estado español.

Por mi parte nada más, recordar que nuestro grupo ya presentó una proposición para crear una ley de movilidad sostenible que entendíamos que eso debía venir bien para garantizar la movilidad en el ámbito de la comunidad, no se consideró adecuado y nosotros vamos a seguir trabajando en la línea de garantizar la movilidad como un derecho en el ámbito de la comunidad autónoma de todos los ciudadanos aragoneses.

Nada más y muchas gracias.

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 tiene fijada su posición al respecto de este tema hace ya mucho tiempo, y efectivamente yo creo que es un tema sensible.

Yo creo, señor Ibáñez, que usted tiene razón, es una propuesta, en lenguaje castellano, liviana, ligera, es decir, sin anglicismos, es una cosa sencilla que además yo creo que con todo lo que hemos debatido en esta cámara al respecto es una situación límite, de SOS.

Y señor Campoy, yo le tengo que decir que el señor consejero en sus declaraciones es más radical y avanzado que usted, lamentablemente es así. Ustedes en su enmienda dicen cuidar, cuidar el máximo..., yo creo que no las arrancarán, no se las llevan, estarán ahí, no se preocupe, pero habrá que hacer algo más, habrá que hacer algo más.

Mire, fíjese lo que dice el señor consejero en la prensa, es que yo creo que hay alguna falta de coordinación, dice el señor consejero que pide ayuda a los alcaldes. ¿Se acuerdan que les decíamos nosotros ya hace muchas fechas, en el mes de octubre, ojo, que puede ocurrir esto, ojo que puede ocurrir esto? Ahora el consejero pidiendo ayuda a los alcaldes, que pasa el tren por sus pueblos.

(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 dice el consejero, según dice la prensa: “según dijo el consejero en diciembre, el Gobierno de Aragón, que cuenta los viajeros de todos los servicios, teme que alguna otra línea caiga en una segunda fase del plan de Fomento”, porque claro, saben ustedes que hasta junio estamos en un proceso de cuarentena, donde las frecuencias van a bajar.

Es que eso de la relación es una cosa y los corredores otra, es que se utiliza..., es que se ha quedado como obligación de servicio público Valencia-Zaragoza, pero eso no quiere decir que haya tren de Teruel a Zaragoza, eso no significa eso, significa otra cosa distinta.

Por lo tanto, el Pivi y todos estos decretos que el Partido Popular ha aplicado de una forma drástica con la economía por montera, va a traernos estas consecuencias. Por lo tanto, yo creo que era el momento de cohesionar fuerzas y de estar juntos para intentar defender todo esto porque lógicamente lo que hemos conseguido...seguramente haciendo una gestión equivocada porque hemos sido deteriorando los servicios ferroviarios en esta tierra en beneficio del propio ADIF porque lógicamente se va a cerrar y, bueno, el gobierno no pagará el convenio pero los usuarios no tendrán ese servicio.

Por lo tanto, era el momento de poder ser mucho más ambiciosos. Y es verdad, en Aragón da igual el nivel de ocupación que ocupan los trenes. Con la población que hay es difícilísimo que se supere un 15% en muchas ocasiones y según qué frecuencias. Por lo tanto, yo creo que era el momento de unirse todos e intentar hacer algo concreto y apoyar esto. Pero me da la sensación que la tibieza del Partido Popular nos va a llevar otra vez a lo mismo, a no querer adquirir ningún compromiso porque sabe el consejero que en Madrid lo tiene muy complicado, pero luego nos ofrece un plan que no sabemos en qué consiste y que dice que tiene cuatrocientos mil euros. Si el convenio valía seis millones de euros más o menos con ADIF, no sé qué va a hacer con cuatrocientos mil euros.

Entonces, yo creo que era el momento más adecuado de cohesionar y de formar una piña al respecto, y me da la sensación de que no lo vamos a hacer. Y, hombre, cuando te rebajan 40% de las líneas más lo que puede ocurrir en junio, yo creo que habría que estar por lo menos bastante preocupados por esto.

(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]

Entiendo que la política de privatización, liberalización y de recorte no nos va a conducir a ninguna parte, y en definitiva yo creo que tenemos una situación muy compleja.

Volvemos otra vez a hacer un ejercicio muy pobre de defensa de nuestras competencias y nuestra autonomía. Cosas que son competencia del gobierno de Madrid, que las pague Madrid y no tengamos que hacer de subsidiaridad, que parece que el consejero sea el que va recogiendo las migajas cuando comen los de Madrid.

Creo que ya es momento de poner las cosas en su justa medida.

Sobre los transportes por carretera. Yo creo que aquí no quieren reconocer la realidad. Vamos a ver. Seguir manteniendo las líneas de autobús. No las van a mantener. Y la anécdota del horario de las diez de la noche porque el tiempo...no se puede uno agarrar a eso. Como antecedente, bueno, bien, pero yo creo que la cosa es más grave.

Vamos a ver, el otro día en la comparecencia del consejero yo les decía lo siguiente. Hay cuarenta y siete concesiones en Aragón, cuarenta y siete concesiones de autobuses que arrojan pérdidas a pesar del transporte escolar y todo lo que se quiera hacer. Arrojan pérdidas, eso significa, regulación y despidos. Eso significa que las partidas presupuestarias que ha puesto el Gobierno de Aragón este momento en el presupuesto, serán insuficientes para hacer cargo de determinadas cosas.

Por lo tanto, van también a recortar y sería el momento a lo mejor de hacer otro ejercicio de verdad de cohesión y mantener...es decir, no seguir manteniendo, mantener. Mantener las líneas de autobuses porque eso significaría lógicamente un esfuerzo político y económico. Y luego además, nos dice las comunicaciones del medio rural que continúan a mejorar. Es que eso es otro tema interesante. El director general decía: "Movilidad mínima que garanticen". ¿Qué es eso exactamente? ¿En qué estamos? Y a lo mejor una ley de transporte en Aragón no vendría mal para clarificar.

Ustedes no quieren clarificar nada ni adquirir ningún compromiso, y yo creo que este es el momento por necesidad de los propios aragoneses y aragonesas, y porque los partidos políticos estamos para hacer algo, es cohesionarnos y aprobar algo concreto. Si no quieren el convenio, a ver qué fórmula se va a hacer, ese plan absolutamente desconocido. Pero vamos a cohesionarnos.

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

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

Con esta enmienda ya sabemos lo que va a pasar. O la acepta señor Ibáñez y usted verá y admitimos pulpo como animal de compañía; y si no, no aprobamos nada. Con lo que no aprobaremos nada en todo caso. Muchas gracias. Nosotros vamos a apoyar.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Briz.
Por parte del grupo Partido Aragonés, señor Blasco.

El señor diputado BLASCO IBÁÑEZ: Sí, muchas gracias, señor presidente.

La verdad es que pensábamos en el Partido Aragonés que había temas en los que podíamos estar más próximos, pero da la sensación oyendo algunas intervenciones que lo que interesa es no estar demasiado por si acaso no nos confunda.

Hablábamos antes en la intervención del director general de que hay temas que no es bueno politizar y yo creo que estamos también ante un elemento en el que se ha hablado sucesivamente en relación con el ferrocarril, en relación con los autobuses. Y creo que estamos próximos, que estamos muy cercanos en todas las posturas —o en casi todas las posturas—, pero que queremos seguir manteniendo un cañizo para no vernos. Esa es la sensación que saco de estos debates porque creo que todos hemos dicho que el transporte tanto terrestre, ferroviario y de autobús en Aragón es importante para seguir estructurando el territorio.

Todos hemos apostado por el mantenimiento de las líneas de tren y por el de los autobuses. Creo que hemos ido votando en sucesivas ocasiones. Al final no sé si es un verbo el que nos separa, pero esperemos desde el Partido Aragonés que no fuese así porque, en efecto, lo que yo le he oído también al consejero en sus últimas comparencias ha sido que él ha trabajado con el Ministerio de Fomento porque al final esto de las competencias también tiene su aquel, también hay que definir qué competencias tenemos, cuáles no tenemos, cuáles podemos ejercer, en cuáles podemos influir, cómo...pero ahora y siempre, antes, mañana y dentro de diez años.

Por lo tanto, desde nuestro punto de vista creemos que lo que se está hablando aquí es de la necesidad de mantener las líneas ferroviarias, pero es evidente que si mañana el ADIF o RENFE decide cerrar una, o la ponemos nosotros en marcha o 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]

funcionará. Lo que tenemos que hacer es apoyar al consejero para que sea capaz delante de los interlocutores que tenga en Madrid de poner encima de la mesa acuerdos claros de estas Cortes. Y yo es lo que echo en falta. Que da la sensación de que siempre estamos buscando más el verbo que nos separa que el fondo que nos une.

