

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

El señor presidente de la comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): [se inicia la sesión a las diez horas y treinta y siete minutos] Buenos días, señoras y señores diputados, si les parece siendo la hora prevista vamos a iniciar el orden del día de esta comisión de obras públicas, urbanismo, vivienda y transportes correspondiente al 16 de mayo de 2012.

Como viene siendo habitual el punto número 1 lectura y aprobación si procede del acta anterior, vamos a pasar para más tarde. Pasamos al punto número 2 comparecencia del Director General de Transportes a propuesta del consejero de obras públicas, urbanismo, vivienda y transportes, al objeto de informar sobre el nuevo sistema de promoción del Aeropuerto de Zaragoza. Antes de darle la palabra al señor Director General de Transportes, y como no podía ser de otra manera agradecerle su presencia en esta su comisión, así como al resto de personas que le acompañan. Así que señor director general cuando quiera puede exponernos en un tiempo que no será superior a quince minutos.

El señor Director General de Transportes y Planificación de Infraestructuras (DÍEZ GRIJALVO): Muchas gracias señor presidente.

Señores y señoras diputados, buenos días a todos.

Es un privilegio comparecer ante esta comisión para informar sobre el nuevo sistema de promoción del Aeropuerto de Zaragoza. El consejero de obras públicas, en su primera comparecencia ante esta comisión en agosto del 2011 ya hizo una referencia expresa a las comunicaciones aéreas, haciendo una apuesta clara por estas conexiones con las grandes capitales europeas desde el Aeropuerto de Zaragoza.

Voy a comenzar haciendo un breve repaso a la actividad de esta infraestructura y la evolución de sus cifras comerciales. El Aeropuerto de Zaragoza disfruta de una posición de privilegio en la actividad de carga aérea, así entre 2007 y 2011 el volumen de carga transportada ha crecido casi un 150% lo que le ha llevado a consolidarse como tercer aeropuerto de carga en España en este apartado.

Pero lo más relevante no es tanto la posición relativa en el ranking, sino el dato de nivel, es decir el número de toneladas transportadas. Si bien durante muchos años el salto entre el segundo y el tercer aeropuerto por volumen de carga era tal que se hallaban en un orden de magnitud claramente diferenciado, en la actualidad los datos del Aeropuerto de Zaragoza resisten perfectamente la comparación con los de Barcelona. Así si en 2011 Barcelona transportó cerca de cien mil toneladas, Zaragoza hizo lo propio con casi cincuenta mil.

Para tener una referencia Barajas movió entorno a cuatrocientas mil. En un ámbito geográfico más amplio, si consultamos el ranking de los aeropuertos europeos por volumen de

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

carga el de Zaragoza aparece entorno al puerto número treinta, por delante de algunos como Varsovia o Génova, y en un nivel muy similar al de Toulouse.

Parece evidente pues que la apuesta pública por la logística, la existencia de Plaza y en particular de Inditex tiene mucho que ver con estos registros, constituyendo una de las fortalezas de esta infraestructura. Respecto a los pasajeros y tomando como referencia de nuevo los últimos cinco años, observamos que entre 2007 y 2011 la tendencia ha sido claramente creciente, con un aumento superior a esta línea de tendencia en 2008 debido a la celebración de la Exposición internacional de Zaragoza. Así el número de pasajeros ha pasado de cerca de medio millón en el año 2007 a unos setecientos cincuenta mil en 2011, con un incremento de casi el 50%.

Respecto a los pasajeros de vuelos regulares el crecimiento ha sido aun superior, del orden del 75%, pasando de cuatrocientos mil a unos setecientos mil. En cuanto al análisis por tipo de destinos, la proporción de viajeros de vuelos internacionales se han mantenido de manera estable entre el 60 y el 65% del total de viajeros regulares, mientras tanto se ha observado una caída paulatina de los viajeros de vuelos charter, sin duda debido a la ampliación que se venía efectuando de oferta de vuelos regulares.

En este sentido hay una consideración importante que no debemos pasar por alto, esta tendencia creciente se ha producido en un contexto de crisis económica internacional que si bien todavía no dejó sentir con toda su crudeza sus efectos sobre el consumo regional en 2007 y 2008 ha sido especialmente virulenta a partir de este año. Esto sin duda revela que existe una demanda de conexiones aéreas desde Zaragoza, si bien lógicamente a los precios a los que hasta este momento se ha venido efectuando la oferta.

El papel de la promoción pública no es ajeno en absoluto a este crecimiento, y así gracias a las aportaciones efectuadas tanto por el Gobierno de Aragón, como por el Ayuntamiento de Zaragoza a través de la Sociedad Promoción del Aeropuerto de Zaragoza Sociedad Anónima, conocida normalmente como PAZ se ha podido llevar a cabo este apoyo.

He revisado la actividad del aeropuerto y su evolución reciente, voy ahora a hacer referencia a las relaciones que podemos establecer entre la dinamización del Aeropuerto de Zaragoza como elemento estratégico de desarrollo y el crecimiento de la economía regional. Dejando al margen un análisis más detallado de la relación entre conectividad exterior y competitividad, tanto de la ciudad como de la región, es un hecho contrastado que la economía aragonesa se caracteriza por una mayor especialización industrial que el conjunto de la economía española, como queda reflejado al comparar el peso del sector industrial sobre el total del valor añadido bruto, que en Aragón en 2011 era de casi un 23% frente al 17% nacional.

