

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muy buenas tardes, señoras y señores diputados. *[Se inicia la sesión a las dieciséis horas y un minuto]*. Vamos a dar comienzo a la Comisión de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, de hoy, 2 de febrero de 2022. Comenzamos dando la bienvenida al señor director general de Carreteras, don Gregorio Briz Sánchez y comenzaremos dejando el primer punto del orden del día para el final; y comenzando, por tanto, por el número dos que es la comparecencia del mismo, del director general del Transportes, a propuesta del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, al objeto de informar sobre la estrategia aragonesa de la bicicleta y proyectos a financiar con fondos europeos.

Para su exposición dispone usted, señor Briz, de un tiempo de diez minutos.

El señor director general de Transportes (BRIZ SÁNCHEZ): Muchas gracias, señora presidenta.

Y siento empezar mal, pero no soy el director general de carreteras, sino el de Transportes, de verdad que lo siento. Un saludo afectuoso a todas las señorías. *[El compareciente acompaña su intervención de una presentación Powerpoint]*.

La verdad es que es un placer estar en esta institución, fundamentalmente para poder seguir construyendo. Bien, como dice la presidenta, mi intención es explicar la estrategia de la bicicleta y las inversiones que giran alrededor de esta de esta estrategia. Efectivamente la bicicleta es importantísima en la movilidad y sobre todo después de la pandemia muchísimo más, ha tenido un incremento importante y, sobre todo, porque se está convirtiendo en la alternativa modal al vehículo privado, que es algo muy importante. En Europa se han planteado inversiones muy potentes, mil millones de euros el año veinte dos mil trescientos kilómetros de vías verdes y caminos naturales.

En España, ha sido, digamos prudente y más humilde la inversión, pero aun así todo habido importantísimos efectos con la pandemia, un millón y medio de bicicletas se venden durante el año veinte. La facturación es de dos mil seiscientos siete millones y hay veintidós mil familias en España que viven de la bicicleta. La bicicleta eléctrica va a suponer un antes y un después y yo creo que es un tema que hablaremos si da tiempo posteriormente y la fabricación de bicicletas se ha incrementado en un 75%.

Cierto es que el turismo de bicicleta, que era trascendental hasta estos momentos, ha tenido un parón muy importante y, lógicamente, eso ha repercutido también a la situación económica alrededor de la bicicleta. Europa ha planteado en su objetivo desarrollo del milenio horizonte 2030, que el futuro después de la

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

postpandemia va a ser verde y en eso están los fondos europeos y en eso está el planteamiento en Europa, y aquí se hizo caso. La Estrategia Aragonesa de Recuperación Económica E Industrial apoyada por casi todos de esta sala, partidos de esta sala me refiero parlamentarios.

Se planteaba ya también apoyado por agentes sociales y por la Federación de Municipios y Comarcas, estrategias donde el uso de la bicicleta empezaba a ser central, donde la redes o carriles de la zona metropolitana también eran centrales y la mejora de las vías verdes. Esto ya se planteaba antes de la estrategia de la bicicleta y, efectivamente, en esa línea nos hemos empezado mover. Es verdad que la repercusión económica en Europa es potentísima. Quinientos trece mil millones de euros, según los datos que da la Federación Europea Ciclista en el año diecisiete. Quinientos trece mil millones de euros la repercusión.

Y lo que vamos a hacer nosotros con esta ley europea de estrategia de la bicicleta y una estrategia verde, es intentar conseguir fondos de las partidas extraordinarias del nuevo ciclo de fondos estructurales europeos, tanto de POCTEFA como de [...] para invertir en zonas en Aragón, relacionadas con las vías verdes y las zonas ciclables que no están dentro de la inversión que luego me referiré de los fondos europeos Next Generation porque no ha impedido, porque se ha centrado más en zonas metropolitanas. Lo que es verdad que la obligación desde las administraciones públicas es apostar por el uso de la bicicleta, asegurar la viabilidad, la conexión de redes ciclables, la intermodalidad, el empleo, la logística de última milla, muy importante también, y fundamentalmente la salud.

En Aragón tenemos ejemplos bastante evidentes, la Zona Zero en Sobrarbe, las vías verdes, lógicamente en Teruel, las pruebas ciclo deportivas de Quebrantahuesos u Orbea Monegros, el Consorcio de Transportes. Es decir, tenemos cosas que nos han dado pie a continuar ese trabajo. No somos pioneros ni adanistas, evidentemente la estrategia de la bicicleta no parte de cero. Hay un planteamiento de la Dirección Deneral para impulsar la bicicleta y eso se concreta en el otoño del año veinte donde, por fin, se aprueba la Estrategia Aragonesa de la bicicleta. ¿Qué pretende la estrategia aragonesa de la bicicleta? La promoción ordenada y efectiva de la bicicleta como herramienta de movilidad sostenible, cotidiana y segura, en el ocio, el turismo, el deporte, pero también fundamentalmente en la salud y ha habido un informe de salud muy importante que se ha traído a la mesa de la bicicleta. El desarrollo territorial, la creación de empleo, no perdamos de vista, el cicloturismo tiene mucho que ver con implantación territorial y

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

con lo que sería la eliminación o intentar evitar la despoblación y la innovación y la educación.

Esto se ha hecho a través del proceso participativo, han intervenido todas las administraciones, han intervenido los sectores empresariales, asociaciones, etcétera, para crear una mesa de la bicicleta que se creó posteriormente y esa mesa de la bicicleta pues lo que ha hecho fundamentalmente es intentar coordinar todo esto. Esta estrategia de la bicicleta tiene veinticinco bloques, ciento catorce acciones y una financiación de dieciséis millones de euros en los siete años que estaba previsto. En definitiva, lo que pretendemos es tratar de crear un Aragón mejor con esta estrategia. Vayamos a las diapositivas que quería presentar. La primera diapositiva son las líneas temáticas de esta estrategia de la bicicleta. Voy a ser muy breve para luego, si hace falta, ampliaremos un poco más.

Primero enseñando bici, formación en todos sus ámbitos, promoción, comunicación ocio y turismo, dos, construyendo, son todas las infraestructuras nuevas que me referiré en mi exposición, gestionando, perdón, practicando bici sería todos lo que son los hábitos saludables además de la práctica deportiva, gestionando bici serían los organismos de gestión, la mesa de la bicicleta, equipos técnicos, todo lo que estamos creando alrededor de todo esto, porque en un consorcio un día en Aragón que hablase y tratase de todo esto y vendiendo bici sería el empleo, que es muy importante, como he dicho hace un momento y también hemos creado una página web para que esta estrategia sea más accesible y se pueda consultar y ver las líneas fundamentales, los módulos que tiene, los objetivos, las buenas prácticas y los bloques y acciones y todo esto se coordina con la Mesa de la bicicleta que quiero mostrar a continuación. Esta Mesa de la bicicleta se creó a la vez que la estrategia porque creíamos que las, digamos materias que trataba esta estrategia, salían de lo que sería la competencia de la propia Dirección General de Transporte y el Departamento de Vertebración. Por lo tanto, son tareas que van más allá y por eso precisamente el que preside esta mesa de la bicicleta soy yo mismo, pero existen también componentes de los diferentes departamentos.

Está el departamento de Turismo, Industria en este caso, el de Agricultura, el de Salud, el de Educación, sería Planificación, el de Universidad, las tres diputaciones provinciales, la Federación de Municipios y Comarcas, El Consorcio de Transportes de Zaragoza, El Instituto Tecnológico, en definitiva, un importante elenco de representaciones y abierto a otras posibilidades que podrá haber más tarde.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

A continuación, quería mostrar lo que serían las principales vías en Aragón ciclables. Efectivamente nosotros lo que buscamos con esta estrategia es la promoción de la movilidad en bicicleta y creación de infraestructuras, por supuesto, pero eso tiene que ver mucho con que, tiene que ser una herramienta para vertebrar territorio para desarrollar económicamente y localmente el territorio y luchar contra la despoblación y para eso que estamos haciendo. Pues lógicamente, rutas infraestructuras a las que me referiré aquí en este mapa que aparece donde vamos a incidir y también la movilidad cotidiana, sobre todo en la zona metropolitana y entre las poblaciones que realmente se están, digamos, produciendo en estos momentos y el cicloturismo es un elemento básico para crear desarrollo económico, para poner en valor el territorio, la accesibilidad y el asentamiento de la población.

Voy a referirme a las infraestructuras que aparecen aquí brevemente. Para que se me entienda, tenemos la ruta Eurovelo, Lisboa-Toulouse que la vamos a pedir para que se incluya como novedad que iría... pasaría por Albarracín, pasando por Alfambra, Autrillas hasta Azuera, Huesca, Canfranc y llegaría a Toulouse. El camino natural vía verde de Valdezafán es la que va de la Puebla de Híjar hasta Cretas por Alcañiz, con lo que es otra vía verde muy interesante. Camino natural de Ojos Negros que sería, que enlaza desde Calatayud de Aroca a Calamocha que eso está haciendo los caminos naturales con financiación desde el ministerio. Ojos Negros hacía Sarrión, es competencia nuestra que lo estamos haciendo una serie de actividades que ha quedado durante mucho tiempo sin hacer, pero que ahora estamos recuperando.

También estaría el camino natural de Villaverde de Alfandra que va de Teruel, que eso va a ser un tramo, que vamos a invertir dinero de los Fondos Europeos para enlazar hacia Escucha y después enlazar la vía de Val de Zafán con esta vía y posteriormente seguir hasta Zaragoza.

Camino natural de Santander, es el color amarillo, que se lo está haciendo el ministerio través de caminos naturales, y luego hemos hecho proyecto de la ruta circular de la ECT Prineos-Pyrenees que es la que enlazaría el EuroVelo por la zona de Jaca y también tenemos por la zona de Bielsa, para la zona de Sobrarbe. Estas son las grandes vías ciclables que tenemos en Aragón y que nosotros vamos a intentar trabajar, con todos los proyectos que tenemos entre manos.

Sigo hacia adelante. Vías verdes, de Teryel. Les voy a ir desglosando un poco las estrategias más concretas. Me van disculpar porque casi no puedo ni respirar. *[Comentarios]*.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Tanta bici..., tanta bici, y tan poco tiempo ¿Verdad, presidenta, que será benevolente? Bien, vamos a lo que estamos.

Vías verdes de Teruel. Realmente tenemos esa vía verde, que aparece aquí, que iría de Ojos Negros hacia la zona de Valencia. Valencia ahora aprobado, por ciento, esa comunicación hace muy pocos días hacía Mora de Rubielos. Esta tiene nada más y nada menos que ciento setenta kilómetros y noventa y dos en suelo turolense. Es una competencia nuestra, esta infraestructura, es de la Dirección General de Transportes, muy importante para el cicloturismo.

Se ha intentado hacer una serie acciones con las brigadas de carreteras este año y ahora lo que hemos hecho es un estudio técnico, un proyecto, donde haremos varios plurianuales, en este momento en principio seiscientos mil euros para intentar sanear el arreglo de firme, trinchera, señalización y demás necesidades que tiene la vía. También estamos hablando con Generalitat Valenciana para que en conexión con el tren se pueden subir bicicletas, más bicicletas a ese tren para que puedan hacer uso de estas vías que estamos diciendo.

La vía verde de Ojos Negros, que es sería la que aparece... que enlazaría con la zona de Calatayud que dicho antes, con la zona de Daroca y comunidad de Jiloca, todas las comarcas estarían unidas por esa vía verde que vendría hasta enlazar con Ojos Negros.

Después la vía verde de Val de Zafán, que atraviesa las comarcas de Bajo Martín, donde da comienzo la estación de Puebla de Híjar hasta Matarraña. ochenta kilómetros que aparecen aquí también en esta, en esta zona. Y es una referencia también importante que habría que enlazar las dos vías. La de Ojos Negros con la de Val de Zafán.

También estamos trabajando, la estrategia de esa unión que digo, donde habría ciento sesenta nuevos kilómetros. Y por eso vamos a invertir la zona de Alfambra con Fondos Europeos, para que puedan desarrollarse desde Teruel hasta Alfambra treinta kilómetros que nos permite los Fondos Europeos.

Y esto significaría que seguiríamos hacia la zona de Escucha iría un tramo hacia Calanda y el otro tramo hacia Zaragoza para enlazar con la zona de EuroVelo hacia la zona de Huesca. Por tanto, nos parece un proyecto estratégico.

Para esto tenemos un proyecto que es el EuroVelo. Esta es la línea EuroVelo que vamos a intentar que solicite. Una ruta EuroVelo que pasa por Aragón, que nos iría de norte a sur y que la bicicleta fuera un elemento básico para esto. La European Cyclists

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Federation, promotora de la red EuroVelo, que es la que promociona esto, ha abierto este semestre del 22, un plazo para presentación de nuevas rutas. Y efectivamente lo que vamos hacer, es presentar una nueva ruta que puede ser esa que estoy diciendo desde Lisboa hasta Toulouse que pasaría por el centro de Aragón.

En otros países europeos hay un desarrollo muy importante de estas vías. Tenemos que hay diecisiete grandes rutas diseñadas ya, aquí solo tenemos tres: la atlántica, la de los peregrinos y la ruta mediterránea. Y lo que vamos a hacer es estudios técnicos, preparar un proyecto para solicitar efectivamente Fondos Europeos para que podamos invertir desde Alfambra hacía Escucha y hacia la zona de Val de Zafán.

Porque eso no está recogido con los Fondos Europeos de Next Generation. Entonces tenemos la oportunidad con POCTEFA o SUDOE, poder hacer todo esto y solicitar esa línea EuroVelo que, nos hacía mucha falta.

Tenemos otro proyecto. Tenemos un proyecto AECT. El Gobierno de Aragón no se sabe usted, yo creo que sí, que tiene Agrupación Europea de Cooperación Territorial con dos departamentos franceses y la Diputación de Huesca. Y en este planteamiento lo que se ha hecho es solicitar una gran ruta transfronteriza circular Zaragoza-Huesca-Tarbes-Po, tal como aparece aquí, que iría hasta Toulouse y esta ruta sería parte la línea de color azul, lo que sería la extensión de Lisboa hacia Toulouse. Lo que nos permitiría, a Aragón desarrollar proyectos importantes en la zona de Sobrarbe que, completaría la Zona Zero.

El estudio que estamos haciendo estaría previsto subvencionada con fondos de la AECT esta primavera y lógicamente, lo que pretenderíamos es que haya un proceso de ejecución a continuación con toda esta zona que estamos explicando. Hay otros proyectos muy parecidos a este en Navarra, en Girona, que bueno, se pueden también consultar si se quiere.

Y ya voy terminando, presidenta.

Vamos a las ciclos metropolitanas, lo que serían los carriles bici metropolitanos, ciclos-vía Zaragoza. Bueno, la movilidad cotidiana se ha trabajado en el consorcio durante mucho tiempo y se han trabajado directrices metropolitana de transporte del Consorcio del Área de Zaragoza, sobre todo desplazamientos metropolitanos y también una primera fase del Proyecto Ciclo Red que eran los caminos en torno a la autopista A-68 para el uso de la bicicleta.

Los Fondos Europeos, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia como, conocidos como Next Generation. En materia de movilidad nos va a permitir

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

adelantar la realización de proyecto ligados a la estrategia nuestra de bicicleta varios años.

¿Por qué? Porque en Aragón hemos recibido 26,5 millones. 26,5 millones de euros. ¿Para qué? Para invertir en zonas metropolitanas para bajas emisiones y también para transformación digital o sostenible transporte. ¿Qué significa esto? Que no podemos invertir en zonas rurales yo creo que es un error, pero estas son como son y, evidentemente, yo no las voy a modificar.