Yo creo que podíamos llegar perfectamente a un acuerdo porque mantener o seguir manteniendo no le encuentro yo mucha diferencia. Entre comer y seguir comiendo, no sé, me parece que la diferencia es al revés, comer comes hoy, seguir comiendo es que seguirás mañana y pasado y al otro. Nosotros lo vemos así, por lo tanto, desde nuestro punto de vista creemos que es factible que se pudiesen llegar a acuerdos sobre todo porque eso sí que beneficiará a la posibilidad de que Aragón siga manteniendo línea ferroviaria, hasta que siga manteniendo sus autobuses; y es verdad que los autobuses en los últimos informes que se han leído han perdido casi el 40% de usuarios. Habrá que estudiar por qué, pero evidentemente la situación en la que se encuentran es muy complicada y lo que se requiere es que en estos momentos se mantengan de una forma... apostar claramente por su mantenimiento, y yo creo que sinceramente es lo que se pretende con la enmienda del Partido Popular. A nosotros nos gustaría que lo que saliese de aquí fuese unanimidad y no una diferencia muchas veces semánticas.

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

Muy bien, ahora le corresponde al señor Ibáñez la exposición sobre la enmienda presentada.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Solicitaría un receso a ver si somos capaces de llegar a un acuerdo.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien, un receso de tres minutos.

[Se suspende la sesión]

[Se reanuda la sesión]

(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): Muy bien, parece ser que el señor Ibáñez va a decirnos si se ha llegado a un acuerdo.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Desgraciadamente no ha sido posible llegar a un acuerdo. Hemos ofrecido transformar la enmienda de modificación del Partido Popular a una enmienda de adición a uno de los puntos donde nosotros...de la proposición no de ley nuestra porque ya le digo, no entendemos exactamente el término cuidar al máximo las líneas ferroviarias pues no sabemos qué tipo de cuidados son los que requieren dar el Partido Popular.

Nosotros en cualquier caso hubiéramos propuesto clarificar cuanto antes el denominado plan de racionalización del ferrocarril, y a seguir trabajando incluso con el Ministerio de Fomento para mantener las líneas ferroviarias en Aragón dada su importancia para equilibrar el territorio.

En cualquier caso, no ha sido posible el acuerdo, por lo tanto podemos pasar a votación la proposición en los términos en los que está redactada.

Gracias.

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

Pues, como bien dice, vamos a pasar a votación de esta proposición no de ley. ¿Votos a favor de esta proposición no de ley? **Ocho.** ¿Votos en contra? **Diez. Bueno, pues decae esta proposición no de ley por ocho votos a favor y diez en contra.**

Pasamos al turno de explicación de voto. ¿Por Izquierda Unida? ¿Chunta? ¿Señor Ibáñez? ¿Señor Blasco?

Perdón, señor Ibáñez, antes era el señor Briz. Discúlpeme.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Agradecer el voto a favor de Izquierda Unida y de Chunta aunque me voy a permitir aclararle al portavoz de Izquierda Unida, que suele hacerlo con reiteración, para ver si conseguimos que no lo siga haciendo: la causa no es la reforma de la Constitución, señor Aso (a eso sí que votó a favor el Partido Socialista y no nos escondemos ni nos hemos escondido nunca), lo que votamos en contra y que es la causa

(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 la Ley de Estabilidad Presupuestaria, que se planteó después en el Congreso en base a esa reforma pero que no dice exactamente lo que dice la reforma

Por lo tanto, creo que es importante aclararle este matiz al señor Aso para ver si intentamos que no nos lo vuelva a repetir.

Y entrando en el fondo de la cuestión, insisto, creo que ha sido una oportunidad perdida, creo que hemos planteado una proposición no de ley en unos términos aceptables para el Gobierno que lo único que pretendía era reforzar al Gobierno, Gobierno que, dicho sea de paso (y grupos que apoyan al Gobierno), les volvemos a solicitar, se lo dice al consejero en la comparecencia: a nosotros nos parece bien racionalizar, nos parece bien estudiar, nos parece bien todo lo que quieran, pero dígnanos alguna vez resultados.

A nosotros nos parece bien que los ciudadanos que tengan una necesidad para asistir al médico, al centro de salud, para asistir al instituto, para asistir a los servicios sociales, para asistir a donde sea, que se les transporte por ferrocarril, por autobús o por taxi, como dijo el consejero, pero oiga, dígnanos ya de una vez, en este tema también, fruto de esos estudios tan aficionados a hacer, qué relaciones y qué movimientos de los que en Aragón existen se van a hacer por cada uno de los transportes. Porque, insisto, el único objetivo de este grupo parlamentario no es otro que todo aquel ciudadano aragonés que necesite para acceder a un servicio público un medio de transporte, lo tenga.

Pero todavía no nos han dicho... Han hecho una actuación, vamos a decir así, con el tema de transporte escolar, que usted creo que no habrá oído en ningún sitio que se haya criticado desde este grupo parlamentario, pero faltan muchas cosas por hacer; falta que nos digan el resto de necesidades de movilidad y de transporte de pasajeros en Aragón cómo se va a hacer.

Ya digo: no acabamos de entender no aceptar la transacción que ofrecíamos pero, en fin, allá cada cual.

Otra cosa que le quería decir: no se confundan, nosotros no intentamos generar ningún tipo de reacción en los ciudadanos, nosotros lo único que hacemos es recoger la intranquilidad que los ciudadanos manifiestan.

(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]

Usted dice que no han recortado ningún servicio de transporte de viajeros de autobús: los ciudadanos dicen lo contrario, no lo dice el Grupo Parlamentario Socialista. No pretendemos generar ese tipo de reacciones sino que lo que hacemos es recoger las reacciones de los ciudadanos y traerlas a esta cámara, como es nuestra obligación.

Gracias, señor presidente.

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

Señor Campoy.

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

Y hace bien, señor Ibáñez, en recoger las inquietudes de los ciudadanos de Aragón, porque tal y como usted las recoge y vienen al Gobierno de Aragón, el Gobierno de Aragón o las solucionamos o las ponemos en vía de solución.

Por lo tanto, señor Ibáñez, le invitamos a que siga recogiendo esas inquietudes, que las siga trayendo, y no se preocupe que nosotros las seguiremos solucionando.

Por lo que respecta a la enmienda presentada a la proposición no de ley, le decimos que desgraciadamente no ha sido posible sacarla adelante, y digo desgraciadamente porque usted ha dicho muy bien lo que le parece bien, pero yo quiero remarcar lo que le parece mal porque no ha votado a favor de la proposición no de ley con la enmienda. Y lo que le parece mal al PSOE es, punto primero: «Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a seguir trabajando con el Ministerio de Fomento para cuidar al máximo las líneas ferroviarias de Aragón, dada su importancia para equilibrar el territorio». Y, punto segundo, lo que le parece mal también al PSOE es: «Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a seguir manteniendo las líneas de autobús que contribuyan a mejorar las comunicaciones con el medio rural».

Aquí decimos una cosa, pero luego votamos la contraria, probablemente por lo que se ha dicho hoy aquí de poner ese cañizo —creo que ha sido la palabra adecuada— para que no se nos confunda. Pero que en estos casos es una pena que no seamos capaces de ponernos de acuerdo.

Pero no se preocupe, señor Ibáñez, siga trayéndonos inquietudes que nosotros las seguiremos solucionando, y no se preocupe, señor Ibáñez, que nosotros seguiremos

(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]

haciendo lo que poníamos en nuestra enmienda: seguiremos trabajando para cuidar al máximo las líneas ferroviarias de Aragón y seguiremos trabajando para seguir manteniendo las líneas de autobús que contribuyen a mejorar las comunicaciones por el medio rural.

Muchísimas gracias.

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

Muy bien, pues pasamos al punto número 4 del orden del día, debate y votación de la proposición no de ley número 45/13, sobre la agilización de los trámites administrativos del aeródromo de Caudé, presentada por el Grupo Parlamentario del Partido Aragonés. Para su presentación y defensa tiene la palabra por un tiempo no superior a ocho minutos el señor Blasco.

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

Y no se preocupe que no será superior a los ocho minutos porque cuando presentamos esta proposición no de ley nos parecía oportuno, naturalmente, en aras al impulso al aeródromo de Teruel, que parece que en muchas ocasiones se va poniendo en duda y da la sensación de que no acaba de arrancar. Y, desde nuestro punto de vista, era necesario poner encima de la mesa algunos temas que eran de urgente solución.

Bien, en la última comparecencia que tuvo el consejero respecto al tema de infraestructuras ya nos habló de que el aeródromo de Caudé se habían producido algunos avances importantes, algunos de ellos de los que estén contenidos en esta proposición no de ley, por lo tanto creemos que, como suele pasar en algunas ocasiones con estas proposiciones no de ley que se debaten tanto en Pleno como en las comisiones, la realidad las supera en algunas ocasiones. Y tengo que reconocer que en este caso, sobre todo en el punto primero, ha sido superada por cuanto allá a primeros de febrero la Agencia Estatal de Seguridad Aérea dio el informe favorable de verificación al aeropuerto, por lo tanto en estos momentos el punto primero podemos darlo por cumplido.