Así mismo la economía aragonesa tiene una mayor capacidad exportadora, como prueba la elevada tasa de cobertura de la economía regional, que se elevó en 2011 al 120% frente al 80% del

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

conjunto nacional. Debo recordar que los niveles por encima del cien por cien revelan que las exportaciones de la región son superiores a las importaciones y por debajo del cien por cien ocurre a la inversa.

Por otra parte en el contexto de crisis económica estructural de la demanda interna, las mayores posibilidades de crecimiento se centran en la demanda exterior, que a pesar de atravesar por momentos también de debilidad tiene un potencial de crecimiento muy superior, puesto que se dirige a un mercado global. El aeropuerto ayudaría así a la parte de la economía más contracíclica y permitiendo mantener empleo y producción incluso en fases recesivas como la actual.

Probablemente el sector exportador es el más beneficiado de la disponibilidad de conexiones aéreas internacionales, tanto si exportas sus productos de modo aéreo, como si lo hace por otros modos de transporte. Porque en este caso la existencia de estas conexiones facilita la movilidad de las personas que componen el capital humano de estas organizaciones. En definitiva el Aeropuerto de Zaragoza constituye un activo estratégico de primer orden para nuestra economía.

No quiero acabar este análisis sin hacer referencia al estudio encargado por PAZ a la Universidad de Zaragoza y que será entregado formalmente en los próximos días o en las próximas semanas en el que los datos que nos han venido anticipando se observan quiénes son los principales beneficiarios de los mecanismos de promoción del aeropuerto. En primer lugar, se encuentra el sector turístico y muy especialmente el de la ciudad de Zaragoza. En segundo lugar, los emisores de paquetes turísticos que van sustituyendo los vuelos charter por los regulares, lo que de paso tiene un efecto indirecto positivo que es ayudar a hacer viables las rutas comerciales a largo plazo.

En tercer lugar el propio aeropuerto que mejora el aprovechamiento económico de sus instalaciones y finalmente las empresas que disponen de mejores conexiones internacionales con áreas de negocio, ayudando a crear lo que el autor del estudio ha denominado un intangible en forma de condiciones del entorno favorable a la competitividad empresarial y a la atracción de inversiones.

Efectuada pues una descripción general de las características y posibilidades del Aeropuerto de Zaragoza voy a pasar a hablar de la sociedad PAZ y de las circunstancias que han llevado a su disolución. Como he señalado antes la promoción de los vuelos comerciales de los pasajeros ha sido posible gracias a la promoción pública merced a la actividad de esta compañía, que se creó en el año 2004 y que comenzó su actividad promotora en el año 2005. Esta es una sociedad meramente instrumental, participada al 50% por el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza, que se nutría de las aportaciones de fondos efectuadas por los socios en forma de ampliaciones de capital. Fondos con los que posteriormente financiaba su actividad de promoción.

En el verano del 2011 el Ayuntamiento de Zaragoza manifestó en los medios su voluntad de no continuar apoyando en el futuro los vuelos comerciales del aeropuerto. Lo que como voy a

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

exponer ha conducido de forma inevitable a la disolución de PAZ. Era obvio que sin el apoyo de uno de los socios los recursos disponibles para ejercicios futuros iban a reducirse sustancialmente e incluso en el caso de que el Gobierno de Aragón pudiese continuar manteniendo la financiación de la que había venido disponiendo para financiar esta actividad.

Lo cual consiguió a pesar de resultar especialmente complejo en el marco de severas restricciones presupuestarias en el que nos movíamos. En todo caso los fondos disponibles iban a pasar a ser la mitad al abandonar uno de los socios del esquema de financiación. Por otra parte no debemos olvidar que existían unos compromisos adquiridos con las dos sociedades que operaban desde Zaragoza gracias a la promoción pública, que eran la irlandesa Ryanair y la húngara Wizzair, a la vez que se mantenían deudas pendientes de pago con Air Nostrum. Además la situación financiera de la empresa se venía deteriorando porque con independencia del anuncio público de ayuntamiento de no seguir apoyando los vuelos en el futuro, el consistorio no hacía frente a las obligaciones contraídas por PAZ, así estaban pendientes de desembolso 2,2 millones de los tres millones y medio de euros correspondientes a la ampliación de capital suscrita en 2010, probablemente como consecuencia de los problemas de tesorería por los que el consistorio atravesaba.

Tampoco se habían desembolsado los dividendos pasivos correspondientes a la ampliación de capital suscrita en 2011. En esas circunstancias el Gobierno de Aragón que había completado el desembolso de la ampliación del 2010 se vio obligado a desembolsar la totalidad del importe correspondiente a la ampliación de 2011. Sin embargo el gasto generado por los servicios prestados se continúa produciendo y el importe de las facturas a pagar iba aumentando, es decir que si solo se contaba con la financiación de uno de los socios el volumen de los recursos necesarios para sostener la actividad, era superior a la capacidad financiera de Paz. Todo ello ha llevado progresivamente a una situación en la que la calidad del balance de la empresa se ha deteriorado hasta llegar a un punto en que la legislación ha obligado a abrir el proceso de disolución y liquidación de la sociedad que se materializó en la junta general de accionistas celebrada el pasado 16 de abril, momento en que la sociedad ha pasado a denominarse Paz, Sociedad Anónima en liquidación. Mientras tanto, el pasado invierno, la compañía Ryanair bloqueó las reservas de la campaña de verano, en tanto no se resolviera la situación de la empresa. En este contexto y dada la reducción de financiación disponible el Gobierno de Aragón inició la negociaciones con Ryanair para evitar la desaparición de los vuelos, desaparición que se iba a producir de forma inexorable en el caso que se mantuviera el bloqueo de la venta de billetes.