Por lo tanto, lo que vamos a hacer es, intentar invertir en Zaragoza, en Huesca y Teruel en las zonas metropolitanas., Zaragoza., lógicamente, es una zona importante ochocientos mil personas son las que viven, noventa mil en las áreas metropolitanas y donde se encuentran los principales polígonos industriales. Porque esto es una de las estrategias claves que vamos a mantener: unir los polígonos industriales con la ciudad.

Por tanto, en la Estrategia Aragonesa de la Bicicleta parecía, que la mejora de accesibilidad en bici a los centros de trabajo era fundamental, a los polígonos industriales. Además de la comunicación de localidades del entorno.

Y esto nos vamos a hacer: el proyecto llamado Plan de Ciclo-Vías Metropolitana supone los casi cinco carriles bici interurbanos, que sumarán casi cincuenta y cuatro kilómetros y conectarán once municipios y diecinueve polígonos industriales, que enlazan con los cambios humanos de la ciudad Zaragoza. ¿Cuáles son estos?

Y la bicicleta eléctrica aquí, sí que tiene un papel fundamental y creemos que es lo que hay que apostar. Y estamos valorando la búsqueda de subvencionar, desde el departamento. algunas de estas iniciativas de bicicleta eléctrica.

Carril bici La Puebla: ocho, nueve... 8,9 kilómetros, dos áreas industriales, noventa mil desplazamientos semanales. Una inversión de ochocientos cincuenta y seis mil euros

Carril bici Cuarte María: 13,7 kilómetros, tres áreas industriales cien mil desplazamientos semanales entre Cuarte y Zaragoza. Novecientos ochenta y tres mil quinientos cuarenta euros de inversión.

Carril bici Utebo: 12,8 kilómetros. Corredor industrial de la carretera Logroño y polígonos industriales de Utebo. Noventa mil desplazamientos semanales. Dos millones setecientos treinta y sei... treinta y cuatro mil.

Carril bici de Utebo-Garrapinillos, 9,8, Plaza y Aeropuerto: un millón ochocientos trece mil.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Carril bici metropolitano Zaragoza-Utebo ya he dicho dos mil veinticinco mil y carril bici Pastil de la Puebla: dos millones setecientos treinta y dos mil. Además de esto se va a invertir también en...

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Debe ir concluyendo, señor Briz, lleva cinco minutos por encima de su tiempo. He sido ya un poco generosa.

El señor director general de Transportes (BRIZ SÁNCHEZ): Me queda un minuto.

Además, vamos a invertir ciclo red, que sería la zona de caminos, digamos, alternativos alrededor de Zaragoza. Un millón novecientos veintisiete mil y también ocho nuevo aparca-bicis con un valor de novecientos cuatro mil.

En Huesca hay dos proyectos: aparcamientos seguros para bicicletas, quinientos mil euros y ampliación de la red de vías ciclables en término municipal, dos millones ciento mil.

Y en Teruel también hay otro proyecto importante ciclable, la unión de diez barrios rurales, un millón doscientos once mil.

Además, con la comarca de la Comunidad de Teruel hay otro proyecto que, por valor de un millón trescientos cuarenta y nueve mil, la trama... de Alfambra y también Zaragoza está María en setecientos cuarenta mil.

En definitiva, pues...pido, o sea, doy las gracias a la presidenta porque me haya concedido eh... a ver si consigo poner el video. Este es un video de promoción que hicimos con todo esto que acabo de explicar, porque creo que es importante lo visual. *[Proyección del vídeo de promoción]*.

El cicloturismo, es una oportunidad de llenar de vida, zonas despobladas, generar empleo a través del turismo, crear nuevas formas de ocio y transporte para la población local, viajar de forma más limpia, compartir experiencias y vivir momentos únicos.

Disfrutar de un viaje en bicicleta es mucho más sencillo en Teruel.

Tenemos dos de las principales vías verdes de España: en el norte de la provincia de La Val de Zafán con casi ochenta kilómetros de recorrido en suelo turolense, es una referencia a nivel internacional. En el sur Ojos Negros con noventa y dos de sus ciento setenta kilómetros en Aragón es la vía verde más larga de España y sigue sumando kilómetros por la Comarca del Jiloca.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Por esos paisajes, por sus gentes, por poder combinar la bici con el tren, por las empresas del camino. Llegar hasta aquí ha merecido la pena.

Pero esto es solo el principio. Ahora queremos unir ambas vías verdes con ciento sesenta nuevos kilómetros que no solo conectarán las localidades de Teruel y Alcañiz, sino que harán realidad un circuito cicloturista de cuatrocientos cincuenta kilómetros con salidas Mediterráneo, atravesando Valencia y Tarragona, y conectando con la Eurovelo 8. Se completará así una vía ciclista de largo recorrido cómodo y seguro, además en las cuencas mineras conectará con la vía verde de Utrillas para llegar hasta Zaragoza un trazado, que desde Teruel, formará parte de otras rutas Eurovelo y unirá Lisboa con el sur de Francia. Que ganas de que sea una realidad ciclable. Vías verdes de Teruel, muchos kilómetros por recorrer, Estrategia Aragonesa de la bicicleta Gobierno de Aragón.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias.

Es el turno ahora para el resto de grupos parlamentarios, esperamos un segundo, ahora sí, es el turno para el resto de grupos parlamentarios comenzando por la agrupación parlamentaria Izquierda Unida, Señor Sanz, tiene usted la palabra.

El señor diputado SANZ REMÓN: Gracias, presidenta.

Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, señor Briz. Gracias por su presentación.

Sabe que Izquierda Unida no va a tener muchas diferencias con usted en lo que respecta a la promoción de la bicicleta y, sobre todo, al impulso de la cultura de la bicicleta en esta tierra y él sabe que nosotros y nosotras hemos ido ya desde hace muchos años en el ámbito de Zaragoza y también en esta propia institución impulsores firmes impulsores de este tipo de iniciativas que redundan en cualquier caso, en cuestiones fundamentales, movilidad sostenible, atractivo turístico y puesta en valor de nuestro patrimonio de una manera diferente desestacionalizada y generando sinergias muy interesantes para el territorio, vertebradoras todas y cada una de ellas.

Una perspectiva desde el ámbito de la salud absolutamente innegable, importantísima desde una perspectiva de salud pública y una herramienta de educación ambiental muy poderosa en un momento en el que, todas estas cuestiones confluyen además en la agenda política internacional y, por lo tanto, es una buena oportunidad para dar un *laborazo*, un empujón al impulso de la bicicleta como un medio de

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

transporte más a esa intermodalidad, pero también como una opción, opción de futuro también en lo que respecta a la economía, la salud y al medio ambiente.

La pasada legislatura ya se elaboró ese plan estratégico de la bici, un primer documento, impulso de la bicicleta. Ahora esta estrategia supone la redefinición, la extensión, la amplificación, si cabe, de aquél primer plan.

Esperemos que no corra la misma suerte y que realmente sea decidida la apuesta por el desarrollo de todas y cada una de las medidas que contempla y aquellas que se puedan derivar precisamente del incremento de eso que hemos venido a llamar cultura de la bicicleta, que es fundamental, que siga generando sinergias para seguir ampliando su impacto. Compartimos los objetivos planteados, no solo en lo que respecta a la construcción de infraestructuras per se, sino a la dinámica, al enfoque global, al cómo se ha elaborado este proceso, al cómo se ha coordinado con otros instrumentos de planificación.

Hablamos de la estrategia ordenación del territorio, de la directriz contra despoblación, de la estrategia de cambio climático. Hablamos de la educación, de la educación ambiental o del Plan de turismo, y esto es importante. Es importante precisamente para dotar de cierta coherencia políticas públicas que creemos que es importante que tengan ese carácter transversal y nos parece correcto en ese sentido. Es ambicioso también en los tiempos, habrá que ver cómo concretamos en las políticas anuales y trasladamos también al ámbito presupuestario cuestiones que tienen que ver más allá de la coyuntura que nos permite esa inversión con los fondos europeos a lo que nos preocupa, que es la post inversión y el mantenimiento de todas y cada una de las infraestructuras de las que estamos hablando.

Primera cuestión por la que le quiero preguntar y en la que quiero hacer especial hincapié porque es fundamental. La post inversión y el mantenimiento, fundamental. Hay fondos ahora mismo el Consorcio de Transportes precisamente para este menester en el dos mil veinte en el borrador de presupuestos. Hay también financiación hasta el dos mil veintiséis en materia de movilidad sostenible, especialmente en ciudades, como usted decía, las capitales, pero la post inversión es importante y el mantenimiento también. Aterrizando ya en lo concreto y en lo que respecta al ámbito urbano, periurbano metropolitano, La Puebla, Cuarte, Utebo, Garrapinillos, Plaza, bueno, van a ser objeto de tránsito de esos, de esas ciclovías, que nos puede parecer importante.

Usted ha citado una cuestión por la que también le voy a preguntar por cuanto tiene que ver con el desarrollo posterior del incremento de lo que sería las políticas

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

públicas en materia de movilidad sostenible y le hablo de la logística de kilómetro cero, de la logística de última milla que es importante.

Y aquí le quiero preguntar también por la implicación de las hay entidades locales de los ayuntamientos, porque es fundamental, porque si no conseguimos que esta cultura de la bici [...?] de forma coordinada y organizada en conjunto instituciones aragonesas que tienen competencias en la materia y el urbanismo es fundamental, la movilidad es fundamental, pues va a ser complicado especialmente las ciudades. Pero es muy importante también en el ámbito económico en lo que respecta al impacto económico que implica este sector, fundamental.

Hablando ya del territorio de los pueblos del medio rural, importante. También es intención que tiene el plan. Yo sí que le pediría que no solo nos ciñamos, hay que hacerlo, pero que también invirtamos con dinero propio, precisamente, todo lo que tiene que ver con movilidad de polígonos industriales, en ciudades medias, en pueblos un poco más grandes o incluso en los municipios, porque es importante. Aterrizando ya en el tema del impacto que tiene para el territorio o todo lo que es la vertiente turística. Usted hablaba de Eurovelo.

Yo quiero recordar que en esta misma cámara hace aproximadamente dos años, en junio del dos mil veinte, esta formación política, Izquierda Unida, trajo a votación precisamente el impulso de la ruta Eurovelo y estoy profundamente satisfecho de que, por fin el Gobierno de Aragón la haga suya y la defienda donde la tiene que defender para que realmente sea una realidad en nuestra tierra, una infraestructura de altas prestaciones que, sin lugar a duda tiene unos impactos importantísimos.

Señorías, estamos en un momento, y yo suelo decirlo de confrontación de modelos. Y fíjense, solo la ruta Quebrantahuesos tiene más impacto auditado por la Universidad de Comillas que MotorLand, según el último informe de la Cámara de Cuentas, 7,5 millones, la carrera y todo lo que implica de sus derivaciones a futuro.

Por lo tanto, apostemos por lo que es sostenible, por lo que es vertebrador, por lo que es bueno a futuro y por lo que además genera dinámicas que tienen muchísimas posibilidades y muchísimas externalidades positivas en el ámbito, en el ámbito de nuestro territorio. Tenemos mucho potencial, es una oportunidad, aprovechémosla y creémonos realmente todas estas estrategias y todos estos planes, porque lo contrario, la frustración y la melancolía que supondrá dejarlos en un cajón, será el peor, el peor de los finales.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Señor Briz, gracias por su presentación, gracias por su trabajo en el impulso de la bicicleta, en este caso concreto, en otras cosas diferimos, pero en esta no vamos a hacerlo.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Mucha gracias, señor Sanz.

Disculpamos la asistencia del portavoz del Grupo Parlamentario Aragonés y damos la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Vox en Aragón. Señor Morón, es su turno.

El señor diputado MORÓN SANJUÁN: Gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señor Briz.

La verdad es que se ha apresurado a decir que no es el director general de carreteras, pero, mire, yo soy el portavoz de esta Comisión y no diferencio realmente entre carreteras, transporte, para mí todo es lo mismo, para mí yo aquí estoy para defender a los aragoneses.

Y entonces claro, hay cosas que, aunque usted quiera evitar, yo no se las voy a evitar el pasar por ese mal trago. 20,9 millones de euros de inversión en carreteras en Aragón, el presupuesto del año dos mil veintidós, 12,6 millones para la Estrategia Aragonesa de la bicicleta, bueno, yo no sé de qué nos quiere convencer, desde luego a nosotros no nos va a convencer, probablemente habrá muchas personas que les convencerá, pero desde luego si ustedes les preguntarán a los aragoneses que qué prefieren, si invertir 12,6 millones de euros en la Estrategia Aragonesa de la bicicleta o en invertirlos en mejorar el paupérrimo estado de las carreteras aragonesas, pues probablemente la contestación usted ya sabe cuál sería.

Bueno, pues usted, evidentemente viene aquí a vender su libro, pero yo evidentemente se lo tengo que afejar, porque es lo que piensan la mayor parte de los aragoneses. Ha hablado del objetivo que tiene esta estrategia que es de la promoción de la bicicleta.

Entiendo que el objetivo final es como, ha hecho una referencia al final, es la de mejorar la movilidad sostenible y en ese sentido, pues bueno, si lo que pretendemos es pasar de medios de transporte motorizados que utilizan los combustibles fósiles, fundamentalmente, a otros menos contaminantes, pues también podría haber una apuesta de su Gobierno, por ejemplo, para invertir en la red de ferrocarril de cercanías y de media distancia de Aragón, ¿eh?, porque, fíjese si se podía hacer cosas con 12,6

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

millones de euros, de momento podríamos recuperar la frecuencia de las líneas que se han perdido, la línea deficitaria de Aragón, sin embargo, pues, vamos a ir todos en bicicleta, aunque, ha hecho una referencia también en el video ese de Teruel al tren, pero bueno, de momento aún hay alguna, alguna línea por ahí que funciona.

No ha dicho demasiado en cuanto a la evaluación de esta estrategia, es decir, yo creo que cuando se invierte una cantidad tan importante de dinero, bueno, se ha estado hablando de inversiones, pero no se ha estado hablando de usuarios. Me gustaría que hiciera una referencia a ver si tienen de cálculos de cuál va a ser el uso de estos carriles bici para poder hacer una valoración porque, evidentemente habrá que hacer una valoración de estos 12,6 millones de euros, habrá que hacer una evaluación anual para ver si realmente esta inversión es relevante, porque el que lleguen a través de fondos europeos no quiere decir que vengan regalados. Estos al final, estos fondos europeos, al final vienen de los impuestos de todos europeos, por tanto, habrá que hacer algún control de esto, porque esta fiesta, evidentemente, no.... no nos sale gratis a nadie.

En cuanto al desarrollo territorial, usted ha estado hablando de... ha sacado muchos, muchos mapas de la extensión de los carriles bici por toda la provincia, especialmente ha hecho referencia a la provincia de Teruel, pero, sin embargo, en términos presupuestarios, las actuaciones de esta estrategia de... aragonesa de la bicicleta están centrados fundamentalmente en las tres capitales aragonesas. Entonces, no sé, realmente de esos 12,6 millones cuántos van a ir realmente al Aragón abandonado. Si van a ser un millón, dos millones, tres millones... La verdad que solamente ha dado datos de los carriles que van a conectar el extrarradio de las grandes ciudades y de los polígonos.

Entonces, pues no sé exactamente si realmente estos 12,6 millones van a tener ese impacto en la vertebración territorial al que ha hecho lugar. Y ya para finalizar, pues no me puedo... no puedo evitarlo y tengo que preguntárselo: hacer una referencia a la perspectiva de género, también en esta estrategia aragonesa de la bicicleta. Ustedes hablan de una patente desigualdad existente entre hombres y mujeres en el ámbito de la bicicleta en su práctica deportiva. La verdad es que nos gustaría que me explicara, nos explicara, exactamente a qué se refiere con estas afirmaciones, porque, sinceramente se lo digo usted, es que no lo entiendo, no lo entiendo. Entonces, como no lo entiendo, me gustaría que haga una pequeña alusión, si al final le queda medio minuto para poderlas explicar.