Y, en cuanto al punto segundo, nos parece importante y eso sí que se tiene que seguir apostando por el mantenimiento del esfuerzo del Gobierno de Aragón junto con

(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 empresa concesionaria y con el resto de las instituciones implicadas en que se realicen las obras necesarias para ponerlo en funcionamiento cuanto antes.

También en este caso el propio consejero nos informó de que se habían hecho avances, tanto en el proyecto de pavimentación de la campa como en la asistencia de dirección de obra, etcétera. Y, por lo tanto, creemos que si bien se han hecho avances, lo que no se puede pretender es dejar de insistir en la necesidad de que los plazos se vayan cumpliendo, porque nos parece que la apertura del aeródromo de Teruel garantiza tanto el empleo como una actividad económica, que es lo que realmente necesitamos para salir de la crisis.

Me anticipo a la enmienda del Partido Popular diciendo que creo que racionaliza lo que nosotros proponíamos, lo actualiza y, por lo tanto, estaríamos dispuestos, con alguna pequeñísima modificación que luego le explicaría, en todo caso, a aceptarla para que esto pudiera salir por unanimidad porque (vuelvo un poco al mismo discurso que he dicho antes de que nos parece que son temas que el mayor favor que les podemos hacer a estos proyectos para que sigan adelante es el de que salga con el consenso de todos los grupos que estamos en esta cámara.

Como ve, no he llegado a los ocho minutos.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Blasco, por su concreción a la hora de explicar esta proposición no de ley.

Pasamos, pues, ahora, al Grupo Parlamentario del Partido Popular porque ha presentado una enmienda. Para su presentación y debate tiene por tiempo no superior a cinco minutos la palabra, señor Lafuente.

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: Pues muchas gracias, presidente.

La enmienda que presenta el Partido Popular yo creo que la ha definido perfectamente el señor Blasco: es una enmienda de actualización de los datos, de poner a fecha de hoy lo que realmente está pasando con ese proyecto.

Yo creo que es un proyecto que ha pasado por muchas vicisitudes y que yo creo que en esta sala y fuera de esta sala todo el mundo conoce.

(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 un proyecto también que creo que en la corrección de los objetivos y en la gestión del desarrollo posterior es donde puede encontrar ahora mismo la ubicación del resultado final positivo que todo el mundo esperamos.

Yo creo que para eso ha contribuido —no digo yo que no se hiciera nada, ¿eh?, en absoluto; por si acaso ya, aviso a navegantes, no digo yo eso, ¿eh?— de manera decisiva la formación de un nuevo Gobierno.

Hoy en día —esto también creo que es muy importante—, hablamos de un proyecto en torno al estacionamiento de larga estancia y al mantenimiento de aeronaves como principales objetivos del mismo. Y voy a decir una cosa que también me parece importantísima sobre este proyecto: el pasar del planteamiento meramente político electoral a ser un proyecto industrial y punto —volveré a decirlo: industrial y punto— es lo que no solo le va a resultar positivo sino que le va a hacer crecer en sus objetivos.

Diré tres términos... pues si quiere ir usted por ese camino se va a llevar una sorpresa... diré tres términos: primero, la seriedad; el segundo, la eficacia, y el tercero, la eficiencia. Y cada uno que saque las conclusiones de estos tres términos y se los aplique a lo que cada uno ha hecho últimamente o desde hace tiempo.

El día 5 de febrero, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea adoptó una resolución que emitía un informe favorable a la diversificación del aeropuerto, del aeródromo de Caudé. Yo creo que esto es muy importante. Precisamente por eso es por lo que la fecha de la proposición no de ley estaba anticuada y por lo que se presenta la enmienda.

Como ustedes sabrán, incluso hay instalaciones anteriores, muy anteriores en el tiempo, instalaciones aeronáuticas que aún faltan de ese trámite, aún tienen ese trámite pendiente; y, por cierto, les queda mucho tiempo para conseguirlo. Además, el 22 de febrero, el consejo rector ha licitado ya —que también la proposición no de ley es anterior— el proyecto de pavimentación de la campa, la asistencia a la dirección de obra, las obras del vallado perimetral y los suministros del camión de bomberos. Pese a todo —y esto cierto y negarlo sería una tontería—, faltan trámites y aún faltan determinadas para poner en funcionamiento. A eso va la enmienda que hemos presentado. Pero sí que es cierto, y además lo recalca la enmienda que los objetivos que se persiguen son los empresariales, los de generación de empleo y los de que se genere

(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]

riqueza en la provincia de Teruel. Eso va en contraposición con lo que a lo mejor en otras etapas fueron esos objetivos.

Me gustaría hacer una aseveración —que además yo creo que es importante y todo el mundo refrendará—, y por ser obvia no hay que decirla menos veces: no habría este proyecto ni otros proyectos tan importantes como la Ciudad del Motor de Alcañiz sin el Fondo de Inversiones de Teruel. Yo creo que por obvio no hay que dejarlo de decir. Sin ese fondo no había en este momento esta instalación y otras muchas. Esto lo digo porque conviene recordarlo. Porque el otro día se dijo en el Congreso de los Diputados por el señor Rajoy, por el presidente del Gobierno, un compromiso de este fondo hasta el 2016, y algunos ya han dicho que lo daban por descontado. O sea, que eso no tiene mérito ya. No, no, en las fechas que hoy estamos hay que decir que cada uno se compromete con las palabras que dice.

En las instalaciones han cinco personas ya trabajando, cinco personas de Tarmac; y, por lo tanto, parece que está en vías de puesta en funcionamiento. Además, me consta que los actuales gestores, tanto el Ayuntamiento como el Gobierno de Aragón, están buscando otros operadores para ocupar los espacios que puedan quedar libres para otras actividades. Al final, yo creo que con el apoyo de mucha gente va a salir un proyecto por lo menos aprobado por la mayoría de las fuerzas políticas; y no solo de las fuerzas políticas, sino de las fuerzas sociales tanto de Teruel como de Aragón.

El trabajo —y acabo— que ha realizado la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y el Gobierno de Aragón yo creo que es importante para que hoy en día hablemos con continuidad con el proceso de puesta en funcionamiento no con el empezar a hablar de los castillos en el aire.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Pues bien, turno ahora para los grupos parlamentarios no enmendantes. Por parte del Grupo de Izquierda Unida, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: 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]

Mi no entender, que diría en algunas películas. Empezaré por una obviedad, y es que como consecuencia de esta inversión y como consecuencia de otra inversión como pueda ser la de MotorLand, la provincia de Teruel no va a tener otro tipo de inversiones que ayuden a diversificar su economía a lo largo y ancho de la provincia de Teruel y que ayude a generar riqueza aprovechando los recursos endógenos que tiene la provincia de Teruel. Es decir, nuestra organización considera que poner a disposición tanto dinero para dos proyectos como son estos dos pues obvian, o hacen que en otros lugares de la provincia de Teruel se vean privados de proyectos que desde luego podían haber dinamizado en mayor medida la economía aprovechando sus recursos endógenos. Creo que esta es una obviedad que por mucho repetir... es oportuno, por mucho que se crea, es oportuno repetir.

Nosotros consideramos que Caudé es un aeródromo, una inversión que nosotros no hemos compartido nunca. Desde luego, hemos tenido muchas peticiones de información, comparencias, iniciativas en relación a esta materia porque no compartíamos desde el principio. En su momento incluso se llegó a hablar por el Partido Aragonés de la posibilidad de hacer un aeropuerto al estilo Huesca —más allá de que eso, bueno, luego vino a menos—, y sí que nos ha sorprendido porque esta iniciativa que ahora presenta el PAR de impulso al Gobierno del que forma parte, pues bueno era más o menos un proyecto que venía a defender en la provincia de Teruel el anterior socio de gobierno, en este caso el Grupo Socialista, de tal modo que en ese brete no se solía meter el PAR.

Nosotros consideramos —y permítame que se lo diga, señor Blasco— que la PNL es un tanto oportunista por esa razón: porque el PAR es parte de este gobierno y es parte del anterior gobierno y sabe cómo se ha tramitado todo y lo lento que ha ido una vez que se decidió poner en marcha esta infraestructura, estas obras y esta, bueno, pues este aeródromo para los fines que se ha puesto. Y por tanto es oportunista porque tememos que ahora que saben —como viene a reconocer la enmienda del Partido Popular— que la cosa está muy adelantada, pues presentan esta iniciativa para impulsar al Gobierno, ¿verdad?, del que forman parte. Yo tengo la sensación de que es una especie de «no me dejan apostar al caballo y ya me dejarán apostar cuando esté en 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]

última recta y le queden unos metros y vea que ya está solo; entonces digo quién va a ganar»; y en este aspecto me parece que la PNL en ese sentido es un tanto oportunista.