En el curso de las mismas se consiguió restablecer la posibilidad de efectuar las reservas al tiempo que se planificó la campaña de verano de 2012 que es la que va y cubre el periodo desde finales de marzo hasta finales de octubre.

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

No obstante, el recorte de fondos derivado de la negativa municipal hizo necesario plantear una reducción de los pagos a efectuar por los servicios de publicidad prestados, lo que lleva aparejado un ajuste del espacio publicitario consumido y también una reducción de los vuelos que operan desde Zaragoza. Sin embargo, con la nueva oferta de servicios más reducida se logró ajustar el volumen de las obligaciones contraídas al de los recursos con los que podía contar Paz, teniendo en cuenta exclusivamente los créditos presupuestarios disponibles en la corporación de empresas públicas de Aragón.

Una vez detallado el proceso que condujo a la disolución de Paz, voy a pasar a exponer los pasos que se han seguido para constituir la nueva sociedad. A pesar de que el Gobierno de Aragón hubiera preferido mantener el funcionamiento la sociedad Paz, Sociedad Anónima, incluso en solitario, ante la inviabilidad financiera a la que esta se veía abocada, se plantearon todas las opciones posibles, teniendo en cuenta que se deseaba tener la posibilidad de contar con la participación de empresas privadas y que la nueva entidad debía ser lo más abierta posible. Así, el 10 de abril se probó por el consejo de gobierno, el decreto por el que se autoriza la creación de la sociedad promoción de actividades aeroportuarias, que fue publicado en el BOA del 18 de abril. Esta nueva sociedad, cuenta con un capital inicial de sesenta mil euros y su vocación es la de atraer a todos aquellos agentes interesados en participar en el desarrollo de los aeropuertos aragoneses. Una vez que se haya otorgado ante notario la escritura pública de constitución, la nueva compañía podrá estar operativa ya lo próxima semana.

En cuanto a la nueva sociedad, se produce una triple apertura de sus objetivos genéricos. Así en su accionariado permite incluir ahora a todos aquellos interesados en participar.

En segundo lugar, se produce también una apertura en su ámbito territorial que abarca ahora al conjunto de Aragón.

Y en tercer lugar se produce una apertura en su ámbito funcional, puesto que se deja de prestar atención exclusiva a los vuelos comerciales de pasajeros para abrirse a los vuelos comerciales de carga y todas las actividades conexas. Para profundizar en estos cambios, se ha establecido también un nuevo modelo de financiación, pasando la sociedad de financiarse mediante ampliaciones de capital que iban seguidas de sus correspondientes reducciones a la financiación mediante aportaciones de los socios, a las que solo acuden aquellos socios que así lo desean. De este modo, cuando se debe compensar pérdidas generadas por la actividad de la compañía, la compensación se efectúa con cargo a estas aportaciones y no es preciso efectuar sucesivas reducciones y ampliaciones de capital. Y esto permite mantener estable la cifra de capital y por lo tanto, la estructura accionarial, abriendo así la posibilidad de entrada en el mismo de nuevos socios públicos y privados, circunstancia que sería muy compleja, con un esquema de financiación de operaciones ¿acordeón?

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

Para concluir esta parte de la exposición, queda pendiente de explicar, cómo se va a producir la sucesión entre ambas sociedades. Así la nueva empresa, Promoción de Actividades Aeroportuarias, se subrogará en los contratos en vigor de Paz, de manera que la promoción publicitaria y los vuelos seguirán realizándose sin solución de continuidad. En este sentido, en la última junta general de accionistas, celebrada el día 16 de abril, se autorizó de forma expresa esta subrogación, y en esta misma fecha, se remitieron sendas cartas a los operadores explicando la situación.

En cuanto a las dudas de la compañía, la corporación está subministrando los fondos necesarios para atender el pago de aquellas obligaciones que se tienen contraídas y que deben seguir siendo atendidas para que la actividad continúe prestándose, ocupando, de esa manera, una posición acreedora frente a la sociedad. En este momento, los principales acreedores comerciales que figuran en el balance de disolución de la sociedad son Ryanair, Airnostrum y Wisher.

Respecto a Paz, que como he dicho previamente, pasa a denominarse ahora oficialmente Promoción de Aeropuertos de Zaragoza, Sociedad Anónima en liquidación, el liquidador está obligado a proceder de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente, debiendo ejercer las acciones necesarias para que la sociedad pueda hacer efectivo sus derechos y atender sus obligaciones. En el cumplimiento de su cometido, el liquidador a remitido al ayuntamiento con fecha, 10 de mayo una carta requiriendo el pago de las deudas. En todo caso, es necesario precisar que si el ayuntamiento hiciera frente a sus obligaciones, la sociedad sería perfectamente viable, puesto que todavía contaría con un patrimonio neto positivo de alrededor de 1,7 millones de euros, que eso sí, en el caso de continuar con la liquidación habrían que repartirse entre sus dos socios.

Antes de acabar, me gustaría señalar algunas de las propuestas de actuación de la nueva sociedad, promoción de actividades aeroportuarias. Entre los objetivos que esta nueva sociedad se marca para el aeropuerto de Zaragoza, figura la diversificación de sus proveedores de servicios, dado que la concentración de operaciones en un operador constituye un riesgo por cuanto sitúa a este proveedor en una posición de ventaja en sus relaciones. También se encuentra entre sus objetivos, la reducción de la promoción por pasajero, que debe ir progresivamente tendiendo a su desaparición. En tercer lugar, la sociedad continuará con el objetivo marcado de apoyar exclusivamente las concesiones internaciones, que son las que entendemos que apoyan y aportan mayor rendimiento a la economía regional.