Muchas gracias.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Morón.

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista. Señor Palacín, es su turno.

El señor diputado PALACÍN ELTORO: Sí, gracias, presidenta.

Señor Briz, buenas tardes. Gracias por sus explicaciones y por traer un tema tan importante como es la bicicleta. La bicicleta es una oportunidad para Aragón, es una oportunidad para ir hacia una transición más verde, acción turismo más sostenible, un cambio hacia otro tipo de movilidad, que además supone beneficios medioambientales, de salud pública, de mejora de la salud personal. Hablamos, además, de una iniciativa pionera, si hablamos de la estrategia, un ejemplo de participación, de colaboración y de coordinación para el impulso del uso de la bicicleta.

Es necesario que las Administraciones pongan en marcha políticas activas para facilitar su uso, creando entornos seguros y facilidades para que la bicicleta sea una alternativa de movilidad en los entornos urbanos y una herramienta para frenar la despoblación en el... en el medio rural. Y en esta es la línea en la que está trabajando el Gobierno de Aragón y por eso esta estrategia aragonesa de la bicicleta.

También es una oportunidad económica. Yo le invitaré, luego hablaré de Zona Zero. Le invitaría al señor Morón a que se pasara por la comarca de Sobrarbe y vea la cantidad de puestos de trabajo directos e indirectos que se están generando, para que vea la repercusión de la bicicleta en zonas rurales despobladas, una de las comarcas que menos densidad de población tiene de todo Aragón. Y le voy a poner otros datos de lo que supone la bicicleta. Sí que son datos del Estado. Las ventas de bicicletas, de componentes, de accesorios han subido en el año 2020 un 40% de crecimiento. Hay veintidós mil familias que viven directamente del sector, con lo cual estamos hablando de datos muy importantes. De forma directa, luego indirectamente, si hablamos de turismo, restaurantes, hoteles, pues la cifra se aumenta, se multiplica por mucho.

Aragón creemos que no puede perder una oportunidad como esta. Cierto es que la parte turística en los últimos años ha sufrido las... los problemas de la pandemia, pero hay que prepararse, hay que trabajar para ser líderes en el sector. Tenemos unas condiciones espectaculares. Hay aprovechar las vías verdes, aprovechar las rutas ciclables. Tenemos una orografía que tenemos que aprovechar. Ya hay casos de éxitos, algunos ya se han hablado. No se parte de cero en Aragón. Ejemplos están las vías

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

verdes en Teruel, la de Ojos Negros y La Val de Zafán, pruebas como la Orbea Monegros o la Quebrantahuesos, que es una prueba de cicloturismo, que es líder en el mundo y que cada año pone Aragón en el mapa, o Zona Zero, un ejemplo de generar empleo y de atraer visitantes y ciclistas que vienen a disfrutar de la comarca.

Por lo tanto, como le decía antes, señor Morón, cuando quiera, le invitamos a que vea, que hable con los empresarios y verá lo que supone la bicicleta para esa comarca. También el trabajo del Consorcio de Transportes del Área Metropolitana de Zaragoza, con el desarrollo de carriles bicis interurbanas. Con la red de caminos rurales ciclables y con el trabajo de los nuevos proyectos que se pondrán en marcha, seguro que va a ser una reducción importante del uso de vehículos motorizados y un aumento de hábitos mucho más saludables.

Esta iniciativa estamos seguros que, además, se trasladará no solamente a la ciudad Zaragoza, sino a otros lugares. Además, la bicicleta nos va a permitir atraer fondos europeos a Aragón. Actualmente y en el futuro, en este momento han venido, sobre todo a las áreas -no las ciudades, sino a las áreas- de Huesca, de Zaragoza y de Teruel, porque así lo marcaban los fondos europeos, no lo ha marcado el Gobierno de Aragón, pero, como ha explicado el director general, se van a pedir otra serie de... de fondos que van a permitir desarrollar otros proyectos en todo el territorio y que van a ayudar a generar esa transformación más verde y que además, cambiar hábitos y, sobre todo también generar empleo.

En cuanto a la estrategia, yo creo que queremos destacar que es un documento de consenso con los agentes implicados, un trabajo consensuado con otros departamentos del Gobierno de Aragón, algo que también es un importante. Son ciento catorce acciones que se van a ejecutar en siete años, alrededor de dieciséis millones de euros, muchísimo más con los proyectos europeos y que servirá para impulsar la movilidad a través de la... implementar, entornos más seguros y también -y vuelvo a insistir- para crear empleo.

Una estrategia que está alineada con el pacto verde europeo, que nos permite avanzar en la sostenibilidad, que nos permite avanzar en el respeto al medio ambiente y Aragón, desde luego, no va a perder esta oportunidad. Yo para terminar, darles la enhorabuena por el trabajo que están desarrollando.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Palacín.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Es el turno para el Grupo Parlamentario Podemos Equo Aragón. Señora Prades, tiene la palabra.

La señora diputada PRADES ALQUEZAR: Gracias, señora presidenta.

Bienvenido, señor Briz. En primer lugar, también darle gracias por las explicaciones, por el trabajo y por todas las acciones que han venido desarrollando desde su dirección general y valorar también muy positivamente ese proceso participativo y el trabajo realizado desde la Mesa Aragonesa de la Bicicleta para desarrollar la estrategia aragonesa.

La necesidad de impulsar la bicicleta como una herramienta para una movilidad sostenible es algo que siempre hemos defendido desde Podemos, así lo recogimos en nuestro programa. Es importante desarrollar ese plan estratégico de la bicicleta en Aragón para impulsar la bicicleta como herramienta transversal de transformación social, transformación energética, vertebración del territorio, desarrollo del turismo. También para la mejora de la salud y de la intermodalidad. Así que, como ve y tras escucharle a usted, pues coincidimos en esta línea de trabajo que consideramos fundamental para el desarrollo, ya no solo de nuestra comunidad en materia medioambiental, sino en materia económica y de salud.

Hoy, además, escuchando los datos que usted nos ha dado, pues podemos comprobar que la pandemia no ha hecho más que reforzar la necesidad de apostar por la sostenibilidad también en la la movilidad, sino que además también es un importante motor económico; y el señor Palacín nos ha aportado otros datos más de los que usted nos ha dado en su intervención, y yo creo que es importante que además de eso, debemos tener en cuenta otros datos de facturación en otros sectores relacionados, como es el sector turístico.

En esta comisión y en otras relacionadas, todos hemos puesto en valor el potencial turístico en esta comunidad y creo que aquí con los datos que hemos escuchado, como digo, el potencial que tiene la bicicleta dentro del ámbito económico del turismo es incuestionable, y las vías verdes que, como nos ha mostrado, son el mejor ejemplo de ese motor económico que vincula Turismo y Movilidad Sostenible.

Pero es que además también tenemos que afrontar el cambio climático, la crisis energética, la falta de combustibles fósiles y de los recursos naturales. Y usted lo ha dicho, Europa ha marcado unas líneas verdes en el marco de la reconstrucción económica y social tras la pandemia, en una movilización de fondos sin precedentes,

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

pero para poder optar a esos fondos europeos es necesario también que las ciudades implanten zonas de bajas emisiones y, entonces, el Gobierno también ha realizado un importante trabajo dentro de ese tema. Voy a poner un ejemplo. Este año en la Semana Europea de la Sostenibilidad desde la Dirección General de Universidades con una inversión de veinte mil euros, se instaló en Zaragoza en el campus de la Universidad, un nuevo sistema de parkings para bicicletas, cubiertos, seguros, con llave, con capacidad para treinta y dos vehículos y con posibilidad también de recarga para patinetes y para coches.

Ya está prevista una ampliación, es evidente que hay una demanda de ese servicio y también se prevé pues, la instalación en diferentes ubicaciones dentro de la universidad, pues para que se puedan realizar operaciones básicas de mantenimiento de las bicicletas, y es que la demanda de la de la sociedad de la ciudadanía está ahí.

También la Universidad tiene un plan de movilidad propio. Se está elaborando un plan de reforma de los campus para que pasen a ser una plataforma única en el interior, para que se favorezca la circulación de peatones y de bicicletas, bueno, y está previsto una inversión de cinco millones en cinco años, pues para condicionados a la reducción de los vehículos de combustión por el campus, incentivando un transporte más sostenible con el planeta.

Creo que el compromiso con el cambio de modelo energético y con el cambio climático que se ha demostrado desde este Gobierno, está claro y es palpable. Así que, como usted ha dicho, yo me reafirmo en que es crucial que las administraciones se comprometan con el impulso decidido por el desarrollo de la bicicleta en todas sus vertientes. Se está demostrando desde todas las áreas en que el Gobierno tiene competencias en el ámbito de la movilidad y enfrentarnos al cambio climático, y yo le animo a seguir desarrollando el resto de acciones que recoge la Estrategia Aragonesa de la Bicicleta, porque, evidentemente, de los beneficios de esas acciones, toda la ciudadanía seremos beneficiarios.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señora Prades.

Es el turno para el Grupo Parlamentario de Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, señor Ortas, tiene usted la palabra.

El señor diputado ORTAS MARTÍN: Gracias, señora presidenta.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

En primer lugar, darle la bienvenida de nuevo a las Cortes de Aragón, y me toca hablar hoy de la estrategia de la bicicleta, cuya presentación, además, pudimos asistir algunos ya hace unos meses. En ella ustedes explicaron pues que se recogían unas veinticinco estrategias y que se englobaban unas ciento catorce acciones, si no recuerdo mal, en ella se hablaba pues de movilidad, de salud, de innovación, de empleo, de turismo, de deporte y de educación.

El fomento de la bicicleta, es lógico, afecta como usted bien ha dicho, sobre todo la salud de las personas, es una mejora ambiental porque no tiene emisiones este transporte, emisiones de carbono, y, además, hay una mejora importante a los usuarios para el bolsillo, que la bicicleta, lógicamente, pues, cada uno va pedaleando. Un área temática que es fundamental, sobre todo en relación a lo que hoy tratamos, los Fondos Europeos para mí es una estrategia que es fundamental, creo que lo llaman ustedes “Construyendo Bici”, creo que es fundamental, porque aquí se engloban diferentes acciones de urbanismo y de infraestructuras, ¿por qué considero que es fundamental?

Pues lógicamente, para el uso de la bicicleta, esta estrategia tendrá que ahondar sobre todo en la cultura, una cultura del usuario para que quizá la bicicleta sea mucho más seguro, una cultura que implicará también una cultura a los que utilizan el coche y se produzca un respeto también a los usuarios de la bicicleta, pero para que esto pueda producirse con seguridad es fundamental, pues que haya inversiones sobre todo inversiones en carriles bicis, y que hablando del territorio, pues haya inversiones en las vías verdes que usted ha explicado muchas de sus objetivos en la proyección que nos ha mostrado.

Su departamento, en temas de movilidad, recibe aproximadamente unos veinticinco millones doscientos mil euros de Fondos Europeos iban a destinar la mitad al fomento de la bicicleta. En la presentación, ustedes hablaban que para poner en marcha esa estrategia eran necesarios, dieciséis millones de euros y entonces con estos fondos que van a recibir, que son incluso importante, me gustaría saber ¿cuánto considera usted que será necesario para poner en marcha todos los proyectos y toda la declaración de intenciones que hemos visto hoy de vías verdes? ¿Cree usted que pueda recibir más Fondos Europeos y se podrá avanzar más en este sentido?

Y, sobre todo, es fundamental saber, ¿habrá que apoyar esto con fondos propios? Hay vías verdes, que son muy importantes como por ejemplo es la de Zaragoza-Utrillas-Teruel, que se englobará dentro del EuroVelo 8 que ahora mismo con estos fondos se va a proceder a rehabilitar o a condicionar unos veinticinco kilómetros en Teruel y

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

aproximadamente diez en Zaragoza, para unir María de Huerva con Cuarte, es escaso en comparación con la longitud que tiene ya solamente Zaragoza-Utrillas-Teruel, por lo tanto, serán necesarios muchísimos más fondos si queremos que esto sea una realidad, porque al final corremos el riesgo de recibir unos fondos europeos con unos objetivos, pero quedarnos a mitad de camino por falta de mayores inversiones.

Porque, lógicamente, si queremos que esto sea una realidad, integrar este corredor dentro del EuroVelo 8 hará falta muchas más inversiones y si no corremos el mismo riesgo que sucede actualmente con el Departamento de Carreteras que estamos siempre a trompicones y una vez más un departamento, como es el suyo, en la Consejería de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, un departamento netamente inversor, al final, escasea precisamente de inversiones por falta de presupuestos.

Para nosotros sí que es importante porque el desarrollo turístico, y además, hay ejemplos en otras partes de España que ayudan mucho al desarrollo turístico, no quiero hacer alusión a Quebrantahuesos que han hecho ustedes porque, bueno, eso es un proyecto que surge de un club determinado y que, evidentemente creo que es atracción deportiva probablemente más importante de toda la provincia de Huesca, pero sí queremos que esto de verdad, sea una realidad, evidentemente, señor Briz, a pesar de que es una inversión muy importante, me centro sobre todo en la del territorio, creo que corremos el riesgo de perder esos fondos, porque sean escasos y para esto sí que deben ustedes implicar al Ministerio, el Ministerio, porque hay otras vías verdes, como usted ha dicho, que comparten con ellos en el objetivo, pues, por ejemplo, puede ser la de Santander a Sagunto, que también pasa por la Comunidad Autónoma y debemos implicar a todas las entidades el Gobierno de España, la Unión Europea y ustedes mismos también arrimar el hombro y eso sí que me gustaría saber cuantificar cuántos fondos cree usted que van a ser necesarios para poner todas estas infraestructuras en marcha.

Como usted bien ha explicado, con muchos fondos europeos van a las áreas metropolitanas, evidentemente, para desarrollar una red potente va a ser también, va a tener que ir en consonancia con los municipios, pero yo donde creo que van a tener que ustedes arrimar el hombro y poner el presupuesto va a ser para toda esa cantidad de kilómetros, más de cuatrocientos, que estaban ustedes explicando para que esto sea una realidad y no corramos el riesgo de recibir una importante cantidad de dinero, pero que al final no revierta en el territorio. Porque estamos hablando de treinta kilómetros en

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Teruel, estamos hablando de diez en Zaragoza y la realidad es que para que esto funcione y realmente tenga una cantidad de usuarios importante, van a hacer falta muchos más fondos.

Por eso la pregunta, sobre todo es, señor Briz, ¿cuánto considera usted que necesario y si usted considera que van a poder alcanzar esos objetivos?

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Ortas.

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Juste tiene usted la palabra.

El señor diputado JUSTE SANZ: Muy bien, muchas gracias, presidenta.

Bueno, buenas tardes director, bienvenido a esta comisión y muchas gracias por sus explicaciones.

Bueno, creo que todos estamos coincidiendo y debemos coincidir la importancia de la bicicleta, pues desde el punto de vista de la salud o del medio ambiente y sobre todo también de la movilidad y de vertebración del territorio, yo mismo, bueno, pues recuerdo que hace ocho años o más de ocho años siendo presidente de la comarca de Teruel, junto con el presidente de la comarca de Cuencas Mineras y Belchite, nos dirigimos al Ministerio de Agricultura y a la Dirección General de Caminos Naturales para conseguir que esa vía abandonada que une Teruel con Utrillas, con Escucha y hacia Belchite, y para enlazar con Zaragoza, con el GR 99 Camino Natural del Ebro, pues conseguir que el Ministerio en ese momento hiciese el proyecto.