Nosotros consideramos, señorías, que Caudé no es ejemplo... de muy poquitas cosas. Desde luego, en lo económico y en la rentabilidad de la misma, pues el tiempo dirá, pero, desde luego, lo que sí es cierto es que si sacamos cuentas del dinero invertido o del dinero que probablemente se haya dejado de... o se ha subvencionado de alguna otra manera, como por ejemplo puedan ser licencias, permisos, etcétera, podemos rondar los setenta millones de euros, que puestos encima de la mesa para la contratación de trabajadores hubiera dado aproximadamente para unos cien empleos durante diez años. Sin hacer nada más. Contratando a estas personas durante diez años podríamos haber aprovechado los recursos endógenos de Teruel. Por tanto, no puede ser un ejemplo tampoco en materias..., bueno, para mil cosas, señor Ibáñez, para mil cosas.

Desde luego, lo que tampoco nos parece... es un ejemplo, y me llama la atención que grupos que se definen liberales en lo económico vengan a defender políticas de intervención de este calado en el sentido de que la Administración pública acaba financiando un proyecto para una empresa privada. Es cierto, se me podrá decir que hubo un concurso —podemos hablar del concurso— en el que se presentan dos empresas; parece ser que una ni siquiera era del sector, parece ser —digo— una ni siquiera era del sector al que se presentó al concurso, ¿verdad? Desde luego, nosotros creemos que ni siquiera el modo de la gestión ha sido un ejemplo, más allá de que se pueda vender ahora que se está trabajando con cierta celeridad.

Y, ya para finalizar, decir que no acabamos de entender la propuesta, y por eso decíamos o considero que tampoco es muy seria, consideramos que no es muy seria porque que un miembro del equipo de gobierno del Gobierno de Aragón inste al Gobierno a que se dirija a la Agencia Estatal con el fin de que se agilicen al máximo las autorizaciones... Es cierto que ha podido quedar desfasada, pero es del 24 de enero; no es de mayo como la comparecencia de antes. Por tanto, la pregunta: ¿que no lo habían hecho antes del 24 de enero? Yo entiendo que lo debían haber hecho. Por tanto, me parece un poco oportunista y poco serio, nos parece, la segunda parte: instar al Gobierno a que, en coordinación con la empresa concesionaria y el resto de instituciones implicadas, adopte las medidas precisas. ¿No se habían hecho antes del 24 de enero?

(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 yo creo que sí. Por eso digo que tengo la sensación, nosotros tenemos la sensación de que lo que ha hecho el PAR aquí es cuando ha visto que el caballo va a entrar en la meta, ha dicho «pues ahora voy y apuesto por el caballo que va a ganar»; y, por tanto, entendemos que no tiene seriedad en ese aspecto la proposición.

Para finalizar decir que obviamente nosotros no somos partidarios de este proyecto pero que la inversión está realizada y oiga, bien, cuanto antes esté en marcha mejor y no seremos nosotros los que aquí vayamos a poner ahora...

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

El señor diputado ASO SOLANS: Acabo ya, señor presidente. Vayamos a poner palos en las ruedas en un proyecto cuya inversión ya está realizada y por tanto, pues eso, cuanto antes empiece pues mejor para todo el mundo.

Nada más y muchas gracias.

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

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente. Bueno, este es un nuevo formato de gobernabilidad.

Yo ya digo, como siempre, que yo respeto por supuesto las iniciativas que cualquier grupo parlamentario hace, está en su derecho, pero me da la sensación que aquí es una novedad, por lo menos yo no había visto desde que estoy en esta casa que el propio gobierno enmienda a su socio de gobierno y esto es, por lo menos, interesante. Yo me lo anoto, esto me lo guardo para consumo interno mío.

Aunque yo creo que la propuesta es más bien una propuesta de consumo interno para el propio Partido Aragonés. Yo creo que en Teruel tiene que demostrar su preocupación y desvelo por los intereses de Teruel, muy importante en este momento coyuntural, políticamente hablando, porque hay que compensar otras lagunas que se puedan tener.

Y por tanto da la sensación que las fechas, lógicamente, que están ahí manejándose parece que o se sabía o también tengo otra interpretación, que podía ser,

(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]

¿había desavenencias entre el Partido Popular y el Partido Aragonés en los trámites y ejecuciones que había que hacer en Caudé? Porque claro, uno si sigue atento a las declaraciones, el señor consejero no hace mucho tiempo en la comparecencia de 13 de febrero decía: “no hace falta la campa”, a solicitud del señor Ibáñez, “no hace falta ninguna obra, eso no es necesario”.

Bueno, pues ahora sí que ya es. ¿Qué ha pasado aquí en ese intervalo, desde el día 13 hasta el día 24 o hasta el día 5? Bueno, pues a lo mejor lo tendrían que explicar porque si no ustedes están haciendo una especie de simulacro el columpio que ahora ya no es que no les dejen empujar el columpio, dice: “para ya que columpias mal, que te voy a decir yo cómo tienes que columpiar” y encima quieren meter el gol dos veces.

Por lo tanto algo no queda claro porque yo respetando, insisto mucho, ¿qué es eso de los trámites precisos? Porque claro, el señor Blasco ha tenido una magnanimidad enorme: “esta enmienda racionaliza nuestra propuesta”. No, mire usted, señor Blasco, ustedes son más concretos en lo que piden, con el interés torticero no, eso ya lo he dicho antes, puede haber política de por medio o no haberla, pero es más precisa, pero la del Partido Popular, dice: “continuar con los trámites”. ¿Cuáles, los del vallado perimetral, los de la campa, los de los vuelos nocturnos, lo del...? ¿Cuál? ¿Todos? ¿Y lo de la autorización de la apertura del tráfico también, de la secretaría de Estado y el Gobierno de Aragón, todos esos son los trámites?

Porque tienen la capacidad, eso sí que se lo voy a decir, señor Lafuente, tiene usted una capacidad de abstraer que son ustedes, hubieran sido buenos redactores de libros míticos como la Biblia o el Corán porque hubieran hecho una versión mucho más reducida sin duda y mucho más general y entendible a la ciudadanía, se lo digo con todo el cariño del mundo.

Por lo tanto, bueno, nosotros no vamos a poner en tela de juicio cosas que ya ha dicho el señor Aso, es decir, que bueno, la inversión está hecha, lo que le dijimos al señor consejero: “mire, lo que queremos en Caudé es claridad, claridad, cuanto antes, cuándo, cómo, por qué, quién, cuántos trabajadores”. Eso es lo que queremos.

Por lo tanto, dicho esto, yo creo que lo más, políticamente hablando, correcto, desde mi más profunda humildad y mi escaso conocimiento de las galerías y subterrneidades de determinados partidos, hubiera sido retirar esta iniciativa.

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

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

Porque desde mi corto entender no aporta nada a lo que estamos debatiendo, pero en todo caso, en un signo también, como el señor Blasco, de magnanimidad, Chunta Aragonésista no va a poner trabas a algo que debe salir hacia delante.

Pero ustedes deberían de ser tan generosos con la oposición como son con ustedes mismos.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Briz. Bueno, pues viene el turno ahora para el Partido Socialista, señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Bien, señores, pues nosotros nos alegramos enormemente de que el Partido Aragonés haya presentado esta iniciativa porque, hombre, a lo mejor no íbamos tan mal desencaminados nosotros cuando decíamos que hacía falta un impulso y que era necesario seguir trabajando y que desde la llegada de este gobierno, señor Lafuente, de la seriedad, la eficacia y la eficiencia, lo único que se ha hecho ha sido paralizar el proyecto todo lo que se ha podido porque no se lo creían, les ha costado más de un año enterarse de qué iba este tema.

Ya no hablan de, lógicamente, ni de campos de cebada ni de chatarrerías, cosa que ya nos alegramos, bienvenido al club, señor Lafuente, y ya digo, lo que nos gustaría a nosotros es que esa seriedad, eficacia y eficiencia que lo que ha hecho ha sido prácticamente poner en riesgo que el proyecto pudiera salir adelante, sin ni la más mínima aportación al proyecto original, que sepamos nosotros, ni nos lo han explicado qué aportación es la que han hecho para que esa cosa rara electoralista y no sé qué cosas ha dicho, y sin futuro se haya convertido en un magnífico proyecto, me recordaba usted en su intervención a la señora Cospedal explicando lo del finiquito del señor Bárcenas, del innumerable, porque qué ejercicio ha tenido que hacer, señor Lafuente, para justificar su cambio de actitud con este tema después de lo que usted ha dicho en esta misma cámara con relación a este proyecto y por no ya decir en la provincia de Teruel.