Finalmente, la sociedad ha de abrirse a la colaboración y participación de los agentes sociales. Una vía para lograrlo es profundizar en los contactos que se produjeron y siguieron a la reunión del grupo de trabajo del aeropuerto de Zaragoza.

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

Y para concluir, me gustaría insistir en una idea que he señalado previamente y es que el aeropuerto de Zaragoza, constituye un activo estratégico de primer orden para nuestra economía de manera que es un activo que no podemos desaprovechar.

Muchas gracias por su atención.

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

A continuación vamos a pasar a la exposición de los diferentes grupos políticos. Y por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón tiene la palabra por un tiempo no superior de ocho minutos el señor Aso.

El señor diputado ASO SOLÁNS: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, agradecer la comparecencia en el día de hoy, comparecencia que entiendo que por lo que ha explicado no atendiendo a las razones de la comparecencias, básicamente en la mayor parte del desarrollo que nos ha explicado, habida cuenta que sí que ha comentado la creación de la nueva sociedad, pero he tenido la sensación de que una parte importante de la comparecencia ha hecho más referencia a la justificación de la disolución de la anterior sociedad o del estado al que ha llevado, o la situación que se ha generado en torno a la anterior sociedad, en este caso Paz.

Yo empezaría por formular una pregunta, y es de quién es la competencia en materia aeroportuaria. Lo digo al hilo de que es evidente de que el Partido Popular que gobierna en Madrid, que ha impuesto medidas de recortes muy importantes, tanto a comunidades autónomas como ayuntamientos, pues, hace que los ayuntamientos tengan que tomar medidas de reducción de sus gastos. Y evidentemente, probablemente una de las cuestiones que el Ayuntamiento de Zaragoza haya hecho, yo no soy representante de esa corporación, haya sido ajustar su presupuesto en base a las competencias que más a pie debe prestar al ciudadano.

En consecuencia, y ya ciñéndonos a la comparecencia, pues, sí ha estado el director general hablando de la situación. Sí que me gustaría saber o preguntarle qué situación considera que tiene el tema militar en relación a la limitación que pueda tener el aeropuerto de Zaragoza para seguir creciendo. Si considera que esto puede generar un problema de crecimiento, cómo se va a coordinar esta situación para el futuro, desde luego, a nosotros un tema que siempre nos ha preocupado. Y ha citado algunos de los objetivos de la nueva sociedad, no ha entrado en muchos detalles. A nosotros nos gustaría saber cómo se van a articular estas medidas, cuánto dinero se va a poner realmente para desarrollar los mismos porque ha hablado de la posibilidad de que entrar a formar parte, bueno, diversas opciones, no solo el Gobierno de Aragón sino también agentes sociales. Queremos saber hasta qué punto esos agentes sociales se puedan o no puedan colaborar o

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

con cuanto dinero lo puedan hacer. Ha citado, y aprovechando su comparecencia en el día de hoy, dado que tuvimos un debate reciente, en el pleno de las Cortes en relación al aeropuerto de Huesca, si tiene alguna solución parecida para el mismo aeropuerto de Huesca, habida cuenta de que los grupos parlamentarios siguen apostando como aeropuerto tal cual. El otro tenemos concebido a día de hoy el aeropuerto de Huesca ya que está aprovecharle para realizar esa pregunta.

Nuestro grupo parlamentario es partidario de que el Aeropuerto de Zaragoza tenga el mayor uso posible y tenga el mayor sentido posible para la economía aragonesa. Y, desde luego, en ese aspecto nos van a encontrar. Creemos que es importante que la comunidad autónoma tenga un aeropuerto potente y, desde luego, el Aeropuerto de Zaragoza lo debe de ser. Y todas aquellas medidas que vayan encaminadas a desarrollarlo, pues a nosotros nos parecen importantes. Pero sí que es cierto, volviendo a la pregunta inicial, que la competencia al hilo de lo que ha planteado, en modo alguno puede ser municipal, un poquito más autonómico y, desde luego, en ese aspecto sí desde el ministerio y sí que nos gustaría que nos explicase qué iniciativas están llevando a cabo desde el el Gobierno de Aragón para que también desde Madrid se pueda relanzar e impulsar el Aeropuerto de Zaragoza.

Pues básicamente es un poco lo que quería trasladarle, nuestra disponibilidad para estudiar fórmulas que permitan relanzar el Aeropuerto de Zaragoza, pero desde luego no tengo la sensación de que por lo que nos hayan planteado en el día de hoy en esta comparecencia se tenga un plan perfectamente diseñado de cómo vamos a relanzar el aeropuerto con esta nueva sociedad. Pues ya digo, he echado en falta dinero, cuánto se va a aportar, qué planes concretos hay. En fin, un poco con mayor detalle lo que venía a ser o lo que yo esperaba que era la explicación de un nuevo sistema de promoción del aeropuerto y no tanto una justificación con lo que ha pasado con el anterior sociedad.

Nada más y muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Bienvenido señor director general y los que le acompañan, por supuesto.

Y agradecer la información que nos ha dado. Y me gustaría, pues, matizar o hacer algunas precisiones sobre lo que usted ha dicho. Voy a empezar con lo que usted ha acabado.