Por lo tanto, quiero decir: estoy convencido, estamos convencidos en el Partido Popular, de la importancia que tienen las vías verdes de la importancia que tienen también para el mantenimiento del territorio, porque, por ejemplo, sabían que pasa por pueblos muy pequeños, bueno, pues que cada vez se utiliza por más ciclistas y eso supone que el multiservicio del municipio, que la tienda, que el bar, que la casa rural, que todos esos negocios que van saliendo al albur de esa actividad, pues al final puedan funcionar y aunque son pocos, es un empujón, porque si los ciclistas llegan al bar de mi pueblo el sábado, pues le arreglan la semana.

Entonces, creo que eso es importante, pero debo decirles que este Gobierno, para ser un Gobierno verde que ustedes presumen, pues es que poco hemos hecho poco se ha hecho en los últimos años, porque mire, también se hablaba de la vía verde Sarrión-Teruel-Ojos Negros, y aquí mi compañero Jesús Fuertes es un asiduo usuario de esa vía

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

y podría dar testimonio de cómo se encuentra esta vía y de lo mal que se ha mantenido en estos últimos años, porque está muy bien construir las vías y al final nos dan un prestigio, por ejemplo, la de Val de Zafán, fondos del Ministerio que nos han dado un prestigio extraordinario, que se utiliza muchísimo.

Pero, claro, luego si no se mantienen, pues al final acaban deteriorándose y consiguen justo lo contrario: estropear el prestigio conseguido, entonces hasta ahora, como digo, poco se ha hecho poca inversión desde el Gobierno en potenciar la bicicleta ni en tener vías adecuadas para ello. Ahora tenemos la oportunidad de los Fondos Europeos, una gran oportunidad que ustedes cuentan con ella, que otros Gobiernos no han contado.

Bueno, pues vamos a ser justos y eficientes. Vamos a intentar que llegue a todo el territorio, a Huesca, a Zaragoza, a Teruel a todos y poder, bueno, pues ser eficientes para que ese dinero, esos veintiséis millones, bueno, lo que podamos conseguir, que al final se invierta y que se invierta bien y que lleguemos a tiempo. Ahora se ha anunciado, bueno, pues desde Los Baños, Teruel, Villalba, Alfambra, bueno, pues vamos a ver si podemos conseguir continuar, y continuar con todas al final que sean una realidad y que podamos disfrutar y que esta oportunidad que, en otras zonas, he visto otras comunidades autónomas, lo invierten, bueno, pues en ferrocarril, invierten en otras cosas.

Aquí se ha decidido que se invierte en la bicicleta, a mí me parece bien, me parece correcto siempre y cuando eso, evidentemente, acabemos invirtiendo y no pasen las anualidades y al final se pierdan esos fondos, pero ya digo, hechos son amores y no buenas razones, porque lo que nosotros hemos podido comprobar es que en estos años, pues esas vías no se mantenían, no había nadie que echara una mano en ese momento, no había coordinación, que quizá a lo mejor ese es el tema que se ha comentado entre comarcas, ayuntamientos, entre el Gobierno de Aragón, pero bueno, pero hay que bueno, el que dirige es el que tiene la responsabilidad de establecer ese instrumento de mantenimiento, porque fundamental, como digo, es construirlas pero, sobre todo también mantenerlas.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Juste, y concluye por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora Moratinos.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

La señora diputada MORATINOS GRACIA: Gracias, presidenta.

Buenas tardes, señor Briz, un placer poder debatir con usted en esta comisión.

Para nosotros, coincidimos plenamente con el departamento, con el Gobierno. La bicicleta es importantísima en todos sus ámbitos, no solamente en las vías verdes, sino en general, en la carretera, en las vías verdes y en todos los sentidos y además creemos que la bicicleta es algo que se tiene que incorporar ya de forma habitual en nuestro vocabulario, en la gestión de todos y en el uso cotidiano, tanto de las administraciones como de cada uno de nosotros. Una de las claras consecuencias que nos ha dejado el COVID es que todos apostamos más por el aire libre, por realizar actividades en espacios abiertos, por las no masificaciones y ahí la bici, sin lugar a dudas, tiene un papel destacadísimo y viene, tiene que jugar ese papel importante.

Yo creo que, además el departamento hizo muy bien su apuesta, había avanzado ya con el Plan de la bicicleta, pero aprovechó para ser más rápidos, o más ágiles en este desarrollo de la Estrategia de la Bicicleta cuando se veía claramente que tenía que ser una apuesta de futuro, y se hizo con un plan participativo, como viene siendo habitual además en el Gobierno, un plan participativo descentralizado, no se centró solamente en Zaragoza, pudieron participar muchísimas administraciones, personas individuales, colectivos y además, hacerlo de distintas formas con lo que dio para tener muchísimas aportaciones y como se ha dicho, que fuera un plan consensuado.

Esta estrategia es transversal y es transformadora, y es transversal, porque obviamente, afecta a muchos ámbitos de la vida, a la salud que yo creo que es primordial, pero también a la educación, a la sostenibilidad y, por supuesto, a los valores, porque también la bicicleta apuesta por valores como el respeto, la convivencia de distintos medios de transporte en muchos sitios, y transformadores, porque tiende a transformar la sociedad.

Tenemos que tender hacia una sociedad más verde y, desde luego, esa apuesta por el uso de la bicicleta está allí, va encaminado a ese cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible y es una estrategia de más que busca la cooperación y la coordinación entre las distintas instituciones. Eso es básico, parte esta estrategia del Gobierno de Aragón, pero necesita la complicidad del acompañamiento de diputaciones y, sobre todo, también de municipios, pero no hay que olvidar a las empresas privadas.

Las empresas privadas también forman parte muy importante porque se van a tener que ir adaptando y está claro que tiene que ser una apuesta por las administraciones y lo está, lo está haciendo por un lado, porque desde las

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

administraciones tenemos que velar por la calidad de vida de nuestros ciudadanos y por el desarrollo económico, con la bici se vela por la calidad de vida, como hemos dicho, por el tema de la salud, con el tema de la sostenibilidad y la reducción de CO2, por la educación y por el desarrollo económico de los territorios, se crea empleo y se crea muchísimo empleo, tanto directo como indirecto.

Solamente hay que darse un paseo por nuestro amplio territorio para ver que muchos territorios, un medio de sustento básico es la bicicleta y centrándonos en el turismo, yo creo que la apuesta por el cicloturismo es clarísima y es evidente, sirve para vertebrar el territorio, es un turismo accesible a todo tipo de edades, a jóvenes, a mayores, a familias y sin lugar a dudas, apuesta por la desestacionalización, porque la bicicleta se puede utilizar en todas las épocas del año, pero, sobre todo, en primavera y en otoño, un claro ejemplo son las estaciones de esquí, en las estaciones de esquí de nuestro Pirineo se van a adaptar, se están adaptando poco a poco para poder utilizar esa bicicleta también en las épocas estivales, y , como digo, esa coordinación entre la parte privada y la parte pública.

En Aragón tenemos claros ejemplos de empresas innovadoras, en este sentido, en la propia estrategia se nombra a alguna de ellas, arraigada en el territorio, pero que ya tiene un amplio recorrido internacional. Apostemos por ellas colaboremos con ellas y apliquemos la innovación que ellos están desarrollando en sus proyectos y muchas empresas, sobre todo alojamientos, comercios, restaurantes que se tienen que adaptar también a este tipo de turismo, y que se están dando cuenta que es un valor importante y que están haciendo y por lo público. Yo creo que es importante esa coordinación con lo público, por un lado, con los ayuntamientos.

Hay ayuntamientos como el de Huesca, como el de Sabiñánigo, como el de Jaca que han desarrollado planes de movilidad urbana sostenible en los que la bici, es un elemento más de transporte, se busca esa convivencia. Son ciudades en las que se busca esa convivencia de todos los elementos de movilidad y otros casos como el que se nos ha presentado, como Zaragoza, con el tema de los carriles bici, con lo cual apostemos por ahí, por ese desarrollo de convivencia por ese desarrollo económico.

Se ha nombrado Zona Cero, pero está también Infinity Pirineos, están las vías verdes de Teruel, que se han comentado, con lo cual nos parece importante esa apuesta que se hace desde el departamento por esos Fondos Europeos, por un lado, para esa apuesta turística con esas grandes rutas, con esos grandes circuitos y, por otro lado, por esa movilidad sostenible en las grandes ciudades, en las provincias, en Zaragoza, en

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Teruel y en Huesca, sí que querríamos que nos mostrara esa posibilidad de apoyo también a otras zonas que no son capitales de provincia, pero que también apuestan por esa movilidad sostenible y que necesitan también esa convivencia y ese apoyo en esos sectores.

Igual que creo que también se necesita un apoyo importante a los municipios en ese desarrollo de las semanas de movilidad que cubre una de las variantes que se nos presentaba, que es la de la enseñanza, el respeto y la seguridad vial. Creo que es importante que se aúnen esfuerzos, que se coordinen entre todas las instituciones para que realmente la bici sea el futuro y apostemos por su futuro verde.

Gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señora Moratinos.

Concluye la comparecencia, ahora sí, con la respuesta a todas las cuestiones planteadas por parte del director general de Transportes, el señor Briz. Dispone usted de unos diez minutos.

El señor director general de Transportes (BRIZ SÁNCHEZ): Muchas gracias, presidenta.

Tomo nota de unos diez minutos. Respecto... voy a intentar ser sintético que no elíptico, que no es lo mismo, pero, bueno, voy a intentarlo.

Empezaré por los grupos que apoyan al Gobierno, por supuesto, agradecerles su apoyo y, por supuesto, reconocer el trabajo que está en otras facetas, como puede ser la Universidad, por supuesto, y lógicamente, en cuanto a la señora Moratinos el apoyo a otras zonas, si me permite contestaré después cuando conteste a otros grupos parlamentarios.

Respecto al señor Sanz de Izquierda Unida, yo agradezco el reconocimiento y el compartir los objetivos. Yo creo que no puede ser de otra forma en algunas cuestiones fundamentales, yo creo que esto son políticas de Estado y sí que plantea un tema que me parece muy relevante, el mantenimiento.

Quizá eso es un poco lo que ha sido, digamos, el punto débil de estas, digamos infraestructuras y lo ha hecho también el señor Ortas, que no se haga las inversiones y el señor Juste y se deje luego ahí en el olvido y el deterioro se produzca. Este es un debate muy importante, porque quizá lo que no se ha hecho y yo reconozco las iniciativas que haya hecho, yo no vengo aquí a descalificar a nadie.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Las ideas que han hecho previas son fundamentales para llegar aquí, pero, ¿qué no se ha hecho?, tratar de amalgamar en una coordinación a través, como han hecho en Girona o Gerona, el consorcio que pueda permitir que, a través de un consorcio, donde estén las entidades locales donde estén los, las, las diputaciones, donde este Gobierno de Aragón se puede hacer algo serio en ese territorio con las vías verdes y los caminos naturales, y con el Ministerio que, por cierto, luego me referiré a las gestiones que hemos hecho al ministerio, porque de todo a tiempo en tan poco tiempo. Valga la redundancia.

Por tanto, es el mantenimiento, porque ahora por ejemplo en la Comunidad de Teruel que tenemos una inversión muy potente de más de un millón de euros, en la comarca, claro, me dice, presidente, que no tiene fondos para mantenimiento, porque que hay pagar el canon de ADIF, porque que hay que hacer una serie cuestiones, pero claro, ¿el Gobierno de Aragón puede hacerse cargo de todo el mantenimiento de todas vías verdes o caminos naturales de ciento sesenta kilómetros? Eso hay pensarlo bien porque, significa un presupuesto muy potente. Entonces a lo mejor tenemos que compartir esfuerzos.

Por lo tanto, yo creo que, es el camino a seguir en cuanto al mantenimiento, porque me parece fundamental.

Luego en cuanto a la logística. Señor Sanz clave. Estamos trabajando en esa línea, la última milla, clave, que a través de ciclo... vamos, de vías ciclables y además, de vehículos, incluso, la bicicleta motorizada o la bicicleta eléctrica, pueda ser fundamental para estos temas. Y está la estrategia de la bicicleta. Si ustedes han tenido, digamos el tiempo suficiente para mirarlo, está recogida y en el tema logístico y de la última milla, porque nos parece muy importante.

La cooperación con las entidades locales, lo acabo de decir. Es fundamental y sin eso no podemos hacer. Porque, por ejemplo, haremos un convenio con la Comunidad de Teruel, porque tienen los proyectos ya hechos. Entonces hacemos la licitación y el proyecto, lo ponen ellos. Con los ayuntamientos, vamos a colaborar también, ellos por una parte del IVA y nosotros...

Esto debe ser compartido, y sino no funcionara nunca, porque además, el que está a pie de obra en el camino natural o en la vía verde es el que puede mantener la estabilidad, porque desde la lejanía y es más complicado. A pesar de que tenemos vías verdes que nos corresponde, que luego hablaremos de ellas. Por tanto, yo creo que es muy importante.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Y luego las inversiones, yo creo que lo explicado. En las ciudades medias, en el territorio rural. Europa nos ha dejado de invertir en esos territorios. Nos ha dicho zonas metropolitanas cincuenta mil habitantes. No hay más. Eso en el Comité de las Regiones habido un debate diciendo que es un error y yo también considero que es un error. Los Fondos Europeos tenían que haber sido repartidos de forma mucho más lógica en el territorio, sobre todo, en zonas despobladas, como puede ser, Aragón. Pero no se ha permitido, no ha habido opción y que es invertir ahí, ¿qué ocurre? Que a partir este momento tenemos que empezar a trabajar otra línea actuación que es la que explica después, para contestar al señor Ortas y al señor Juste.

Señor Morón, con todo el respeto del mundo. Yo, de verdad, lo quiero tratar con respeto pero, me lo pone difícil. Y eso que el tono suyo ha sido, ha sido correcto. Yo si me hubiera encontrado con usted en la vida parlamentaria hubiéramos tenido debates demoradas. Porque usted hace lo siguiente: le digo... a un alumno le pregunté un día: oiga, ¿usted sabe en qué año se produjo la guerra civil? Y me dice, ¿la primera o la segunda? Y eso hace usted. Le estoy contando una cosa y me está explicando otra.

Las carreteras, mire usted. Europa no ha dado un solo euro para carreteras. Ni un solo euro de Fondos Europeos. Para empezar. Yo no si ustedes, como Felipe II, Los Pirineos es una frontera muy amplia y ustedes más allá no les parece interesante seguir. Pero consulte los Fondos Europeos y sepa lo que van. No hay dinero para las carreteras. Tenemos y estamos haciendo, y me estoy metiendo en el terreno de mi compañero Fuster, un plan extraordinario de carreteras, para intentar arreglar esto.

Me gustaría saber el plan que tienen, ustedes previsto, para Aragón, porque el plan que tienes de la, de Renfe, por lo visto, porque invertir en el ferrocarril. Invertir cómo y por qué, si tampoco tenemos competencia. ¿O cree que el estatuto dice que tenemos competencia?

De todas maneras, le tengo que decir una cosa, señor Morón, invertimos tres millones anuales en ferrocarril. Tres millones anuales. ¿Qué le parece? Casi más que el transporte regular de viajeros en Aragón, que, ve, invertimos cuatro. ¿Qué le parece de eso? Para llevar a los viajeros que en Aragón necesita el transporte, porque si no, no lo tienen. O sea, que usted léase los papeles, consulte y sepa si es la primera o la segunda.