Pero mire, nosotros lo que agradeceríamos de verdad del señor consejero y del Grupo Popular y del Ayuntamiento de Teruel pues es alguna iniciativa más. 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]

aeropuerto de Caudé, el aeródromo de Caudé, esto es un proyecto fundamental, trascendental para Teruel y para su futuro pero allí quedan hectáreas, allí queda mucho material que no estaría de más que ese gobierno de la seriedad, la eficacia y la eficiencia, que les parece que a base de repetirlo se va a convertir en realidad y es todo lo contrario, o sea, son ustedes todo lo contrario de ese eslogan.

Insisto, el día que nos traigan aquí un proyecto viable, serio, razonable, para el proyecto tan magnífico que es el aeródromo de Teruel y la plataforma logística anexa, pues entonces podrán hablar con rigor y con seriedad de que han conseguido algo.

Hasta ahora, ya digo, bajo nuestro punto de visto y por eso hemos insistido con este tema desde el inicio de la legislatura, lo único que había ocurrido es que el consejero nada más tomar posesión lo que hizo es sembrar dudas sobre el proyecto, sobre el mismo proyecto que se va a poner en marcha, sembrar dudas, hablar de cosas poco claras, de ilegalidades, de alegalidades, todas esas cosas que le gustan al señor Alarcón hacer con todos los temas, poner en riesgo el proyecto y por lo tanto nos alegramos de que el Partido Aragonés haya coincidido con nosotros en que era necesario y esperamos que este sea ya el espaldarazo definitivo a un proyecto que bajo nuestro punto de vista es de los pocos que hay, por no decir el único, que hay en Aragón con futuro sostenible y con una proyección importante, aparte de la recuperación y del reciclaje de las aeronaves y de todo lo que supone desde el punto de vista ambiental.

Ojalá, y esperamos y a eso les emplazamos y ese día les felicitaremos, no tengan ninguna duda, a que nos planteen alguna iniciativa similar, de otro tipo de industrias, pero que se puedan implantar en esa magnífica instalación que es el aeródromo de Caudé en Teruel.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Ibáñez. Bien, pues turno ahora del señor Blasco para fijar su posición en torno a la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Sí, 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]

Bien en relación con la enmienda ya he comentado antes que la íbamos a aceptar porque nos parecía que adecuaba la proposición, nos parece que adecúa la proposición no de ley a la situación real.

Una situación que afortunadamente cambia, que se va mejorando, que las tres proposiciones no de ley que vienen hoy son las tres de enero, de las tres podríamos decir que en unas se ha avanzado más en otras se ha avanzado menos, afortunadamente la política no se está quieta, se puede comparar con un caballo de carreras o no, pero es igual, no se está quieta.

Y lo que es importante al final, y a nosotros es lo que nos lleva a presentar este tipo de iniciativas, no es el oportunismo, de eso podríamos hablar mucho sobre las proposiciones no de ley que se presentan al día siguiente el titular del periódico, en fina, pero yo creo que al final los que estamos aquí estamos para impulsar, como ha dicho el señor Ibáñez, proyectos importantes y para nosotros este proyecto es muy importante para Teruel porque el dinero que se pone para pagar simplemente se acaba, lo que hace falta es inversión que genera riqueza, que genera empleo en el largo tiempo.

Yo creo que en Teruel tienen algo más que Motorland y algo más que Caudé, podemos hablar de muchos otros proyectos que están funcionando muy bien.

Por lo tanto nosotros aceptamos la enmienda que ha presentado el Partido Popular y nos gustaría pues que con este texto pudiésemos solventar los temas que muchas veces están en duda respecto a un proyecto que nos parece importante.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien, muchas gracias señor Blasco. Muy bien, pues si les parece pasamos a votación.

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

Muy bien, pues pasamos al turno de explicación de voto. Por parte del Grupo de Izquierda Unida, ¿Chunta Aragonesista, señor Briz? ¿Señor Blasco?

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Pues simplemente agradecer a todos los grupos el apoyo a esta proposición no de ley.

(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]

Desde la divergencia o la discrepancia con el propio proyecto nosotros insistimos en que son estos proyectos los que hacen que la economía se mueva, que la actividad se mueva, son los que hacen falta realmente apostar de cara al futuro.

Y no querría, por lo tanto, en un momento de unanimidad discrepar de algunos de los grupos de los que han hablado, pero simplemente creo que es importante que en esta dinámica política en la que nos movemos, en la que el gobierno, es el gobierno el que los grupos parlamentarios, somos el grupo parlamentario, insisto, creo que tenemos que hablar más de política que de oportunidad porque eso es lo que tenemos que hacer aquí.

A partir de ahí cada uno piensa lo que piensa y seguramente no hace sino reflejarse de cada uno como es.

Agradecer a todos el apoyo.

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

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: Sí, yo alguna aclaración al señor Aso y al señor Ibáñez.

Mire, señor Aso, y además se lo digo con toda la buena fe del mundo, Teruel, ha dicho usted, no tendrá otras inversiones porque se han hecho dos grandes inversiones, una en el Bajo Aragón y otra en la capital.

Yo, señor Aso, le digo que sé de primera mano en determinadas ocasiones cómo se ha repartido el fondo especial de Teruel, en las cuantías que ha ido y ha ido a los sitios.

Yo le puedo asegurar que esto no ha limitado en nada, absolutamente en nada, la inversión en otras comarcas, como proyectos agroalimentarios, sabe perfectamente el señor Ibáñez de lo que hablo que también ha participado, proyectos agroalimentarios en el Jiloca, proyectos energéticos que se han pagado con el plan especial de Teruel en el Maestrazgo y en otras, como en el Matarraña, proyectos alimentarios también, turísticos, que se han pagado.

(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]

Esto no ha limitado en nada lo que ha sido el reparto posterior del Fondo de Inversiones de Teruel.

Y cuando dice usted que hubo, que se ha financiado una empresa privada, por eso le decía el señor Ibáñez que ahora el proyecto ha cambiado en eso. Aquí se ha producido un concurso y ahora entro ya con el señor Ibáñez. Lo que antes había era un proyecto ad hoc, ¿sabe usted de lo que hablo?, ¿a que sabe...?, porque de esto hemos hablado usted y yo mucho, tanto que decían antes.

Mire, le voy a contestar, aquí lo que había antes era un proyecto para una empresa, no le voy a decir el nombre porque usted sabe perfectamente qué empresa era, un proyecto para una empresa, eso es lo que se hizo, ¿de acuerdo? Punto primero.

Yo, porque le gusta mucho referirse a mí en primera persona, y busque donde quiera, en ningún momento he hablado de chatarrería, nunca, jamás, busque..., le reto a que busque esa palabra en lo que yo he intervenido en este foro y en el de Teruel, en cualquier sitio de prensa a que busque esa palabra.

Y segunda cuestión, lo tiene usted grabado, usted y algunos más del Partido Socialista, lo del campo de cebada. Eso sí que lo dije, me hice una foto en Platea, me hice tres, en Platea con un campo de cebada, sí señor, ¿sabe lo que había detrás de mí en la foto?, un campo de cebada. ¿Sabe por qué me la hice? Porque el señor Velasco estaba todos los días vendiendo empresa, y el señor Iglesias, los dos, vendiendo empresa que lo que había en Teruel era una infraestructura poco menos que con mil o dos mil puestos de trabajo.

Y lo que tenían en ese momento de cara a las elecciones era un campo de cebada. Hoy no es un campo de cebada, hoy es un espacio con más o menos unos ochenta puestos de trabajo. Eso es una realidad también, con más o menos unos ochenta puestos de trabajo.

Y tercera cuestión, señor Ibáñez, mire, tanto ha cambiado el proyecto que ustedes en el suyo, en el inicial, con un consejero del Partido Socialista no fijaban ni canon a las empresas, ni canon. ¿Sabe por qué?, porque usted sabe perfectamente que ese proyecto inicial..., no, si de esto aún sé más que usted yo, ¿sabe por qué?, porque ese proyecto inicial, que un consejero del Partido Socialista se sacó de la chistera para vender electoralmente algo..., me callaré la expresión, ¿sabe por qué?, porque era

(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]

simplemente un proyecto para suministrar a una empresa de Zaragoza y usted sabe perfectamente de lo que hablo.

Ese proyecto no es el de hoy, no tiene nada que ver. Ha evolucionado a otra cosa. Nosotros entendemos que mucho mejor, ha evolucionado a otra cosa, nosotros entendemos que mucho mejor, pero tenga usted cuidado porque de lo que se dijo en estas Cortes hace siete años cuando empezó este proyecto a lo que hoy debatimos, no tiene nada que ver.

Y recuérdelo, nunca dije chatarrería, por si acaso otra vez me lo dice, nunca y le reto a que busque por donde quiera. Y segundo, el campo de cebada en ese momento era un campo de cebada, le pese a usted, al señor Velasco o al señor Iglesias.

Muchas

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

Muy bien, si les parece pasamos al quinto punto del orden del día. Debate y votación de la proposición no de ley número 54/13 sobre el derecho de adquisición preferente del Gobierno de Aragón sobre vivienda protegida, presentada por el grupo parlamentario de Chunta Aragonesista.