Efectivamente, el Aeropuerto de Zaragoza y los aeropuertos que tenemos en Aragón, pero sobretudo el de Zaragoza, es un activo estratégico. En eso estaremos absolutamente de acuerdo.

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

Porque yo creo que el debate hay que situarlo en que hay que hacer cosas importantes para que un nivel de exportación que para Aragón es fundamental en su economía y que a lo mejor es un tema que no se valora adecuadamente pero creemos, en todo caso, que la exportación para Aragón está siendo una válvula de escape económico, en este momento, en algunos sectores. Es fundamental. Y por lo tanto la previa es que Chunta Aragonesista está a favor del apoyo a determinados activos estratégicos como es el Aeropuerto de Zaragoza sobretodo desde el punto de vista de carácter de la logística. No tanto de pasajeros, que sí que me gustaría matizar algunas cosas.

También le quiero decir alguna cosa que me parece importante y que ha nombrado mi antecesor, Aena está en un camino que parece que no converge con el camino del Gobierno de la comunidad autónoma. Me remito a las declaraciones de la directora que no está de acuerdo con la subvenciones, pero voy a ir un poco más allá. Cuando preguntamos en el Congreso de los Diputados el Grupo de Izquierda Plural, fundamentalmente Chunta Aragonesista, dice que qué va a ocurrir con las obras, con las ejecuciones, que se plantean para mejorar la calidad de ese aeropuerto en el Plan director, y dicen que algunas de ellas se quedan canceladas y, por ejemplo, la torre de control Sinedie y, por supuesto, el sistema eléctrico antiniebla también se pospone para el 2014. Quiero decir, que ustedes deberían también de intentar converger y hacer lo posible desde el Gobierno de Aragón de que estas cosas acompasasen a toda la planteamiento estratégico que ustedes quieren hacer desde la nueva sociedad.

Lo mismo hay una cuestión también que preguntamos sobre este tema sobre que iba a ocurrir si había una nueva propuesta de Plan director para dicho aeropuerto. Y reconocen que sí la va a haber. Entonces, nos gustaría que eso si pudiese precisar algo o sabe algo o el Gobierno de Aragón que tiene que ver o qué va a hacer con respecto a estos temas.

Efectivamente, usted ha dicho que el aeropuerto de Zaragoza tiene unas virtualidades, crecimiento en pasajeros, en mercancías, el tercero en España. Eso es evidente, no hay debate en ese caso. Pero también nos dice que debido también a las subvenciones. Es verdad que es importantísimo, ya lo hemos dicho, para el turismo, para la mercancía. Pero nosotros ponemos en tela de juicio si puede ser la subvención a los pasajeros. Es decir, mantener las subvenciones en los vuelos de bajo coste cuando hay compañías ya, como Volotea, que no cobran por operar en este aeropuerto, cuando la directora de Aena o puesta por Aena dice que no es necesario la subvención, es verdad que algunos sectores que usted ha nombrado también, como el turístico, como el de los paquetes turísticos, etcétera, tienen también unos intereses importantes que, efectivamente, no es cuestión también de complicar en este momento, seguramente. Pero sí que habría que revisar cuando un recorte social importante que también esas subvenciones millonarias, porque al fin y al cabo se han ido rebajando con el tiempo, pero partíamos de ocho millones y medio y poco a poco

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

se han ido recortando. Pero aún así y todo usted hablaba de que el ayuntamiento debería pagar, pues, cerca de cinco millones y medio en la sociedad.

Por lo tanto, creemos que ese tema había que revisarlo. Y nos gustaría, aunque creo que ha anunciado algo, qué va a hacer el Gobierno de Aragón con respecto a esas subvenciones de aquí a un plazo medio o largo. Es verdad que las pérdidas siguen existiendo en el aeropuerto, eso es una realidad. Siguen existiendo, es verdad que teniendo en cuenta unas variables de intereses, depreciaciones, amortizaciones, pues eso sería otra cuenta, pero no nos cabe duda de que efectivamente se podría hacer algo en este tema, porque seguramente los aragoneses que ven recortados sus medios de transporte como, bueno, pues, el autobús en algunas comarcas, no sé si entenderán muy bien que aun teniendo razón en que es un punto estratégico y que la economía aragonesa depende del aeropuerto, esas subvenciones millonarias para pasajeros que seguramente van a viajes que pondremos en duda si tienen repercusión económica en Aragón. No queremos decir las empresas que vayan a hacer sus negocios o el marketing en Europa.

También sobre la sociedad de promoción del Aeropuerto de Zaragoza, bueno, pues, efectivamente, el ayuntamiento no ha querido continuar, nosotros ahí no podemos decir mucho, porque no gobernamos en el ayuntamiento, se diga lo que se diga, Chunta Aragonesista no forma parte del Gobierno y por lo tanto es una decisión que toma el ayuntamiento. Si las cuentas del ayuntamiento no son las que corresponden ahora mismo para poder ¿...? Pues efectivamente son algo que ellos deberán explicar. Es verdad que sus responsabilidades económicas contraídas deberían hacerse en todo caso, pero eso ya lo decidirán seguramente desde el punto de vista legal.