Por otra parte, la evaluación de la estrategia. Mire usted, no ha mirado la estrategia, usted toca de oído, yo creo que como Beethoven. Dice: indicadores de evaluación, en cada una de estrategias. Indicadores de evaluación. Kilómetros de nuevos

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

trayectos habituales de ciclistas, está aquí recogido. Indicadores de evaluación. Por tanto, señor Morón, que quiere que le diga.

En cuanto a la utilización de los carriles bici. Usted tampoco escucha. Tiene bastante características de Beethoven. Mire, lo que le he dicho. Por si no lo ha entendido, lo vuelvo a repetir.

Carril bici La Puebla: ochenta mil desplazamientos semanales en es... de esos ochenta mil, lo probable, es que la bicicleta sea un porcentaje muy elevado.

Carril bici Cuarte María: cien mil desplazamientos semanales con lo que, evidentemente, será algo parecido.

Carril bici Utebo: noventa mil desplazamientos semanales.

Ahí tiene los datos y en los demás corredores, pues, se dan movimientos importantes y cada vez más con la bicicleta. En las, en la zona ciclo red, pues lo mismo, es decir, que sí que tenemos realmente datos de los movimientos que se pueden dar potencialmente. Hasta que no se haga el carril, es muy difícil saber si realmente se va a producir esa movilidad o no se va a producir esa movilidad.

Luego, que están centrados en las capitales aragonesas. Señor Morón, que no nos ha dejado Europa otra cosa, ni el ministerio. Tenemos que invertir en las zonas metropolitanas, no hay más. Por eso les he dicho: vamos a conseguir Fondos Europeos y por eso estamos haciendo el Proyecto de EuroVelo, para intentar que a través de POCTEFA y el SUDOE, podamos conseguir fondos para poder seguir con estas vías verdes, que nos han dejado inacabadas, que se quedan Alfambra y también con el dinero del departamento, claro.

Les he dicho que estamos teniendo un proyecto para Ojos Negros, que es verdad, señor Juste, se ha quedado abandonada, cierto, cierto, cierto, yo lo tengo que decir, pero claro, uno tiende a acabar las cosas cuando puede, bueno, yo no puedo hacer responsables lo que han hecho anteriormente. Eso ya, que levamos hacer. Pero tenemos un plurianual de seiscientos mil euros que creo que se ampliara, porque el proyecto es de dos millones. O sea que estamos ya, en predisposición, de invertir y mejorar es vía.

Bueno, y el... el Aragón abandonado, pues lo que le digo: no nos dejan invertir.

Y sobre la perspectiva de género, yo, señor Morón, no quiera hacerlo más con esto, porque no me parece, pero si fuera en mis tiempos heroicos cuando estaba en Las Cortes, le diría: mire, dice: patente diferencia entre el uso de bicicleta entre hombres y mujeres.

Patente: adjetivo, manifiesto, visible.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Diferencia: cualidad o accidente por el cual algo se distingue de otra cosa.

Uso: acción de usar

Bicicleta: ya sabe lo que significa, y mujeres, también.

Vamos... me parece, me parece una cosa tremenda, espectacular. Mire, la transversalidad de género, está recogida esa estrategia, porque, las cosas nos dice que hay una diferente desigualdad de utilización y, e, incluso se traduce en infrarrepresentación femenina tanto en el sector como en órganos. ¿Quiere que hablemos de la Federación de Ciclismo? ¿Hablamos de eso? Hablamos de eso si quiere y de cualquier otra cosa. Por eso está recogido, porque no hay igualdad. Y por eso lo recogemos y porque creemos que es necesario.

Por tanto, yo no voy a entrar ideologías porque no quiero, entrar a ese terreno usted, de ustedes movedizo, de que si son una cosa, son otra. Ha mi estuvieron en las Cortes del, del Tercio, a mí me da lo mismo. Ustedes tienen que tener políticas de gestión y de proyectos de futuro y de modernidad, cosa que dudo con estos planteamientos que usted tiene. Lo dejo ahí.

Señor Ortas, un por supuesto, la cultura del usuario, allí, aquí ... realmente directrices para hacerlo. Las inversiones tienen que producirse y lo que le quiero decir. Mire, aquí están financiadas y valoradas, todas las actividades, de la... listín interconse... de la red ciclable de Aragón. Valoración 6,4 millones, sumando todo y restando, se pues a lo que falta. Porque tenemos aquí lo que vale y lo que vamos a hacer. Eso hay que hacerlo, lógicamente no se lo puedo hacer ahora, en un momento.

Pero se puede hacer. Perfectamente. Si vamos a invertir sobre todo, en infraestructuras, que es lo más costoso, pues, lógicamente de los dieciséis millones habrá restar una cantidad importante, aunque nos quedarán cosas probablemente para hacer. Porque, por ejemplo, recogida... seguimiento de datos ciclistas, profesionales del sector ciclista, información en la web en torno a la bicicleta, promoción de la bicicleta. Todo eso, financiación de compra de bicicletas. Todo eso es dinero que nos hace falta, pero evidentemente, con este dinero que estamos ahora, con los Fondos Europeos vamos a cubrir todas las infraestructuras que eran la parte más magra del proyecto.

Por tanto, yo creo que está muy claro. Y sí que es verdad, que con fondos propios tendremos que seguir esto y además, quiero decir: hemos tenido reuniones con el Ministerio de Agricultura y Caminos Naturales para que sigan invirtiendo, porque ha invertido en la zona de Calatayud, Calamocha y Daroca. Y ahí están ahora que en el Val de Zafán ponen o no ponen el [...?], pero la zona que les dio ya el proyecto, la

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

comunidad Teruel para que invirtiesen en la zona de Alfambra, no han puesto un duro y les viene muy bien que nosotros pongamos esto ahora para poder seguir... Seguiremos trabajando ahí. Fondos Europeos, POCTEFA, lo vamos a pedir y SUDOE. Todo eso y fondos nuestros. Es que creemos esto y la estrategia es seguir invirtiendo. Efectivamente, dentro de las posiciones que tengamos. Por tanto, no se equivoquen.

Y el gran problema es el mantenimiento. El mantenimiento es, un tema complicado, porque, claro, son muchos kilómetros que luego, hay que tener el día a día planteados. Y, yo creo que la solución es el, el consorcio. Yo creo que es el consorcio y no hay una posibilidad distinta. Lo que pasa es que, un consorcio significa: medios humanos, recursos económicos, estructura organizativa, etcétera, etcétera. Pero yo creo que, lógicamente, es tenemos que hacer.

En todo caso. Termino. No sé si me he dejado algo en el tintero, de lo que me han planteado, pero agradecer el tono en general y, señor Morón, lo siento, pero yo soy un poco vehemente y cuando me dicen cosas que no entiendo, pues a veces reacciono así.

Gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Briz.

Suspendemos durante dos minutos la sesión para despedirle y retomamos. *[Se suspende la sesión].*

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Retomamos la Comisión *[se reanuda la sesión]* con el punto número tres, que es el debate y votación de la moción número 45/21, dimanante de la interpelación número 72/21, relativa a la rehabilitación de viviendas en zonas rurales, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.

Para su presentación y defensa tiene un tiempo de cinco minutos el señor Ortas.

El señor diputado ORTAS MARTÍN: Gracias, señora presidenta.

Debatimos una moción, dimanante, una interpelación que realizamos al señor Soro sobre un problema que creemos que es fundamental, como es la vivienda y poniendo un especial énfasis sobre todo los municipios que son de menos en tres mil habitantes. Lo cierto es que el Aragón, vamos a llamarlo el Aragón rural o el Aragón menos poblado, cuenta con, en muchas ocasiones con viviendas que están en mal

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

estado, viviendas que están mal mantenidas y además, que es... en muchas ocasiones son, son antiguas.

Hice ya referencia en aquella interpelación, a una encuesta que hizo la Diputación Provincial de Huesca, a doscientos un municipios de la provincial, en el que excluyó a la capital y de esa encuesta, pues se dedujo que el 60% de los municipios decían que hay demanda de vivienda, pero que esa propia demanda, ellos no la puede satisfacer al no haber vivienda disponible en el municipio.

El 90% de los municipios reconocía que nunca había tenido un plan de, un programa de alquiler y el 40% de ellos, el 40% esos municipios encuestados hablaba de que tienen vivienda de titularidad pública, que actualmente está en desuso no se está utilizando, como pueden ser antiguas, escuelas, etcétera.

Siempre ha reconocido además, abiertamente, el Fondo de Cohesión Territorial este año, hubo una de las de las partidas que me gustó especialmente, que fue la que se llevó a la rehabilitación de vivienda de propiedad municipal. Para ella se pudieron acoger, poco más de veinte municipios y realmente hubo ciento noventa solicitudes, obviamente, muchísimas se quedaron sin poder atender.

Por eso el primer punto, visto ya, el éxito que tuvo que tuvo esto, que además, quiero recordar que nosotros impulsamos año pasado con una, con una proposición no de ley que aprobamos en estas Cortes, en las que instamos a realizar un plan de vivienda para alquiler asequible, municipios de menos de treinta mil habitantes y que el Fondo de Cohesión Territorial, además, recoge bien porque son un puntuaciones que se adecuan a aquellos pueblos, poblaciones menos poblados, creemos que es importante extender este plan y además, hacer un plan que sea más potente y que, y que tengan mayor peso económico.

Además, este plan se tenía que extender y hacer extensivo implicando a otros muchos artistas que se podría invitar, como son por las comarcas, los ayuntamientos y las diputaciones provinciales.

Hay un segundo punto a la habla mucho, pues en la futura Ley por el Derecho a la Vivienda y los, creemos también que es importante que en esta futura ley para derecho de la vivienda se recojan las pretensiones para las zonas menos pobladas, porque esas zonas cuando se realiza una Ley de Vivienda, se realiza desde Madrid, siempre se están hablando, pues, obviamente de las poblaciones y los problemas que hay en la vivienda en los municipios, pero lo cierto es que la España despoblada o la

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

España menos poblada tiene un... unas peculiaridades, unas particularidades necesarias que se tienen que atender.

Y lo tercero: en el Plan de Vivienda estatal, que recientemente además, lo hemos conocido. En él sí que hay una parte que se destina a alquiler asequible al fomento de este, este tipo de viviendas. Habla en uno de los programas de ayudas a, a personas menores de treinta y cinco años, pero está hablando de una ayuda para aquellas personas que tengan problemas para acceder a una vivienda en el terreno económico en las zonas menos pobladas.

El problema realmente las zonas menos pobladas, ya no es solamente hacer al alquiler de la vivienda, sino es que, como hemos visto por las estadísticas que he comentado antes, el problema real es hasta encontrar una vivienda. Por lo tanto, pedíamos que los planes de vivienda tengan un programa específico que se adecúe a estas necesidades de los municipios rurales. Necesidades que muchas veces hemos comentado en las que hay casas que los herederos no se hacen cargo, hay casas en las que están en mal estado, porque nadie quiere, quiere acogerse a ellas se van degradando..., nos encontramos en municipios que hay bastantes casas en ruinas, que es más costoso hacer el propio, el propio proceso de derribo de esta vivienda, que lo que es el, el, el coste del terreno.

Por lo tanto, creemos que estos tres factores son importantes y es introducir una variable, es introducir soluciones que se adecúen no solamente a los grandes municipios o a las áreas metropolitanas, sino además, la realidad que se vive en los municipios como los de Aragón digamos, menos poblado y que para ello nosotros siempre hemos apostado la rehabilitación de vivienda municipal.

Quiero recordar que el 40% los municipios avión cuesta Diputación de Huesca, reconocen que tienen vivienda municipal que no está en uso y que se podría adecuar para darle un uso para nuevos pobladores.

Para que hay vivienda recoja las peculiaridades los de nuestro territorio, ya debatiremos luego, evidentemente, seguro que los suyos, los grupos de izquierda, pero las soluciones diametralmente diferentes a las costas y el Plan de vivienda, además, recoja de las necesidades y el impulso de rehabilitación de la vivienda, las en la España rural.

Gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Ortas.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Es el turno para el resto grupos parlamentarios, comenzando por la agrupación Parlamentario Izquierda Unida, señor Sanz su turno.

El señor diputado SANZ REMÓN: Pues, como siempre nos pasa, señor Ortas, podemos coincidir en que hay problemas, pero no coincidimos en el diagnóstico y muchas veces tampoco coincidimos en las soluciones, y eso es lo que va a suceder en este debate.

Hombre, recursos para rehabilitación, eficiencia energética, alquiler asequible... se están poniendo sobre la mesa a nivel estatal de forma clara. Eso no es, no es negable, pero le decía que no compartíamos el diagnóstico y le voy a explicar o voy intentar explicar por qué.

En primer lugar, porque el principal problema de ausencia de viviendas o problema de, de la vivienda en zonas rurales no radica en la situación, en el estado en que se encuentra fundamentalmente los municipios, los edificios públicos de titularidad pública fundamentalmente están precisamente en la situación de los edificios privados en los que bueno, pues los herederos han emigrado, o sea, los herederos, los propietarios han emigrado, los herederos no se quieren hacer cargo de, de, del bien o incluso en ocasiones que ni siquiera saben que ,que tienen un bien y eso es una realidad evidente. Y es mayoritaria, es mayoritaria.

El Estado del parque de viviendas rural, pues, tiene este problema y lo tiene de forma clara y quizá deberíamos actuar por ahí y luego le diré alguna propuesta, cómo podríamos haberlo hecho ¿no? cómo podemos hacerlo.

En segundo lugar, bueno, pues es cierto que hay problema de alojamientos estructurales, sobre todo para dar respuesta a puntas de necesidad, puntas de demandas coyunturales, porque, a diferencia de lo que ocurre en las zonas urbanas, pues faltan opciones diversas para responder a esos requerimientos. El mercado inmobiliario en las ciudades es mucho más versátil porque hay mucha más diversidad de opciones para poder alquilar tipologías de vivienda diferentes o contextos concretos. No sé, no es lo mismo, por lo tanto, una situación y otra.

En tercer lugar, es verdad, que la despoblación es creciente. Usted aportó alguna cifra. En cien años hemos duplicado el número de municipios de menos de cien habitantes. Quizá por ahí deberíamos de empezar a pensar qué problemas tienen nuestros pueblos y cuáles son los que generan las ausencias de oportunidades. Apunta ahí, la dimensión real del problema más allá de la falta de viviendas como un problema

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

que lo es, sin lugar a dudas, pero con un problema ese que habla usted de la necesidad de rehabilitación. Y, por todo ello, claro, el diagnóstico distinto.

La disposición de vivienda, no es lo que está determinando los flujos migratorios. Al revés, incluso cuando hay demasiada demanda de vivienda, lo que se produce es que se tensiona a las zonas, se tensionan los alquileres y, por lo tanto, se imposibilita el acceso. Por lo tanto, quizá al abordaje deberíamos de hacerlo de otra manera. Además, desde, de evidentemente, en eso estamos de acuerdo y vuelvo por orden he empezado, disponer fondos para rehabilitación, facilitar la rehabilitación, la eficiencia energética, que creo que eso se está, se está haciendo ¿no?, Pero de fondo, y aquí es donde yo le quería proponer alguna solución que usted no plantea. Quizá deberíamos de hablar de otros condicionantes.

Hablar del condicionante, de la voluntad de la propiedad para actuar sobre el inmueble vacío en un municipio, hablar incluso sobre la indefinición de ese propietario, debatíamos sobre la ley de la fiducia, por ejemplo, en el ámbito de las herencias para que pueda Administración la que rápidamente pudiera hacerse cargo de todo este tipo herencia de cara a poder actuar sobre las mismas. Porque tenemos un serio problema de incapacidad, de inflexibilidad y de imposibilidad de actuar sobre ese parque de viviendas vacío que se deteriora y que nadie cuida, independientemente de que la disciplina urbanística determine con claridad que es el propio del que tiene, que tener en estado en perfecto estado de revista el inmueble, sobre todo en cuestiones de ornato, de ornato y de seguridad pública.