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

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Efectivamente la propuesta que hacemos es aplicar la norma sobre adquisición preferente de las viviendas protegidas.

Quería decir que pediría una cierta sensibilidad con este tema porque yo creo que es un tema delicado y que la ciudadanía espera mucho de nosotros, de sus representantes y que seguramente si nos equivocamos podemos defraudar y mucho.

El tema de los desahucios es un tema que no se puede utilizar como si fuese una piedra o un arma arrojadiza. Se están incrementando cada vez más y en Aragón tenemos que...el año pasado superamos los dos mil desahucios con cada uno de las familias que están detrás de eso. Y eso, evidentemente, no es una broma sino que es un tema absolutamente delicado.

(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 nosotros creemos que el problema social en el que se ha convertido esto por no cumplirse un derecho, el derecho habitacional que recoge la constitución nos hace caer en un drama que se va extendiendo cada vez más y que creo que hay que poner algún tipo de remedio.

En este momento, la ciudadanía tiene mucha fe en la admisión o la consideración a trámite de la iniciativa legislativa popular que tuvo lugar en Madrid hace unos días y que, bueno, vamos a ver qué ocurre, cuando nosotros desde nuestro grupo parlamentario pensamos que la banca va a hacer pocas concesiones.

Dicho esto, hay que también plantear que nuestro estatuto nos reconoce competencias exclusivas en vivienda. Tenemos la obligación de gestionar y ordenar esa vivienda.

Incluso en el artículo 27 del estatuto, como decimos en los antecedentes el Gobierno de Aragón tiene el derecho, la obligación de que los aragoneses y aragonesas tengan el derecho de una vivienda digna a través de diversos regímenes, lógicamente; y para eso se puede utilizar un mecanismo que es la promoción de la vivienda pública protegida.

En este momento yo creo que es un tema fundamental porque incluso esas viviendas tienen dificultades a veces de adjudicación.

Tenemos una ley también conocida por sus señorías, que es la ley 24/2003 de veintiséis de diciembre donde las medidas urgentes de política de vivienda protegida nos dicen que hay que concretar, hay que precisar medidas para agilizar las actuaciones públicas en materia de vivienda. Y a lo que voy concretamente, hay una serie de limitaciones al poder de disposición sobre las viviendas protegidas por sus titulares y regula el derecho de adquisición preferente en la administración sobre vivienda especial.

Dicho de otra manera, en el momento que un propietario de vivienda protegida saca a la venta su vivienda, el gobierno tiene la posibilidad a través de esa adquisición preferente o derecho de tanteo retracto a poder adquirir esa vivienda por precio tasado; y una vez adquirida esa vivienda, que no tiene que ser un óbice la disponibilidad presupuestaria porque dijo el consejero que había cuarenta millones para el plan de vivienda social. Por lo tanto, la administración tiene, la facultad una vez adquirida, incorporar a su patrimonio esas viviendas y poder a precio fijado evitar si cabe —y eso

(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]

sabemos que a veces ocurre— el fraude de ventas bajo mano con dinero que no es el precio tasado, si es que ocurre.

Por tanto, en ese plan de gestión social de vivienda donde uno de los programas es efectivamente la gestión de la vivienda y propiedad pública, sería muy interesante conseguir estas viviendas para utilizarlas para esos colectivos vulnerables, esas personas que no tienen vivienda a través de un alquiler social que podía ser una medida muy interesante.

Por lo tanto, lo que hacemos es posibilitar sin ningún cambio normativo que haya una presencia del Gobierno en esas ventas y que pueda adquirir esas viviendas cuando se pongan a la venta. Y, a través de los convenios o acuerdos con las entidades sociales, darle el objetivo o darle la función que deban tener.

Por tanto, yo creo que es una propuesta bastante lógica y que no ofrece nada más que una dedicación presupuestaria a las viviendas que puedan salir a la venta. De hecho, nos sorprende en una información solicitada al Gobierno, que durante los dos últimos años no haya habido ni una sola compra: o bien no ha habido ventas en esos dos años, cosa que nos parece por lo menos sorprendente, o bien que el Gobierno no se haya personado en esas compras, en el tanteo y retracto.

Por tanto, como en los años anteriores sí que había habido compras, entendemos que sería buena cosa que el Gobierno volviese, si es que no lo hace, a presentarse en esos tanteos y retractos.

Por tanto, señorías, pedimos esto: algo tan sencillo como que la vivienda pública pase a la Administración, al precio tasado, para utilizarla con objetivos y fines sociales para dar respuesta a las familias desahuciadas con dificultades, que son muchas en nuestra comunidad y muchas más en el resto de España.

Y no cabe duda de que estas iniciativas incluso el propio Gobierno central ha planteado hacer un parque de vivienda en colaboración con los bancos, o sea que no haríamos nada extraño ni extravagante.

Entiendo, y quiero ya referirme a ello, que la enmienda del Partido Aragonés es una enmienda siguiendo la moda, la línea del Gobierno, generalista, ambigua y que no concreta nada, por lo tanto le digo que va a ser muy difícil que mi grupo parlamentario pueda admitir esa enmienda.

(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]

Muchas gracias.

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

Muy bien, se ha presentado una enmienda presentada por el Grupo del Partido Aragonés y para su defensa y por un tiempo no superior a cinco minutos tiene la palabra el señor Blasco.

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

Sí, efectivamente hemos presentado una enmienda que es bastante más general que lo que usted plantea, ya se lo reconozco. Pero es que lo que usted plantea tenemos serias dudas de que pueda resultar eficaz para el fin que usted está pretendiendo y con el que podemos perfectamente compartir. Es decir, la finalidad de que se dé solución a aquellas personas que en estos momentos necesitan una vivienda.

La primera pregunta es si para eso hace falta que la Administración adquiriera las viviendas de protección oficial que puedan salir al mercado, si no hay otras soluciones. Y, en segundo lugar, si es la fórmula más eficaz.

Porque lo que se pretendió con la Ley de 2003, con los derechos de tanteo y retracto y de adquisición preferente, de opción de compra, etcétera, era evitar un problema que entonces era real y que yo recuerdo que salió con mucha frecuencia en aquellos días en la prensa, que era la especulación que se producía con las viviendas de protección oficial, y eso era una realidad. Y para solucionar ese problema la Administración optó por estos derechos que a nosotros nos parecen perfectos y con los que estamos absolutamente de acuerdo, pero que hay que ejercer cuando hay que ejercer porque, en primer lugar, normalmente cuando una vivienda de protección se transmite, se transmite a otra persona que necesita otra vivienda de protección. Por lo tanto yo ahí no veo que haya demasiado problema en que se sigan transmitiendo viviendas de protección a personas que necesitan viviendas de protección y pueden y quieren adquirir esa vivienda.

Y, en segundo lugar, porque cuando los recursos son escasos y cuando hay que priorizar algunos temas, con lo que cuesta una vivienda de protección oficial se pueden solucionar muchos casos de personas durante varios años que están en esa problemática.

(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 eso el derecho está y la Administración lo utilizará cuando considere oportuno utilizarlo, pero no creemos que tenga que ser una especie de mandamiento decir: oiga usted, tiene usted que adquirir las viviendas de protección oficial para dar una solución que se puede dar por otros cauces. Y es en la línea en la que nosotros presentamos esta enmienda.

Mire usted, hagan ustedes, empleen los recursos necesarios en comprar la vivienda; si es necesario, cómprenla, pero fundamentalmente en resolver realmente la problemática de las personas que en estos momentos tienen necesidad de una vivienda. Por eso nosotros no estamos especialmente de acuerdo en que tenga que ser por un imperativo el que se compren las viviendas. Ese derecho está, ejecútese cuando se tenga que ejecutar, pero no entremos en un mercado que funciona y en el que hay mucha gente que está esperando una vivienda de protección oficial para comprarla. Creemos que sería vestir un santo desvistiendo muchos otros.

En esa línea es en la que nosotros pretendemos mostrar la necesidad de que se resuelvan los problemas reales que tienen las personas que necesitan una vivienda, pero por unos medios que hagan que los recursos de la Administración sean lo más eficaces, lo más eficientes, esas palabras que tanto gustan pero que realmente resuelven muchos temas, para dar solución a la mayor parte posible y no a una familia, que es lo que realmente hacemos con una vivienda; mientras que con el coste de esa vivienda podemos atender muchas más necesidades, que es lo que realmente en estos momentos nos demanda la sociedad.

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

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

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente.

Bueno, lo que viene a pedir la proposición no de ley es básicamente ajustarnos a la realidad.

(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 cierto que se podrá, que no es una cuestión imperativa, pero creo que esta es una cuestión que en un momento central (probablemente no ahora) tenía una especial importancia.