Yo también le querría decir que me interesa más el presente, sobre esta sociedad, y sobretodo que el consejero habló de cosas que me parecen interesantes y me gustaría que si usted podría contestar a esto. Nuevos socios. En quién están ustedes pensando. ¿Están pensando en que Aena esté ahí? ¿No va a estar la Cámara de comercio en qué, cómo, de qué forma, industriales qué deciden la CEPIME, la CREA, Inditex?. Es decir, nos interesaría mucho que nos dijese cuál es la perspectiva sobre estos socios en esta nueva sociedad que el consejero ya anunció. Ustedes han dicho que van a mantener, efectivamente, las rutas. Yo creo que lo que usted nos plantea es que se va a mantener la mitad de rutas con la mitad del dinero. Entonces, eso es, si es así. Si no es así corríjame y me diga usted que es lo que es. Realmente me interesaría mucho que me dijese cuál son las perspectivas de negocio porque claro, es decir, ponemos 1,7 para la mitad de vuelos, pues efectivamente eso es una cuenta bastante sencilla. Pero lógicamente nos gustaría que nos dijese algo más. Si solamente se van a financiar o subvencionar esos vuelos internacionales, etcétera, etcétera.

Y luego hay una cosa que he querido entender, y es que ustedes van a hacerse cargo de la deuda con las compañías operadoras que había hasta este momento, subrogaban los contratos. Y si

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

no es así lo explique con más detenimiento porque claro, si se le debe a Airnostrum más de un millón de euros y a Ryanair más de dos. Pues bueno, quién va a pagar eso, cómo se va a sustanciar y cómo va a quedar la cosa.

Sobre la nueva sociedad, lógicamente, he leído con detenimiento el decreto y hay cosas que me parecen interesantes. Chunta Aragonesista ya solicitaba esto, que hubiese una sociedad promotora para todos los aeropuertos aragoneses. Esto es importante. No se hizo en su momento, seguramente, bueno, pues, porque no hubo voluntad o porque políticamente se pensaba, pero creo que esto es una cosa positiva, yo creo que el Aeropuerto de Huesca también tiene que estar, o cualquier, otro incluido.

Y luego también me parece interesante, y eso se lo digo porque me lo parece y lo considero, que no solamente sea para pasajes, sino que el transporte de mercancías. Yo creo que es un tema importante y yo creo que en el artículo 2 la promoción de los aeropuertos y demás instalaciones aeroportuarias radicadas en el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón es un paso adelante.

Entonces, yo creo que es tema es fundamental. Y, bueno, pues, también convenios y acuerdos con administraciones públicas y particulares. Esto si que me gustaría que si pudiese concretar un poco más. Esas, bueno, pues, qué planes tienen sobre convenios con particulares, en qué sentido si es que existen en todo caso.

Bueno, también lo de la financiación nos ha parecido un tema interesante. Vamos a ver cómo se sustancia todo esto. Y lógicamente a mí lo que me parece más importante es que la última parte que usted ha expuesto debería tener más concreción. Diversificación de proveedores. ¿Qué significa eso, qué compañías, qué plazos, cómo? Reducción por pasajero En qué plazos, qué cantidades, cuánto tiempo, financiación, ¿qué se va a hacer con la deuda? Apoyar exclusivamente a las internaciones, ¿a qué sitios y qué lugares y por qué motivos estratégicamente? Colaboración con agentes sociales, contactos, y ya le he dicho la pregunta anteriormente, ¿con qué nuevos socios iban a contar?, ¿y qué perspectiva iba a haber? Y por supuesto, sobre el aeropuerto de Huesca nos pudiese adelantar alguna cosa, pues sería perfecto porque si no, señor director general, lo que ocurre y creo que todos señorías, lo verán así es que nos anuncia una nueva sociedad porque la otra se ha disuelto porque una de los socios no quiere continuar con ella y que se va a poner la mitad del capital que se ponía antes para volar la mitad de vuelos y eso realmente es poco. Por lo tanto, me gustaría en la réplica si usted puede, y tiene oportunidad ,que nos diga un poco más, por tranquilidad de los aragoneses, para saber qué se hace con sus impuestos y por tranquilidad de las empresas aragonesas para saber qué perspectivas hay, hacia donde vamos, y qué queremos conseguir.

Y me da la sensación, y se lo voy a decir con todo el cariño del mundo, como hago siempre, que decía Gracián que: “no hay que enseñar las cosas a medio hacer, sino que la perfección nos

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

permite ver con más claridad las cosas”. Porque me da la sensación de que este proyecto debe madurar un poco más, se lo digo porque me ha dado esa sensación y que usted ha hecho un histórico del aeropuerto, ha dado explicaciones porque se ha disuelto la sociedad, pero a la hora de la verdad, decir, ¿y qué queremos hacer?, ¿cuál es el proyecto? Ahí he visto que ha dado axiomas generales que a mi me gustaría que precisase con más claridad.

Muchas gracias, señor director general.

Muchas gracias, presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Aragonés, señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Muchas gracias, presidente y bienvenido a esta comisión, señor director general.

Bien, es que no sé por donde empezar porque hay tantas cosas sobre el aeropuerto, y se han oído ya tantas. Me parece un poco a la defensiva, un poco como diciendo, bueno que nosotros no hemos sido, por si acaso ya poner por delante... Nos encontramos con una realidad, que yo creo que es la que ha venido a exponer, que es la desaparición de una sociedad que llevaba funcionando una serie de años en unos condicionantes que era La Paz y ahora no sé, tenemos que enfrentar a una situación distinta porque el Ayuntamiento de Zaragoza no le interesa para nada el aeropuerto. Esa es la realidad.

Y después de unos años, de una apuesta importante por las dos administraciones, las reglas de juego han cambiado. Pues si las reglas de juego han cambiado, lógicamente, hay que poner nuevos jugadores y habrá que tomar nuevas medidas y cambiar si hace falta también hasta el reglamento o cambiar definitivamente de balón, pero no seguir jugando con porterías de fútbol al rugby que es lo que hace Sergio Ramos.