Por lo tanto, quizá deberíamos de abordar, en la necesidad de dotar de esa capacidad y de esa flexibilidad a los ayuntamientos para llevar a cabo ejecuciones subsidiarias y por qué no en un momento determinado, para expropiación, cuando lo que estuviera en tela de juicio fuera la salud. O sea, la seguridad, ¿por qué no por la vía?, por una vía lógica, como pasa con otras cuestiones. Quizá es ahí donde está el problema.

Por supuesto, es necesario rehabilitar, por supuesto, es necesario facilitar la rehabilitación, pero ese problema que usted apunta, no lo vamos a resolver mediante esta propuesta, porque si no hay gente que opte a subvenciones, si no hay interés por rehabilitar por mucha línea de ayuda que saquemos, no se va a habilitar.

Además, habla usted de la vivienda. Bueno, acaba de aparecer el anteproyecto tendrá ocasión su grupo también de meter enmiendas en el ámbito parlamentario para mejorarla en estas, en estas, en estas direcciones.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Sanz.
Por el Grupo Parlamentario Aragonés, señor Guerrero, tiene usted la palabra.

El señor diputado GUERRERO DE LA FUENTE: Sí, muchísimas... muchísimas gracias.

Bueno, el tema de la vivienda, que tradicionalmente, pues, independientemente de quien haya gobernado y hablas con los alcaldes, con los concejales ha sido algo que siempre ha preocupado muchísimo en los municipios.

Pero también es verdad que en los últimos años se está trabajando de forma importante, ya no solo desde el propio en Aragón, sino que también desde las diputaciones se está cogiendo ese toro por los cuernos, los ayuntamientos también están trabajando en ello y al final lo que hay que hacer es intentar coordinar cualquier tipo de acciones al respecto.

Yo lo que sí le puedo decir es que, porque veo en algunos puntos la iniciativa, Madrid, que está muy lejos para saber muchas veces la realidad que tenemos en el medio rural. Y Madrid está muy lejos para saber la realidad que tenemos en el medio rural de Aragón. Porque, naturalmente no es en lo mismo el medio rural de la sierra madrileña, que el medio rural que tenemos en Aragón.

Con lo cual nosotros hace una defensa a ultranza del medio rural que tenemos en nuestro territorio, dejar trabajar a las administraciones, el departamento está haciendo bien lo propio, las diputaciones conocen el problema de primera necesidad y trabajan codo a codo el ayuntamiento y al final lo que sí que hay que hacer y aprovechar de Madrid, el hecho de que existen recursos, como bien decías, de eficiencia energética y otro tipo de voluntades, que no significa que no exista esa voluntad para trabajar, pero al final, en definitiva, nadie mejor que la gente que está en Aragón para saber cuál es problema de lo que tenemos en Aragón.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Guerrero.
Por el Grupo Parlamentario Vox en Aragón, señor Morón.

El señor diputado MORÓN SANJUÁN: Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues en tema de vivienda, en Vox, consideramos que la acción de protección de las administraciones pues tiene que ir dirigida fundamentalmente hacia los más vulnerables, incrementando el parque público de vivienda social y también

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

favoreciendo el acceso a la vivienda de los, de los jóvenes. Ya sea en régimen de propiedad o de arrendamiento. Entonces, en ese sentido, pues, bueno, pues podríamos estar de acuerdo con el punto primero, pero la verdad que nos preguntamos por el verdadero alcance de esta medida, que recorrido por tener esta medida. Qué pisos se van a poder beneficiar de esta rehabilitación, cuando el parque público de viviendas, pues es escaso, es escaso para los objetivos que usted plantea en esta, en esta iniciativa. Usted mismo lo ha dicho, se ha hecho referencia a que no hay vivienda suficiente, ni hay fondos tampoco, pero es que los Fondos Europeos no van a ir dirigidos hacia esta, hacia este concepto, de rehabilitación de vivienda de propiedad municipal.

En cuanto al punto segundo, la verdad es que vemos una falta de precisión en su planteamiento y además, y además, en concreto, en el apartado A pues, bueno, entendemos que en esos procesos de reequilibrio territorial, pues, a lo mejor, no tienen que estar regulados por ley. Esos... si nosotros en Aragón, como decía el señor el señor Guerrero que ahora no está, pues tenemos... conocemos la situación que hay aquí en Aragón, pues a lo mejor, tenemos que estimular mediante los mecanismos que tengamos, probablemente, pues, mediante estímulos fiscales, por ejemplo, el alquiler de vivienda y el acceso a los más jóvenes. Es decir, que claro a lo mejor no tenemos siempre que buscar, como decía al señor Guerrero, en Madrid. Bueno, pues, también puede partir de nosotros y a lo mejor podemos tener también alguna idea que pueda ser interesante, ¿no?

Pero bueno, en cualquier caso dudo mucho, que en la futura Ley de Vivienda que se está que, se está perpetrando, dudo mucho, que desde luego, se queda, queden estas medidas, que den recogidas.

Y en cuanto al punto de dos, apartado B, pues la verdad, que no tenemos nada que objetar. Estamos totalmente de acuerdo en ese punto, pero la verdad es que yo creo que es una medida que está ya recogida realmente y si no, pues me imagino que los grupos que apoyan al Gobierno dirán lo contrario, pero yo creo que está recogida ya realmente el Plan de Vivienda actual.

Por tanto, yo creo que ésta, en conjunto, en conjunto, yo creo que esta iniciativa que ustedes traen, pues no es que estemos en desacuerdo, pero yo creo que va a contribuir escasamente a incrementar el acceso a los jóvenes a un alquiler asequible

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Morón.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Por el Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista, señor Palacín.

El señor diputado PALACÍN ELTORO: Sí, gracias presidenta.

Hablamos de vivienda, rehabilitación de vivienda. En esta moción, lo primero, si me permite, me gustaría empezar pidiéndole la votación por, por separado los dos puntos, ya que uno insta al Gobierno de Aragón, otro insta al Gobierno de España y le razonaré el por qué votaríamos de forma, de forma diferente.

En cuanto al primer punto, que pide un plan ambicioso de rehabilitación de vivienda de propiedad municipal, sabe que los planes de vivienda, los de rehabilitación son, están cofinanciados por el Gobierno de España a través de esos planes estatales, que además, según las noticias que se tienen, van a terminar, este, este próximo año, el próximo 31 de diciembre.

Entonces, trasladar ese mismo estos mismos planes al territorio, pues probablemente, no se cubrían las necesidades que tiene en estos territorios, porque los planes estatales no tienen en cuenta la realidad territorial de Aragón. No tienen en cuenta que somos un territorio despoblado, ya se ha hecho unas en esta comisión, se consiguió durante la pasada legislatura que se incluyeran las viviendas unifamiliares en la rehabilitación de vivienda dentro de los planes estatales, lo que es un éxito, porque la mayoría de las viviendas en los, en el mundo rural son unifamiliares y eso se, se consiguió desde el Gobierno de Aragón, se incluyó en el Plan Estatal y esperamos que en las próximas figuras que existan, pues los Planes Estatales si existen o cómo se llamen, sigan y se sigan incluyendo.

Por lo tanto, esta propuesta supondría alguna duplicidad en algo que está incluido ya en esos planes estatales. El Gobierno de Aragón, usted ha hablado del Fondo de Cohesión, este año estamos seguros que ese Fondo de Cohesión va a tener más partidas para la vivienda de propiedad municipal y por eso este primer punto votaríamos en contra.

En cuanto al segundo punto, que habla de dos partes también diferenciadas, una es la ley de vivienda. Ayer se, la aprobó el Consejo de Ministros, falta su debate, ya sabe que el consejero lo ha dicho, que es una competencia autonómica, no compartimos que, esté esa ley, pero si tiene que incluirse está claro que los procesos de reequilibrio, tal como aparece en la iniciativa, pues tendrían que ser parte de ella para beneficiar a los territorios que tienen menos población o que tienen problemas de dispersión o

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

problemas de envejecimiento, ya que todo va relacionado también al final con, con... con ese mundo rural.

Y, por último, como he dicho anteriormente, los nuevos, el Plan de Vivienda, va a terminar el día 31 de diciembre. Luego no sabemos que figura habrá que estoy seguro que algo, de alguna manera, se trabajara con nuevos programas y sería conveniente que se incluyera la rehabilitación de Vivienda en zonas rurales cómo se hizo de alguna forma con las viviendas unifamiliares, pero insistiendo todavía más para que se pudieran dedicar más fondos a territorios como, como Aragón, con zonas con muy poca población.

Por eso le pedíamos la votación por separado. El primer voto, punto lo votaríamos en contra y el Segundo lo votaríamos a favor.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Palacín.

Por el Grupo Parlamentario Podemos Equo Aragón. Señora Prades, tiene la palabra.

La señora diputada PRADES ALQUEZAR: Gracias, señora presidenta.

Desde luego, compartimos con usted que la rehabilitación tiene un potencial sobre todo en nuestra comunidad para recuperar vivienda, también para generar empleo, empleo en el territorio. También, lo hemos dicho muchas veces, no genera especulación, así que, siempre hemos defendido en la rehabilitación como una de las herramientas muy potentes para reactivar la vivienda, principalmente el mundo rural.

Pero mi grupo parlamentario hoy va a votar que no a su moción, a votar que no, principalmente por dos motivos y se los voy a pasar a explicar ahora. A lo largo de esta legislatura hemos debatido en muchas ocasiones sobre vivienda y ambos, principalmente que usted, ha sido un gran defensor de iniciativas en torno a la vivienda más concentrado y debatido sobre el modelo de vivienda que defendemos cada uno y evidentemente, son modelos distintos. Las políticas de las derechas, y de ustedes los liberales, pues, anteponen en muchas ocasiones los intereses del mercado y nosotras creemos que ya es hora de legislar para garantizar el derecho a la vivienda.

Pero esto no va de confrontar derechos es que hasta ahora, los gobiernos han estado más interesados en legislar para articular mecanismos fiscales que incentivase la compra, que facilitasen el acceso al crédito. Estaban interesados en eso, que en garantizar el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada para la ciudadanía,

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

pensando más bien en, en promover y garantizar ese libre mercado viendo clientes donde nosotros consideramos que deberían de ciudadanos. Por eso, nosotras creemos que ya es hora de legislar para que la vivienda cumpla esa función social que hasta ahora ha estado un poco en un segundo o tercer plano.

Y en segundo lugar, como ya se ha dicho aquí en esta Comisión, todas sabemos que ayer el Consejo de Ministros aprobó la ley de vivienda en nuestro país, la primera Ley de Vivienda en más de cuarenta años de democracia

Es una ley que no, que no está contra nadie, es una ley que establece incentivos fiscales de hasta 90% para los pequeños propietarios, que dota de herramientas a los municipios para poder ampliar ese parque público de vivienda que aquí hemos puesto en evidencia que existe un déficit, que viene a regular el precio de los alquileres en las zonas tensionadas, y es que ahora mismo también creemos que, en esta crisis el grave problema que hay es el no poder pagar el precio del alquiler. Ahora mismo hay familias que tienen que destinar más del 40% de sus ingresos de alquiler y si hablamos de los jóvenes hasta un 60% de sus ingresos.

Otra parte muy importante de esta ley, que se tiene que tramitar también el Parlamento, en el Congreso de los Diputados. Si una ley que viene para frenar los desahucios, para gente para familias sin alternativa habitacional, es una ley que está contra el abuso, contra la especulación y que viene para garantizar un mandato constitucional. Ni más, ni menos. Es algo que sin hemos defendido desde ese podemos

Nosotras creemos que su iniciativa, ahora mismo, en estas Cortes llega a destiempo, llegan a destiempo, pero, evidentemente, su partido tiene la oportunidad de presentar las enmiendas que considere oportunas, en la tramitación parlamentaria en el Congreso de los Diputados, para aportar y mejorar entre todos y así lo consideran oportuno que elaborar entre todos una ley que realmente garantice el derecho a la vivienda a toda la ciudadanía, porque hasta ahora, evidentemente, no se ha hecho.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señora Prades.

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Juste, tiene la palabra.

El señor diputado JUSTE SANZ: Muy bien. Muchas gracias, presidenta.

Bueno, pues el Partido Popular votaremos a favor de la moción, porque haber para que la gente pueda vivir el territorio, en eso coincidiremos, creo, todos necesitamos

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

servicios, necesitamos trabajo, pero también necesitamos vivienda. Aquí habla de vivienda y habla de vivienda para para los jóvenes.

Paradigma de la vivienda ha cambiado mucho en los, los últimos años. Ha cambiado la forma, la sociológicamente de la gente, porque antes la gente, creo que, tenía algún reparo quedarse en los municipios pequeños, pero el que se quedaba se hacía su casa y se labraba su futuro. Ahora creo que eso va cambiando, la gente se quiere quedar en el territorio, pero tiene el problema de no tener vivienda y tampoco esperan a construirla, sino que buscan donde hay construidas. Yo lo que veo por lo menos en mi territorio, que tenemos empresas que se instalan que tenemos puestos de trabajo, que hay gente joven, pero acaba marchándose a las cabeceras de comarca o a la capital porque no tienen vivienda en el territorio, porque no tiene vivienda en los municipios. Si esa gente joven tuviera vivienda en los pueblos o bien para compra o bien para alquiler, posiblemente se quedaría porque ahora no hay reparo, no hay problema en quedarse, pero no tenemos vivienda.

Se ha dicho aquí Fondo de Cohesión Territorial, es que tuvimos más de ciento cincuenta solicitudes que no se pudieron atender, por no haber presupuesto. Entonces, ¿qué es lo que falta? presupuesto aquí, en Aragón, no en Madrid, en Aragón. Falta presupuesto y falta sobre todo medidas que puedan incentivar también, eso, que la gente se queda y alguna vez he defendido que es un agravio comparativo el que alguien pueda comprar o construir una vivienda en el medio rural, porque la construyes aquí, en Zaragoza y cuando la venda recuperarás la inversión o incluso más. Si lo haces en un pueblo lo tienes más difícil, aunque solo sea por ese criterio desventaja competitiva, debería estar primado, ayudado el, el hecho de poder instalarte que en un municipio.

Por lo tanto, creo que hablamos mucho de vivienda. Aquí se establecen propuestas, pero al final es poco dinero el que se pone, poco a poco interés económico. y ahora los Fondos Europeos, es verdad que hay una oportunidad, como decíamos antes, con el tema de las vías verdes pues, este Gobierno va a tener una gran oportunidad y esperemos que se aproveche y que se aproveche bien, porque también el territorio puede tener con eso una gran oportunidad.

Muchas gracias

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Juste.
Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Sabés, tiene la palabra.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

El señor diputado SABÉS TURMO: Muchas gracias, presidenta.

Creo que esta es una materia en la que todos los grupos políticos estamos más o menos de acuerdo. Si es verdad, que quizás hay algunos aspectos de esta, de esta moción., señor... señor Ortas, que sorprenden, en cuanto al impacto que puedan tener y me explico.

Primer punto: ustedes hablan de vivienda, de... de propiedad municipal. El impacto que puedan tener las viviendas de... de propiedad municipal en estos momentos en la comunidad autónoma, es mínimo, mínimo, mínimo.