Yo ejercí el derecho que también se les faculta a los ayuntamientos. Y el Ayuntamiento de Monzón adquirió viviendas de protección oficial una vez que el Gobierno de Aragón en el anterior mandato no lo hacía. Y eso generó un debate interesante en la ciudad que llevó al punto de que la gente se pensaba muy mucho si vendía su vivienda cómo la vendía, porque el ayuntamiento la iba a comprar.

Y todos sabemos (el señor Briz lo ha dicho de manera clara) lo que estaba sucediendo en el mercado de la vivienda de protección oficial en el sentido de que el Gobierno fijaba unos precios y no siempre la venta se producía por ese precio.

Y en esa situación yo creo que la Administración garantizaba esa cuestión, si ejercía el derecho (que no lo ejercía en la mayor parte de los casos, desde luego, en la inmensa mayoría de los casos en el anterior ejercicio y tampoco en este), y creemos que esa era una cuestión que era importante y que sigue siendo importante.

Es cierto que, como hemos dicho también en alguna ocasión, la política de vivienda digamos que ha fallecido; no hay política de vivienda porque no hay consignaciones presupuestarias para poderla realizar. Y, bueno, estamos sufriendo la lacra de los desahucios con total inacción de los gobiernos en esa materia. Y, por tanto, es una situación realmente grave la que se está produciendo en materia de vivienda y también en materia de vivienda protegida porque se han eliminado cupos y ahora mismo el objetivo central en esta cuestión es que no compita la vivienda protegida de nueva construcción o incluso de venta en transmisiones con las viviendas vacías que tiene la banca. Y, por tanto, no hay voluntad política de solucionar el problema de la vivienda protegida para que sea objeto de utilización por los ciudadanos haciendo políticas más activas o incluso rebajando los módulos del precio de la vivienda protegida de manera considerable para que facilite el acceso de cualquier ciudadano a la misma.

La otra parte del problema es (y ya viene a posteriori) la financiación que los bancos puedan prestar o no a aquellas personas interesadas en adquirir una vivienda que eso ahora mismo también se ha reducido. Primero, por una situación que todos conocemos de la banca; y, en segundo lugar, porque la banca es la mayor interesada en

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

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

que se acaben colocando las viviendas libres que ellos mismos tienen de alguna forma en posesión.

Por tanto, la situación es complicada para la vivienda protegida en ese marco y la proposición no de ley que presenta hoy Chunta Aragonesista viene a intentar hacer política en el ámbito de la vivienda protegida y que el Estado, en este caso, la Administración autonómica, intervenga de manera decisiva para ponerla en el mercado a los ciudadanos, garantizando que el precio al que se vende cumple con los parámetros marcados por la legislación, que nosotros ya decimos que debieran ser revisados para garantizar el acceso en mayor grado a todos los ciudadanos.

En consecuencia nosotros vamos a votar a favor de la proposición no de ley de Chunta Aragonesista.

El señor presidente (GÁLVE JUAN): Muchas gracias, señor Aso. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente. El Grupo Parlamentario Socialista votará también a favor de esta iniciativa de Chunta Aragonesista porque estamos de acuerdo con el fondo, con lo que plantea, con lo que pretende.

Lo que pasa es que con la seriedad que nos pide el portavoz de Chunta Aragonesista en este tema, y desde luego nosotros coincidimos en eso, desgraciadamente lo que tenemos que decir es que del plan de vivienda social que se habló aquí en esta misma sala hace ya más de un año, pues nunca más se supo y ese es el problema.

El problema de verdad es ese, el problema es que el plan que los compañeros de esta cámara del Grupo Popular pues nos dicen que tienen plan A, plan B, plan C, es decir, tienen un plan de carreteras, tienen un plan de vivienda, tienen un plan de ferrocarril, tienen un plan de..., de todo tienen un plan pero no sabemos exactamente con qué objetivos, con qué puntos, dónde quieren llegar y cuándo nos van a decir

(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]

exactamente qué objetivos plantean para cada uno de esas cuestiones, trascendentales por otra parte para los aragoneses.

Si ven los temas que hay pendiente de tramitación en esta comisión, de solicitudes de comparecencia, excepto una, toda son de temas relacionados con vivienda, algunas que pedían información sobre la dimisión o el cese o lo que fuera del primer director general de vivienda de este gobierno, don Rogelio Silva, y todavía ni ha aparecido por aquí la nueva directora general.

Y lo entendemos, entendemos que no venga porque ¿a qué va a venir?, ¿a qué va a venir, a contarnos..., a vendernos humo como hace el consejero? Pues probablemente la directora general no esté dispuesta a venir aquí con la manta, a hacer una hoguera y a seguir haciendo humo para despistar al personal.

En definitiva digo, creo que el problema dónde tendríamos que centrarnos y dónde tendríamos que poner unos objetivos es ahí, lo que plantea Chunta Aragonesista hoy pues es una pequeña parte, una parte que puede aportar para solucionar los problemas de vivienda pero hemos seguido por la prensa con mucho interés, el consejero se ha reunido con los presidentes de las diputaciones, por lo menos con la de Teruel nos consta que se reunieron aquí en estas mismas Cortes aprovechando un día de pleno, se ha reunido con los alcaldes de las ciudades importantes, de Teruel, Calatayud, Alcañiz, y en todos los sitios hay bastantes viviendas de diferentes organismos, en la mayoría de los casos cerradas, sin utilizar, pero bueno, año y medio después y seguimos exactamente en las mismas, mucho interés, mucha afición, mucho trabajo, mucho esfuerzo, muchas reuniones, pero absolutamente nada de nada de nada.

Por lo tanto, ya digo, desde ese punto de vista, el Grupo Parlamentario Socialista aún entendiendo que lo que plantea Chunta Aragonesista no es más que una aportación pequeña o grande, pero una aportación, que puede solucionar parte del problema, vamos a votar a favor pero dejando constancia de la preocupación que tenemos desde este grupo en cuanto a lo que es ese famoso plan de vivienda social o un plan de gestión social de la vivienda que ni en una vertiente ni en otra, al menos nosotros no tenemos la más mínima idea de dónde se ha parado, en qué se está trabajando o, en cualquier caso, dónde se quiere llegar con el horizonte del año 2015.

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 Ibáñez. Turno ahora del Grupo Parlamentario Popular, señora Martínez.

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Sí, muchas gracias presidente. Señorías.

Bueno, señor Ibáñez, tiene usted muy pocos argumentos en este tema, nosotros vendemos humo, lo que sí vende usted siempre es la entelequia, la inexistencia del plan de vivienda.

Yo creo que a lo largo de mi intervención le va a quedar claro o intentaré dejarle claras las actuaciones que se están acometiendo en este sentido desde la consejería.

Bueno, en primer lugar, lo que debatimos hoy, y además la semana pasada debatimos otra proposición no de ley también en relación al tema de la vivienda, sobre los desahucios expés en aquel momento, bueno, en este momento lo que propone el Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista es que la Administración pública utilice, en este caso la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, utilice las facultades que la ley le da, la ley del año 2003, la Ley de medidas urgentes en materia de política de vivienda protegida en Aragón, para que esas viviendas formen parte del parque de viviendas que se quiere acometer, que se quiere construir precisamente para conseguir una de las prioridades esenciales del ejecutivo de la Comunidad Autónoma de Aragón, que es que los ciudadanos aragoneses, todos, tanto los que se han visto inmersos, desgraciadamente, en un proceso de desahucio, como aquellas personas que por circunstancias socioeconómicas, porque tradicionalmente no han podido acceder siquiera al mercado de la vivienda, bueno, pues puedan acceder al mismo.

Como saben estas facultades no son ejercitables de la misma manera, es decir, en relación a las mismas viviendas, el derecho de adquisición preferente procede solamente para promociones públicas mientras que el derecho de opción de compra o el tanteo se centra en las promociones privadas.

También saben, y esto no es baladí, además lo ha citado el portavoz de Izquierda Unida, que también en ocasiones, cuando el concierto de esas promociones se ha

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

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

realizado por los municipios, tienen prioridad las entidades locales o incluso las comarcas si fuera el caso.

Bueno, como les decía, yo entiendo que esta iniciativa, y se lo voy a decir de verdad señor Briz, es una iniciativa constructiva, quizá demasiado en este sentido, a nuestro juicio y con todos los respetos, porque dadas las circunstancias económicas de la Administración pública aragonesa bueno, pues, y también tómeme con respeto esta expresión que le voy a decir, supone matar moscas a cañonazos, es decir, mire, en el propósito de que los ciudadanos de la Comunidad Autónoma de Aragón, todos, los de menor nivel económico, los de menor nivel social, cuenten con una vivienda, estamos todos.

Lo que ocurre es que la Administración pública de Aragón, ni la actual ni siquiera las anteriores, el señor Ibáñez decía que van a apoyar esta proposición de ley pero bueno, es curioso que la adquisición de viviendas que usted, que sus ejecutivos no usted, los ejecutivos del Partido Socialista durante doce años en esta comunidad autónoma precisamente no han sido muy numerosas.