Bueno, pues eso es lo que tenemos aquí encima de la mesa. Y por eso entiendo que usted lo que ha venido a decir, pues se han cambiado algunos sistemas y tenemos que poner nuevos medios. Lo ha dicho también el portavoz de Chunta Aragonesista y en eso en lo único que coincido con él, prácticamente, y lo ha dicho usted. Es decir, el aeropuerto de Zaragoza es un activo estratégico y lo tratamos como objetivo estratégico o si empezamos a mezclar demasiadas cosas al final no tendremos ni objetivo ni activo ni estratégico.

El aeropuerto de Zaragoza, durante los últimos años ha tenido un importante crecimiento a todos los niveles, a los niveles de pasajeros, a los niveles de mercancías, a los niveles de operaciones. Y por lo tanto funcionaba a pesar de los militares, pero funcionaba porque parece que

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

eso podía ser una carga, pero de hecho, durante estos años se han incrementado, lo he dicho a pesar con un poco de ironía, quiero decir, es cierto que existen unas limitaciones y esas no las podemos negar, pero también es cierto que se han buscado los sistemas para el aeropuerto de Zaragoza, en los últimos años haya tenido un despegue, nunca mejor dicho, importante.

Pero claro, si queremos que de verdad ese despegue sea importante no nos podemos fijar solo en si nos cuesta dos millones de euros y medio más o menos y perdemos de vista, que eso desde el punto de vista del Partido Aragonés, y lo hemos defendido en los años que hemos estado en el ayuntamiento, con un gobierno o con otro, nos da igual, y lo defenderíamos exactamente igual, estando en el gobierno o sin estar. Nunca he entendido como no se está en el gobierno respectivamente pero a la vez se aprueban los presupuestos porque diez concejales es difícil puedan aprobar un presupuesto. Por lo tanto, ese presupuesto se ha aprobado que yo sepa con más de diez concejales y en ese presupuesto desaparecen los dos millones y medio de euros de promoción de ayuda al aeropuerto de Zaragoza. Pero es que para nosotros eso nunca ha sido un gasto.

Usted ha dicho, y creo que si no lo ha dicho, los datos están ahí porque al principio me he perdido un poco de su intervención. Los pasajeros, creo que ha hablado, de que se han reducido de setecientos...creo que a abril la reducción de los pasajeros rondaba a más de 20 o el 22%. Si se reduce el 22% y multiplicásemos lo que cada pasajero gasta cuando viene y lo que supone de ingresos para los distintos sectores de la ciudad de Zaragoza, seguramente serán bastante más, pero muchísimo más dinero que esos dos millones y medio. Es decir, aquí solo contemplamos el aeropuerto como un gasto, no consideramos que esos pasajeros que vienen, la mayor parte que usted ha dicho, viene a la ciudad de Zaragoza, aunque luego se reparten por todo Aragón y crean también una riqueza, generan movimiento de turismo, de hoteles, de transporte público, de restaurantes. ¿Todo eso lo perdemos de vista? Es decir, nos fijamos en los dos millones y medio de euros que se ha ahorrado el Ayuntamiento de Zaragoza, y lo digo simplemente porque yo creo que usted lo ha reconocido, la sociedad funcionaba, por lo tanto, si ha habido que cambiar no ha sido porque la sociedad fuese un fracaso. Ha cumplido los objetivos que durante estos años se había marcado, pero en definitiva es la realidad que está. Una realidad que contrasta muchas veces con los mensajes que se lanzan de que es muy importante los sistemas de seguridad, es importante que el aeropuerto de Zaragoza funcione a todos los niveles y en estos momentos es evidente que el tema de mercancías, el tema de la logística, es un tema que está ayudando a que este aeropuerto tenga un incremento importante.

Naturalmente, no es un tema de solo, pero es que lo ha anunciado, y a nosotros nos parece bien, el tema de las subvenciones a los pasajeros siempre está ahí. Siempre ha sido un tema discutible, es un tema que ha funcionado durante unos años, pero siempre ha sido discutible. Usted ha hablado de la reducción de esa promoción a los pasajeros, a nosotros nos parece bien, pero

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

insisto, no perdamos de vista que lo que nos interesa fundamentalmente es que vengan pasajeros. No sea que al final matemos a la gallina de los huevos de oro.

Usted ha hablado también dentro de los objetivos de esta nueva sociedad, de la diversificación de los proveedores, lo cual es lógico en estos momentos, la competencia a esos niveles es grande.

Las conexiones internacionales, ahí podríamos tener algún debate un poco más importante porque a nosotros, desde el PAR, también nos ha parecido importante el mantener algunas conexiones nacionales que a su vez apoyan conexiones internacionales o que incluso aportan a efectos de turismo de algún tipo. Me refiero que incluso se han hecho a veces convenios con algunas ciudades en concretas que yo creo que no se deberían de olvidar, pero efectivamente, en estos momentos, las conexiones internacionales pueden priorizarse y eso no sería objeto de debate. Así que creemos que no se de de olvidar tampoco la otra línea y naturalmente la apertura a los agentes sociales a nosotros nos parece también muy importante.

En definitiva, que o nos creemos que el aeropuerto de Zaragoza es un activo estratégico o no, y como activo estratégico lo debemos de contemplar a todos los niveles y desde todas las líneas.