Entre otras cosas porque los ayuntamientos nos hemos dedicado o se han dedicado ya a rehabilitarlas a poner, a poner a disposición de terceros esas viviendas de los maestros, esas viviendas parroquiales que se propiedad de los de los ayuntamientos o incluso han sacado licitaciones para que los jóvenes puedan adquirirlas con, condicionantes, para que las puedan rehabilitar y tengan que vivir en ellas equis, equis. El otro día leía el Boletín Oficial de mi provincia, la licitación de un ayuntamiento en estas características. Por tanto, aunque la filosofía de ese primer punto me parece, no parece correcta, difícilmente tendrá impacto, en otras cosas porque ya y medidas, cómo se han dicho, por ejemplo, la Diputación Provincial de Huesca, otorgando a los ayuntamientos créditos a cero para poder hacer, para poder hacer todas esas habitaciones, incluso más, incluso más poder adquirir, adquirir la vivienda o incluir los planes de obras y servicios provinciales en materia de vivienda o como se ha dicho también con las medidas impulsadas desde el Gobierno de Aragón.

Por tanto, ese primer punto pensamos que... que no tiene en estos momentos demasiado sentido porque prácticamente no quedan viviendas. La reflexión iría más allá y estoy de acuerdo con el señor Sanz con lo que ha planteado y es, todas esas viviendas que, sobre todo del medio rural o no tienen propietario los propietarios no quieren saber nada de ellas o no se quieren, incluso hacer propietarios.

Y cuando se habla de ejecuciones subsidiarias tiene un elemento muy complicado, porque esas ejecuciones que ...esas ejecuciones subsidiarias siempre llegan en el momento de que la vivienda ya no puede ser rehabilitada. Los que son alcaldes en esta, en esta sala saben, que cuando se producen esas ejecuciones subsidiarias es para demoler, es para demoler el inmueble por el peligro que puede generar bien a vecinos o bien a colindantes y a partir de ahí que era un solar en el que difícilmente, y con muchas

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

complicaciones con un poquito de suerte, puede quedarse el ayuntamiento como propietario que la mayor parte las ocasiones no sucede así.

Y, por tanto, ahí tenemos un reto en esta Cámara, yo lo he dicho muchas veces que tendremos que debatir en cómo eso no sucede. Entonces me gustaría saber si los grupos de la derecha estarían dispuestos a que después de pasar los controles, después de pasar... la Administración pudiera hacerse cargo de esos inmuebles que nadie quiere heredar o que prefieren no heredar, no pagar, tampoco por esa herencia y sobre todo, lo que no quieren o no queremos nadie es que escuchemos entre todos pago de esa demolición para que nos sirva para nada.

Esa es la... yo creo que es el debate fundamental, porque si esos inmuebles luego se pudieran licitar con un procedimiento correcto, con un procedimiento exhaustivo y que respetar a los intereses de todo el mundo, estoy convencido de que habría muchos jóvenes, que se plantearían poder invertir... claro, no en ruinas, por supuesto tiene que ser en un inmueble en condiciones, pero para poderse quedar allí y un precio, evidentemente, asequible.

Por tanto, ese primer punto creo que debería llevar una reflexión mucho más allá porque con las viviendas municipales o las viviendas del ámbito público nos servirían poco.

En cuanto al segundo. Tenemos una oportunidad en el Congreso y en el Senado de debatir una ley como ésta, en la que nos jugamos mucho. Todos, los que la proponemos y los que, pues, no, no está muy de acuerdo con ella. Pero para eso para eso nos han elegido a los, a las personas que representamos o que representan en este caso a los diferentes territorios, por los distintos partidos políticos.

Y que en el futuro Plan de Vivienda, bueno hay algunas cosas que se van conociendo y, y, evidentemente, sí hay guiños muy importantes para el medio rural, hay importantes guiños y solo les voy a decir una cosa: nunca un Gobierno, un Gobierno central pondrán en disposición de este país tanto dinero para vivienda. Aprovechémoslo.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Sabés.

Es el turno del señor Ortas para manifestar si quiere o no modificar los términos de la moción, que entiendo que no, pero para posicionarse sobre lo que le han solicitado de la votación por separado.

El señor diputado ORTAS MARTÍN: Podemos votar por separado.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Bueno, pues si todos están de acuerdo la votación por separado, pasamos a votar el primero de los puntos.

¿Votos a favor del punto uno? Siete votos a favor. ¿Votos en contra? Diez votos en contra. ¿Y abstenciones? Una abstención. **Por tanto, decae el punto número uno.**

Pasamos a votar el punto número dos. ¿Votos a favor? Quince votos a favor. ¿Votos en contra? Dos votos en contra. ¿Y abstenciones? Una abstención. **Por tanto, sale adelante el punto número dos.**

Turno ahora de la explicación de voto. ¿Izquierda Unida?

El señor diputado SANZ REMÓN: Simplemente para puntualizar, porque he hecho referencia antes a una ley que no era la ley concreta, era la Ley de Patrimonio que reformamos hace poco para garantizar que la comunidad autónoma se quedaba con los bienes mostrencos, con los bienes vacantes que llevan muchos años pendientes de... bueno, sin movilizar, sin movilizar.

Y, bueno, una reflexión de fondo, ¿no? Estamos permanentemente debatiendo en torno al cómo garantizar el derecho a techo, de bueno, como a hacerlo compatible con el derecho a, a la propiedad. Y en este caso concreto, se da la paradoja, precisamente, y yo retomo las palabras del portavoz del Partido Socialista que van en la línea de lo que él antes, que hay veces, que el hecho de que la propiedad no actúe, es un verdadero problema. Y es allí donde está realmente, es ahí donde está realmente el grueso de los inmuebles que garantizarían esas posibilidades.

Cómo actuar sobre esos inmuebles es donde radican, es donde radica, la posible solución. Porque a decir, podremos habilitar todas las líneas de subvenciones para particulares que queramos en clave de fomentar la rehabilitación, pero cuando un propietario de un inmueble no se quiera hacer cargo de ese inmueble, no lo va a querer rehabilitar. Por lo tanto, el problema está allí.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): ¿Grupo Parlamentario Aragonés? ¿Grupo Vox en Aragón? Chunta Aragonesista, señor Palacín.

El señor diputado PALACÍN ELTORO: Sí, simplemente para agradecer a Ciudadanos que hayan aceptado la votación por separado.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): ¿Grupo Podemos? ¿Grupo Ciudadanos?

El señor diputado ORTAS MARTÍN: Sí, señora presidenta, voy a contestar a varios hoy.

Aquí hemos traído una iniciativa, evidentemente, no... no es la solución para todo, pero yo creo que hemos, un poco aquí todos, a hablar de mi libro, ¿no? un poco todos con el cliché que ya hay de cada uno.

Señor Sanz, con el respeto que creo que nos tenemos, en ningún momento he dicho que el problema sea la vivienda municipal. Es más, de hecho en mi alocución, hecho alusión a ese problema de que hay muchas viviendas que no se hacen cargo a los herederos, etcétera. Pero como hablamos de números, no, no... hablamos de números.

Hay más de ciento setenta, municipios, pequeños municipios que han intentado dar al Fondo de Cohesión Territorial y que se han quedado fuera, sin... por no haber presupuesto. ¿Es la solución? Pues evidentemente que no es la solución, pero nosotros tenemos alcaldías, en las que ha habido municipios que se han quedado cerca de poder entrar en esta convocatoria, no voy a decir cuál es, ciento sesenta y siete habitantes y tiene dos viviendas. Pues, hombre, en un pueblo de ciento sesenta y siete habitantes puede rehabilitar dos viviendas para uso, cuando hay gente que las quiere que utiliza... pues en ese pueblo, sí que es la solución.

Señor Morón, esto no es la solución del alquiler para jóvenes. Evidentemente, hombre, si estamos hablando del mundo rural, de municipios de ciento sesenta y siete habitantes. Hemos traído otras iniciativas también para jóvenes, que ustedes obviamente, dentro de esos clichés, pues también han votado que no.

Sí que comparto con usted que hay que hacer esfuerzos y rebajas fiscales y que otras de que otro tipo de soluciones.

Señor Palacín, es muy fácil, o sea, punto uno: que en vez de dos millones que hubieran puesto nueve. Y ya está. Porque hay muchas solicitudes que han quedado fuera. Votamos en contra de impulsar o de dotar de mayor presupuesto. Ese es el fondo de la cuestión. Y es norma que lo voten, porque nosotros ya hicimos una enmienda para incrementar las partidas de, del Fondo de Cohesión Territorial y ustedes votaron en contra. ¿Es la solución? También hacía alusión al señor Sabes, le digo lo mismo el señor Sanz. Evidentemente, la solución.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Usted tiene muchos municipios y he contado... alcaldes a los municipios y sabe usted perfectamente que hay viviendas que, de propiedad municipal que sí se pudieron rehabilitar. Lo creen tan así que la Diputación Provincial de Huesca dan tres millones a crédito cero para que se puedan realizar estas acciones y otras, evidentemente, como usted bien dice.

Nosotros tramos hablando en concreto de una, podíamos hablar de los solares, etcétera. Hay muchas, de... muchos diagnósticos. Pero es que ustedes mismos ponen esas soluciones. Ustedes, señor Palacín, pone esa misma solución. Le falta presupuesto. Ustedes mismos también la Diputación Provincial, tratan de impulsar en ese camino. Bueno...

Y, por último, señora Prades estamos hablando ya de clientes. Pues, no sé qué clientes es que vemos clientes, no sé, pues en municipios en ciento sesenta y siete habitantes estamos hablando de otra cosa. Es... entiendo que todos venimos a hablar de nuestro libro, ese es su libro, pero creo que en el fondo...

Bueno, ahora agradecer al Grupo Popular que sí que ha votado a favor y en el fondo lo que estamos hablando es de potenciar esa rehabilitación. Estamos hablando de ciento setenta viviendas. Es la solución. No. Pero, nosotros, señor Sanz, por ejemplo, si... luego le señale en el tema de las casas que están derruidas de las que se hacen cargo en un municipio, le voy a poner en concreto en Herrera de los Navarros, hemos sacado un proyecto, con lo cual, el ayuntamiento se hace cargo de ese derribo y a través de la cesión municipal el... los herederos pues ceden al ayuntamiento. Es una solución. Bueno, pues habrá muchas mejores, pero por lo menos algo hacemos.

Gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Ortas.

Por el Grupo Popular, señor Juste.

El señor diputado JUSTE SANZ: Yo simplemente, eso, bueno, decir que la vivienda municipal yo creo que sí que es importante. En mi pueblo, y no pretendo que sea modelo de nada, pero de los que viven todo el año un 20% viven alquilados y en viviendas municipales. Cuidado.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Y por el Grupo Socialista, señor Sabés.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

El señor diputado SABÉS TURMO: Sí, solamente, señor Ortas, un matiz. Estoy de acuerdo con, con esa operación que usted ha planteado. El problema es cuando no tienes en el otro lado a nadie con quien negociar esa operación, que es la mayor parte de los casos.

Es decir, personas que no han dejado herederos, que los herederos no quieren aceptar esa herencia, que queda en el limbo y que los ayuntamientos, a pesar de los rastreos que hacen, y le aseguro que todos, de todos los colores se dedican, dedican muchísimas horas a eso, se encuentran, con ejecuciones subsidiarias que tienen que pagar, entre todos los vecinos y que luego, cuesta mucho, poderse hacer con la propiedad del solar, ya no del inmueble, que si se hubiera llegado tres o cuatro años antes, probablemente, estaría ocupado con personas jóvenes, si lo pudiera adquirir a un precio razonable.

Mucha gracias, presidenta.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias a todos.

Seguimos con el punto número cuatro: debate y votación de la proposición no de ley número 31/22 sobre la construcción de las autovías A-40 y A-25, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Para la de la presentación y defensa de la misma, tiene cinco minutos el señor Juste.

El señor diputado JUSTE SANZ: Muy bien. Muchas gracias, presidenta.

Pues bueno, el Partido Popular, presentamos una iniciativa para, bueno, que las dos autovías, que bueno, espera y añora la provincia de Teruel, como es la A-25 y la A-40 al final pueda ser una realidad. Desde las Cortes de Aragón, pues y exigir al Gobierno de España para que la A-40 y A-25, pues no sean, como se ha anunciado hace poco, pues carreteras convencionales de dos carriles más uno, sino que al final, pues, sean una autovía la A-40 y otra autovía la A-25-. La verdad es que, creo que son las infraestructuras, por lo menos la A-40 es el proyecto más antiguo de conexión de la... de Teruel con Madrid, que más años se lleva reclamando y reivindicando.

Y haciendo un poco cronología, en el año 93 ya aparecía esta infraestructura en el Plan de Vía de Conexión de Red de Alta Capacidad en el plan de infraestructuras que se, que se aprobó en su momento, que era un plan 93-2007 ya aparecía esta, esta vía. O

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

sea, dentro de poco llevaremos casi treinta años reclamando y solicitando esta, esta autovía.

Bueno con José María Aznar en el Gobierno de España, la autovía Cuenca Teruel bueno, se encargó del estudio informativo, el impacto ambiental, y es, creo, que cuando más cerca hemos estado de que esta autovía pudiera ser una, una realidad. Después el 17 de octubre de 2008, pues nos encontramos con la desagradable sorpresa de que, pues, el impacto ambiental era negativo. Teresa Ribera la actual ministra para Transición Energética y Reto Demográfico que ocupaba entonces la Secretaría de Estado de Cambio Climático, bueno, pues firmaba esa vía, esa declaración de impacto ambiental negativa que suponía, pues, el cerrar el expediente de esta infraestructura.

Bueno, justo en ese momento bueno, en septiembre... en octubre. Ese el 17 de octubre de 2008 se, se firmaba esta declaración o se publicaba, se daba a conocer esta declaración negativa y justo en septiembre, pues se había propuesto, se había sacado, bueno, a opinión pública el desdoblamiento de la 211, que parecía que era como un premio de consolación. Bueno, la A-40 se tiene que meter un cajón porque es impacto negativo, pero, bueno, vamos a hacer desdoblamiento de la 211, que era la autovía A-25 que conectaría Alcolea del Pinar con Monreal del Campo.

Bueno después de todos estos años, pues ni una, ni otra. No hemos tenido la A-40 ni la A-25. Buen, con Mariano Rajoy, seguimos adelante, bueno, se volvió a incluir en el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda 2012-2024. Ahí y volvía otra vez a aparecer tanto la A-40 como la A-25 en un plan estatal. Y la desagradable sorpresa, la encontramos en estos últimos días cuando vemos que la Estrategia de Movilidad 2030, recientemente aprobada por el Gobierno, pues es, plantea un nuevo paradigma. Abandona la posibilidad de construir autovías y las sustituye por carreteras convencionales, sacándolas de las de las localidades y haciendo lo que antes llamábamos carriles de aceleración o de vehículos lentos. Ahora se llaman dos más uno que queda como más moderno, ¿no?

Entonces, bueno, claro, en septiembre de 2019, bueno, el Ministerio de Fomento lanzó un documento: *Continuidad de los Trabajos Previos de Estudio Informativo de la A-40*. Resulta que aquí empieza a mezclar la A-40 con la 330 para hacer un juego de trileros, porque sí que vamos a arreglar la Nacional 330, pero la A-40 le llama las dos cosas pero mezclando una, una cosa con, con la otra, pero bueno.

Lo que nosotros pedimos aquí que quede claro. La autovía A-40 conectan Portugal con Tarragona. Esta autovía, fue diseñada por el propio ministerio como

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

especie de circunvalación a Madrid, porque tenía el Corredor Mediterráneo y luego la autovía de Madrid a Barcelona, que eran de, de gran capacidad. Pues para descargar estas vías, diseñada A-40 que va desde Ávila hasta Teruel y la idea era conectar con Tarragona. Vertebrada toda la Península Ibérica, desde el oeste hacia el este y al final, Teruel se sitúa, pues en ese punto estratégico fundamental, si se hiciese esta autovía.