En los datos que nos proporcionaban los servicios jurídicos de esta cámara, o no sé si era el texto de la propia exposición de motivos, en el año 2009 cinco he anotado y en el año 2010 cuatro.

Realmente en este tema ustedes saben igual que nosotros que es un problema, lo sabe usted igual que nosotros, que es un problema muy complejo y que la Administración pública no puede cargarse, siendo que esos derechos, como ha comentado muy bien el portavoz del Partido Aragonés, se introdujeron en la norma precisamente para regularizar un mercado, el mercado de vivienda protegida de segunda mano y de vivienda protegida en la Comunidad Autónoma de Aragón en la que había, efectivamente, circunstancias que había que corregir, esa situación está hoy superada en el tiempo dada la precariedad del mercado inmobiliario, y la actividad del ejecutivo de Aragón se centra fundamentalmente, como le decía, en lo que es la vivienda social.

La vivienda social que se enmarca dentro del plan de gestión social de la vivienda de la Comunidad Autónoma de Aragón, ese plan de gestión social que en este ejercicio presupuestario tiene asignados 6,3 millones de euros.

(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 base a este plan de gestión social de la vivienda y de esta política de prioridad de la vivienda protegida, perdón, de la vivienda social respecto a la protegida, bueno, pues como saben sus señorías, se está elaborando un decreto por parte de la Comunidad Autónoma de Aragón que va a salir seguramente en fechas muy próximas en el que lo que se trata es de que tanto entidades públicas como entidades privadas cedan a la Comunidad Autónoma de Aragón, o cedan a estas bolsas de vivienda social en todo el territorio autonómico, las viviendas necesarias para ponerlas a disposición de los ciudadanos que se encuentren en esta situación.

Como le decía, además, desde la consejería y en el marco también de este plan de gestión social de la vivienda, bueno, pues en el año 2012 se convocaron las subvenciones, las ayudas financieras para inquilinos que ustedes suspendieron en el año 2010.

Y además se están acometiendo medidas de restauración, por ejemplo, de las viviendas de los peones camineros y en general todas las medidas de intermediación, de información, como comentamos el otro día en la iniciativa sobre desahucios que se habían creado ya las oficinas de gestión social de la vivienda.

Es decir, son actividades enmarcadas, medidas enmarcadas todas ellas dentro del plan de gestión social de la vivienda que es un plan que está empezando a caminar, señor Ibáñez.

Y desde luego, señor Briz, entendemos loable esta iniciativa, creemos que es constructiva pero es inasumible en estos momentos por parte de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Por eso no podemos votar la iniciativa tal cual la han propuesto ustedes y sí que nos parece más afín a la política que está realizando el ejecutivo y la consejería de Obras Públicas que la Comunidad Autónoma de Aragón apoye con los medios que sean necesarios y más eficaces lo que sería la vivienda social.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señora Martínez. Muy bien, señor Briz, tiene que fijar posición en cuanto a la enmienda presentada.

(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 BRIZ SÁNCHEZ: No admito la enmienda del Partido Aragonés.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien. Pues si les parece pasamos al turno de votación.

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

¿Votos en contra?: diez.

Decae esta proposición no de ley.

Pasamos al turno de explicación de voto. Señor Aso, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Bueno, vamos a ver. He empezado por el principio diciendo que era una propuesta que afectaba a la ciudadanía y que podía ayudar. Señora Fernández, moscas a cañonazos, a veces hay que matar mosquitos con alfileres, perdón, martilla, siempre digo..., perdón.

Decía que eso no es un argumento válido y lo que decía el señor Blasco de que quitamos viviendas a quien quiere adquirir la vivienda de protección oficial, yo creo que no se ha entendido bien lo que plantea esta propuesta, si es que se dice eso.

El Gobierno de Aragón podía con esa vivienda incorporarla al parque social y hacer con ella lo que creyese conveniente o bien adjudicarla a un propietario, como decimos ahí, perdón, a una persona que quiera adquirirla por el precio tasado o incluso reduciendo los módulos, o sea, eso también se puede hacer y se plantea ahí.

¿Eso no es posible o es que quiero entender que quieren dejar manga ancha a la venta de vivienda protegida?, porque ustedes saben, señorías, que en esta ciudad de Zaragoza se alquilan pisos de protección oficial sin contrato, ¿o no lo saben? ¿Hablamos de eso o no queremos hablar de eso? ¿A quién estamos defendiendo con ese planteamiento?

Por lo tanto yo lo que quiero decir es que la adjudicación de la vivienda se puede hacer después a un propietario con todas las garantías, de eso estábamos hablando.

Y de verdad, señora Martínez, yo lo del plan de la vivienda social era el primer parlamentario que lo apoyaba y que creía en él. Hasta la fecha no entiendo ninguna

(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]

concreción porque que me esté diciendo que quieren hacer un parque de vivienda social con las casas de los peones camineros y cuando les proponemos aquí la posibilidad de regularizar el mercado de la vivienda protegida, porque sabemos que hay situaciones que se pueden regularizar, incluso incrementar ese parque o bien adjudicar a un nuevo propietario en condiciones garantistas, ustedes se niegan. Explíquenlo bien porque, desde luego, yo no lo entiendo y a la ciudadanía aragonesa les va a costar mucho entenderlo.

Muchas gracias.

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

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente. Intervengo fundamentalmente porque aunque era una iniciativa del Grupo Chunta Aragonesista, del señor Briz, pues la señora Martínez me ha dedicado una buena parte de su intervención, entonces por educación casi, por deferencia.

Mire, además como ha dicho que me iba a intentar demostrar que el plan no era una quimera pues he estado muy atento a su intervención y desgraciadamente tengo que decirle que me ratifico en lo que es la postura de este grupo, no nos ha dicho..., lo único que nos ha dicho es que es un plan que está empezando a andar, ya lleva dieciocho meses andando, o sea, el bebé pronto debería correr e incluso debería empezar a ir al colegio.

No vemos ningún resultado ni ninguna cuestión concreta en esta cuestión. El consejero comprometió aquí con el entonces director general, en una comparencia atípica, ya empezó este tema siendo atípico desde el principio, una comparencia al alimón de un consejero y un director general, que no es habitual, y se comprometió a que se iban a invertir cuarenta millones de euros en el plan de la vivienda en la legislatura. Yo no soy mucho de cuentas pero divido para cuatro años, diez millones de euros por año.

Lo que se ha consignado en el presupuesto del 2011 y del..., perdón, del 2012 y del 2013, hasta ahora, 10,9 millones de euros para los dos años, pero con una

(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]

particularidad importante, una buena cantidad de esos 10,9 millones de euros son para pagar compromisos de rehabilitación, de cosas que vienen del plan 2006-2012, o sea, que ni siquiera una cuarta parte de lo que se comprometió y además dedicado a otros usos.

Por lo tanto, mientras no lo demuestren con un poco más de eficiencia pues seguimos pensando que el plan es una quimera y que hasta el momento no ha surtido ningún, ni el más mínimo efecto en nuestra comunidad autónoma.

Muchas gracias.

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

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Pues si, brevemente. Simplemente, señor Briz, yo no he dicho en ningún momento que solo a partir de las viviendas de los peones camineros se quisiera crear esa bolsa de vivienda.

He dicho claramente que se está elaborando desde el ejecutivo de la Comunidad Autónoma de Aragón un decreto de cesión por el que se van a crear, se van a gestionar estas redes de bolsas de vivienda protegida en la Comunidad Autónoma de Aragón.

El fundamento esencial de estas bolsas va a ser la cesión, tanto por entidades públicas como por entidades privadas.

Entonces, otro de los aspectos que se puede tener en cuenta también para incrementar ese parque, pues lo dijo además el consejero hace mucho tiempo, es la rehabilitación de las viviendas de peones camineros.

Señor Briz, estamos..., la proposición no de ley de hoy no versa sobre el plan de gestión social de la vivienda, yo solamente le he dicho las actividades que en el marco del plan de gestión social de la vivienda se están ejecutando en materia de vivienda social y se las vuelvo a reiterar: la elaboración del decreto; la convocatoria de subvenciones; la creación de los servicios de información y orientación; las oficinas de gestión de la vivienda social y todo lo que en el futuro se va a realizar, ¿vale, señor Ibáñez?, eso es lo que yo le quería explicar.

Y nada más, muchas gracias.

(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, señora Martínez. Muy bien, pues retomamos el punto número 1 del orden del día, lectura y aprobación del acta anterior, ¿alguna objeción? ¿Ninguna?

El punto número 6, ruegos, preguntas, ¿ningún ruego, ninguna pregunta?

Muy bien, pues no habiendo más asuntos que tratar levantamos la sesión *[a las trece horas y treinta y cuatro minutos]*. Buenos días.