Creo que, que no podemos, bueno, pues que perder estas infraestructuras. Porque tanto para el Jiloca como para la capital; la capital por estar conectada con Madrid, que es la única capital de provincia, que no está conectada directamente con Madrid. Y el Jiloca, por el de desarrollo estratégico que supondría tener una vía de alta capacidad, como sería la A-25. ¿Para qué? Pues, para bueno, para que se instalen empresas, para que haya empleo, para que haya desarrollos, si no hay infraestructuras, no puede haber desarrollo. Y al final, lo que sería una barbaridad es que de Ávila, Cuenca se haga autovía y resulta que de Cuenca a Teruel, carretera convencional.

Que resulta, que cuando cambiamos el paradigma y volvemos a carreteras convencionales de dos más uno le toca Teruel. Mira qué bien. Qué casualidad. Y yo sé que en otros territorios seguro, se van a seguir haciendo autovías. Por eso, desde el Partido Popular pedimos que aquí, también. Y que la A-40 y la A-25 sean pronto una realidad.

Gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Juste.

Se ha presentado conjuntamente en una enmienda presentada por el grupo parlamentario... el Grupo Socialista, Podemos Equo Aragón, Chunta Aragonesista y Partido Aragonés, para la defensa de la misma, dispone de tres minutos el señor Palacín.

El señor diputado PALACÍN ELTORO: Gracias presidenta.

Con la A-40 y la A-25 hablamos de dos infraestructuras que son esenciales para el futuro de, de Teruel. Para comunicar en la provincia con el oeste y con el centro de la Península y desde luego, son dos infraestructuras que tenemos que empujar para que se lleven adelante lo antes posible. Son vías de interés general del Estado y como competentes, son desde estas Cortes de Aragón, tenemos que lanzar ese mensaje para que, de una vez, se desatasquen como otras autovías que tenemos en Aragón y se lleven adelante.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Hay intranquilidad con las noticias de esa nueva posibilidad de, de carreteras de dos más uno, eso vendría a sustituir esas esas autovías, esos proyectos autovías de los que siempre se ha hablado. Yo creo que en Aragón hay que trasladarles, como decía, ese mensaje claro que es necesaria una autovía porque creemos que son infraestructuras que nos las merecemos y ya llevan demasiado tiempo como, como proyectos

Desde el Gobierno de Aragón, sabemos que se está haciendo ese estudio informativo que se... una vez que se conozca resultado, sabemos que se efectuarán las alegaciones oportunas que apoyen las alternativas, que hablan de que sea una, una autovía con plataformas separadas para cada uno de los, de los sentidos y desde luego, impulsaran y se trabajara del Gobierno de Aragón, como decía, para que se lleven adelante.

Por continuar con la, con la unanimidad que se ha dado en otras instituciones, El día 25 de enero del de este año del año 2022, se aprobó lo una moción, una moción que hablaba de estas infraestructuras, y eso es lo que presentamos como enmienda, que sustituiría al texto actual y costa de los tres puntos que ya, que ya conocen y creo que sería importante que en esta, otra.., de las Cortes de Aragón, igual que la Diputación Provincial trabajáramos en esa misma línea para poder de lanzar ese mensaje común desde Aragón y por eso les pedimos que acepten la enmienda y podamos votar a favor.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias.

Turno para el resto de grupos parlamentarios, excusamos la asistencia del portavoz de Izquierda Unida y, por tanto, damos la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Vox en Aragón, señor Morón.

El señor diputado MORÓN SANJUÁN: Gracias, señora presidenta.

Bueno, se quejaba el señor Ortas antes, de no le apoyábamos en sus propuestas de... para mejorar el... lograr un alquiler más asequible para los jóvenes, pero que, más allá de las diferencias ideológicas, pues no considere que hay ningún tipo de animadversión personal ni nada por estilo.

De hecho, me hubiera gustado, me hubiera gustado que esta iniciativa la hubiera presentado, señor Ortas, porque es una iniciativa que evidentemente vamos a vamos a apoyar. Y me hubiera gustado más, que hubiera sido el Partido Ciudadanos, porque yo creo que el Partido Socialista y Partido Popular, pues en esta cuestión, poco pueden,

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

poco pueden hablar, porque son muchos años, son décadas de proyectos que se han ido de promesas incumplidas y de falta de voluntad política.

Por tanto, evidentemente, como digo, aprobaremos, apoyaremos esta iniciativa, pero hubiera gustado más que ha sido otro grupo que había presentado. Lo cierto, es que se vuelve, se vuelve a hablar de estos dos proyectos, pero se vuelve a hablar, porque forman parte del acuerdo de Teruel Existe el acuerdo que cerró el de... Teruel Existe con el gobierno social-comunista de Pedro Sánchez.

Esa es la realidad. Pero tampoco es menos cierto, que donde Teruel Existe esperaba una inversión de más de quinientos millones de euros, pues ahora se va a quedar, se va a quedar en una carretera de dos más uno, de dos más uno que va a mejorar un poquito la seguridad, pero que evidentemente, no va a ser el proyecto al que se aspiraba inicialmente.

Bueno, yo creo que esto, es esto es muy demostrativo de cómo paga el señor Sánchez sus acuerdos con en con aquellos que, a pie juntillas, han seguido sus políticas, que incluso más allá que otros partidos que inicialmente parecía que iban a ser sus, sus aliados, ¿no?

Desde luego, en Vox tenemos claro que Teruel, siendo la única capital de provincia que no está unida a Madrid por una autovía, pues se merece, lógicamente, esa... esa indispensable A-25, porque la situación actual, pues bueno, pues se tiene... la única forma de comunicarse con Madrid a través autovía, pues, pues, tendría que ir hasta..., tiene que ir hasta a Valencia o tiene que ir hasta Zaragoza y a partir de allí pues ir a Madrid. Es una situación aberrante a las alturas del siglo XXI las que ya estamos. ¿No?

En cuanto al.., al.., a la comunicación a través de autovía con Cuenca, pues la situación, yo creo que ya no solamente afecta a la provincia de Teruel, yo creo que incluso que entendemos, que esta es una situación que limita mucho la capacidad de ese eje de este-oeste de comunicación o lo que pretendía ser ese.., esa comunicación este-oeste en España, al encontrarse tramo, que va ser el tramo difícil, el tramo difícil, de esa comunicación, ¿no? y que, evidentemente, pues, pueda disuadir de la utilización de muchos, de muchos transportes a través de la Península, ¿no?.

Por tanto, la verdad es que, es una, es una pena, y esperemos que el Gobierno de Sánchez finalmente, pues opte por mantener una autovía de cuatro carriles, porque si no, evidentemente, pues aparte de ser y en primer lugar, ser, pues un agravio comparativo

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

muy importante para la provincia de Teruel, pero es que además, va a dificultar, el tránsito de mercancías de este a oeste en la Península Ibérica.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Morón.

Y finalizamos con el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Señor Ortas, es su turno.

El señor diputado ORTAS MARTÍN: Pues, ya, ya me da rabia, señor Morón, que para un charco que me dejo, para un charco en el que no me meto, era el que a usted le gustaba.

Dicho esto también quiero, quiero aclarar que no considero que tenga usted hacia mí, personalmente, ninguna animadversión.

Sí que es cierto que ha habido propuestas, que creo que si las hubieran leído a lo mejor sin ver el color político que las estaban presentando, creo que eran perfectamente asumibles, algunas en vivienda.

Pasando al tema de las autovías que presenta el Grupo Popular, pues bueno, pues, ya se ha extendido el grupo proponente en, sobre todo, pues en ese estudio que se ha conocido ahora de cuales modelos pueden ser viables o una carretera, realizando variantes, el modelo de dos más uno, un modelo que es inédito en España y creemos que este de este proyecto, no me gusta emplear esta expresión, pero ya es rancio y viejo, ¿no? Ya lleva muchos, muchos años. Ahora estamos vuelta a darle la mula al trigo, ahora sí, dos más uno, uno más dos, igual a tres.

Yo creo que, bueno, hay una carencia clarísima de inversiones en Aragón, especialmente en Teruel. Teruel se ha hablado hasta la saciedad de esta la falta de inversiones en infraestructuras. La A-40 y la A-25, por ejemplo, están proyectadas hay unos los estudios ya desde hace tiempo para que sean en vías rápidas de cuatro carriles. Creo que tiene que ser así.

La A-25, por ejemplo, pues conecta zonas que podrían revitalizar como el Jiloca las cuencas mineras. Yo creo que es importante, no estar haciendo ahora mismo, coger la gaseosa y ponernos a hacer experimentos, tenemos que ir a algo tangible. Unas buenas comunicaciones como... como son las que se han proyectado hasta ahora este país. Que estén en igualdad de condiciones, los ciudadanos de Teruel que los del resto de España y de la Comunidad Autónoma y poderse desplazar en estas vías, eligiendo,

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

evidentemente, cuáles son los mejores trazados con el impacto ambiental más reducido, pero creo que tiene que ser de esta forma.

Por lo tanto, apoyaremos la iniciativa del Grupo Popular.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Ortas.

Para fijar su posición en cuanto a la enmienda a presentar, señor Juste, tiene la palabra.

El señor diputado JUSTE SANZ: Sí aceptaremos la, aceptaremos la enmienda.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Pues aceptada la enmienda y conociendo todos el texto a votar, pasamos a votar esta iniciativa. ¿Votos a favor? Unanimidad. **Por tanto, queda aprobada la proposición no de ley número 31/22 sobre la construcción de las autovías A-40 y A-25 por unanimidad.**

Turno de explicación de voto. ¿Grupo Vox? ¿Chunta Aragonesista? Señor Palacín.

El señor diputado PALACÍN ELTORO: Simplemente para agradecer que hayan aceptado la enmienda y también desde las Cortes de Aragón lancemos ese mensaje de unanimidad, igual que la Diputación Provincial de Teruel.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Por el Grupo Parlamentario Podemos Equo, señora Prades.

La señora diputada PRADES ALQUEZAR: Gracias.

Simplemente, también, aceptar la enmienda que creo que es importante que, como ha dicho mi predecesor, el vayamos de la mano con lo que ya se ha aprobado en la Diputación Provincial de Teruel.

Nosotros reconocemos que ambas vías son prioritarias para mejorar el desarrollo de esta provincia, que existe un déficit histórico de infraestructuras de alta capacidad en la provincia. Hay una deuda con la provincia de Teruel en esta línea, pero desde luego también creemos y hay que tener en cuenta ese estudio de impacto ambiental negativo que se declaró en su día, esa reserva de la biosfera del valle del Río Cabriel, que está ahí declarado por la UNESCO.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

En el contexto actual, porque el proyecto inicial, como usted ha dicho bien ya del año 93 y creo que hoy en día la sociedad nos estamos dando cuenta y estamos reaccionando de la necesidad que hay de que afrontar también y de proteger el medioambiente.

La instalación de parques fotovoltaicos y eólicos que se pre... que se prevén en la provincia está haciendo que la ciudadanía se manifieste en contra de muchas de esas cosas y que solicite una participación, y creemos que hay que sacar adelante estos proyectos, estos proyectos en infraestructuras en carreteras, desde otra perspectiva, de estos treinta años que hemos evolucionado como Sociedad y desde luego la perspectiva ambiental, que es importante que la tengamos adelante.

Así gracias por aceptar la enmienda y en esa línea de mejorar en infraestructuras y también en proteger los recursos naturales de nuestra comunidad y nuestra provincia en concreto, ahí estaremos.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señora Prades.
¿Por el Grupo Ciudadanos? Por el Grupo Popular, señor Juste.

El señor diputado JUSTE SANZ: Sí, simplemente para agradecer el apoyo y que al final este consenso, pues sirva para que la A-40, la A-25 y la Nacional 330, pues sean pronto una realidad.

Pero en cuanto al tema medioambiental, yo cuando voy por el norte por Asturias por Cantabria, por Galicia es que veo las infraestructuras que hay allí veo lo que cuestan esas infraestructuras y las soluciones que se les ha dado tanto con viaductos como con túneles a problemas medioambientales y creo que al final, pues es un problema económico más que un problema medioambiental.

Nada más.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Juste y por el Grupo Socialista, señor Sabés.

El señor diputado SABÉS TURMO: Muchas gracias, presidenta.

Gracias por aceptar la enmienda que no es otra cosa que, como se ha dicho, el acuerdo que hubo en la Diputación Provincial de Teruel y es compromiso claro también, del el Partido Socialista en esta comunidad autónoma y del Partido Socialista en Teruel.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

La defensa infraestructuras básicas, para nuestro territorio y en este caso, defensa de infraestructuras básicas para la provincia de Teruel, la A-40 y la A-25.

Sí que es verdad, que en esto de la política, cada uno yo creo, que tiene recuerdos segmentados de los procesos y de los tiempos. Y claro, cuando he escuchado al grupo proponente, al Grupo del Partido Popular, hacer un relato temporal, pues creo que se olvida, se olvida, de algunas cosas y creo que también, creo que a la ciudadanía hacer unos cortes sesgados, pues lleva pueda tener o pueda malinterpretar todo lo que ha ido sucediendo con estas infraestructuras y con otras, porque, claro, del año 2011 al 2018 me gustaría saber qué se hizo. Y del año 2011 al 2018 estuvo presidido el Gobierno de España por Mariano Rajoy.

¿Le digo, señor Juste, qué hizo, qué hizo? Pues nada de nada, pero tampoco el Partido Popular de Teruel, que en ese momento, en ningún momento planteaba la reivindicación de que se tenían que hacer las dos infraestructuras, porque fue un Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, con el plan específico de Teruel 2005, en el que impulsó. En el que planteó algunos cambios y exigió y tomó esa decisión de transformación en autovía, de la mejora de la 211 entre Alcolea del Pinar y Monreal... y Monreal del Campo. Y eso fue así, ustedes, evidentemente lo olvidan, como olvidan también ese periodo del 2011 al 2018, en el que, como le he dicho, pues me hubiera gustado que se hubiera podido, podido plantear algunas otras cosas.

Pero sabe, que yo creo que la sociedad de Teruel y el Partido Socialista en Teruel lo dicho claro, lo que plantea y me alegro que coincidamos. Me alegro de verdad que consigamos.

Pero coincidiremos y espero también, en gobierno y oposición. Es decir, si alguna vez ustedes vuelven a gobernar, espero que sean activos y proactivos algunas infraestructuras que ahora, parece que se acuerdan, pero cuando están en el gobierno se olvidan.

Y evidentemente siempre tomando al territorio y consensuando con el territorio, porque hay otros territorios, no estoy hablando de Teruel, que plantean que hay algunas autovías diseñadas en las que no las ven de esa forma. Y estoy pensando uno en mi provincia, la provincia de Huesca, el que los alcaldes de la A-14 han dicho por activa y por pasiva que de Benabarre a Vielha no ven, como tal, una autovía sin una mejora sustancial de la nacional de otras cosas, porque eso allí permitiría seguir manteniendo esos negocios, seguir manteniendo esos pueblos vivos, que esos alcaldes en estos momentos no ven.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Por eso, este partido escucha lo que dicen los territorios. Y por eso, el compromiso de este Gobierno, del Gobierno, Aragón y del Partido Socialista en esta Comunidad Autónoma, con estas dos infraestructuras en Teruel.

Muchas gracias, presidenta.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Sabés.

Retomamos el punto número uno, que es la lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior. Queda aprobada por asentimiento y finalizamos con el punto número cinco, ruegos y preguntas. ¿Algún ruego o alguna pregunta para esta Mesa? ¿No?

Pues sin nada más que tratar, se levanta la sesión, recordando a los miembros de la Mesa ampliada que tenemos ahora Mesa.

[Se levanta la sesión a las dieciocho horas y once minutos].