Lamentamos que se hayan tenido que producir estos cambios, lo lamentamos porque hasta no hace mucho era una apuesta clara de las dos instituciones muy importantes y en estos momentos parece ser que al ayuntamiento le importa menos. Creemos que es un error, esperamos que con el tiempo eso se pueda corregir también y pueda formar parte también de esa nueva sociedad, yo creo que sería una buena noticia y en cuanto a los otros aeropuertos, pues evidentemente, conforme se vayan desarrollando, conforme van incrementándose, hoy es más necesario que nunca que también formen parte de una sociedad en la que se va a hablar de aeropuertos. Yo creo que todo lo que sea coordinarlos y tener en cuenta los nuevos aeropuertos que se están realizando en Aragón, aquí vienen de vez en cuando iniciativas tendentes a impulsarlos, nos parece muy correcto. Por tanto, creemos que tenemos el nuevo sistema, la nueva sociedad, el nuevo elemento para realizar la promoción, en este caso, del aeropuerto de Zaragoza y de todos los demás aeropuertos, y lo que hace falta es que al final se consiga que esto no sea cuestión de uno solo sino que sea cuestión de cuantos más mejor.

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

Por el Grupo Parlamentario del Partido Socialista, señor Ibáñez.

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

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

Buenos días señor director general, bienvenido a usted y a las personas que le acompañan en esta comisión.

Mire, estamos prácticamente de acuerdo con todo lo que ha dicho usted. Lo que pasa que le tengo que decir que no coincide mucho lo que usted ha dicho con lo que ustedes han hecho, pues, pasado ya once meses desde las elecciones autonómicas y municipales.

Que las instalaciones aeroportuarias, como la mayoría de infraestructuras, pues, son importantes para el territorio, como usted comprenderá, yo creo que en eso podemos estar todos de acuerdo. Y nosotros, señor director general, le vamos a desear suerte. Esperamos que tenga mucha suerte en el empeño porque eso será muy importante para nuestra comunidad autónoma. Nosotros entendemos, fíjese si le damos importancia a este tema, que hemos interpelado al consejero, hemos presentado moción, hemos presentado proposiciones no de ley. Con lo cual, tenemos clarísima la importancia de los aeropuertos y fundamentalmente del Aeropuerto de Zaragoza.

Aeropuerto de Zaragoza, que como usted muy bien ha dicho, por eso digo que estamos de acuerdo con lo que usted ha dicho, en este caso parece ser que la herencia no es tan mala o no es ni siquiera mala o incluso podíamos decir que es buena porque el Ayuntamiento de Zaragoza, algunos nos empeñamos en demostrar que donde tenía realmente fortaleza era en el tema de la carga, en el tema de las mercancías y por eso desarrollamos una política logística potente, que curiosamente el consejero de este departamento, a menos desde nuestro punto de vista, pues, no está haciendo todo lo que sería conveniente para seguir con esa, dándole la importancia que tiene a esa política de logística y de la plataforma de Zaragoza.

El consejero dice que se ha encontrado con una deuda de doscientos millones de euros en el total de las plataformas logísticas, pero bueno, aún siendo eso cierto y pocas empresas hay en estos momentos que no tengan deuda, que no tengan problemas de liquidez, a nosotros nos parece que es muy importante que el Aeropuerto de Zaragoza en estos momentos en volumen de mercancías, pues, sea, como usted ha dicho, el tercero pero que estamos y probablemente podíamos haber incluso superado ya al de Barcelona y lo haremos si desde el Gobierno se hace una apuesta clara, una apuesta decidida, por la logística como se venía haciendo en los últimos tiempos.

Pero bueno, nosotros, desde el Grupo Parlamentario Socialista, lo que les tenemos que decir es que nos gustaría que pasaran ya de las musas al teatro, o sea llevamos, el consejero, usted ha hecho referencia a la comparecencia que tuvo aquí en el mes de agosto, y ya se lo criticamos entonces, la idea más potente que dijo en aquella comparecencia con relación a los aeropuertos dijo “ojala mejoren”. Pues como deseo está muy bien, pero dicho por el responsable de ese tema, la verdad es que nos pareció una idea pues que no era excesivamente brillante.

En cuanto al tema de los pasajeros, señor Blasco, se lo digo también con todo el cariño del mundo, no sé si, me daba la impresión, no sé si estaba en el pleno del Ayuntamiento de Zaragoza o

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

en estas Cortes. Ya sé que usted ha sido concejal del Ayuntamiento de Zaragoza y quizá tiene querencia, ¿no? Y no sé si piensa volver allí en un futuro más o menos pronto. Pero mire, le voy a decir algo, señor Blasco, el Ayuntamiento de Zaragoza probablemente ha tomado esa decisión por algunas razones que ellos sabrán y que habrán debatido allí.

En cualquier caso yo le digo que soy alcalde de una localidad mucho más modesta pero muy importante, que es Calanda, y le tengo que asegurar que tengo que tomar medidas. Porque claro, también llama un poquito la atención que ustedes que están defendiendo que los ayuntamiento tengamos que tener ingresos y gastos, ingreso corriente, gasto corriente, resultado cero. Pues por otro lado estén defendiendo que empresas privadas que se dedican, como es su obligación, a ganar dinero, cuando no tienen ingresos y gastos cero les tengamos que subvencionar los demás. También parece eso un poquito raro y quizá se lo tenía usted que hacer mirar, señor Blasco. Vamos a ver si para los ayuntamientos y sobretodo para los ayuntamiento pequeños les exigimos que tengan unas condiciones y que poco menos que los vamos a llevar a la desaparición, parece curioso que por otro lado estén defendiendo dar subvenciones, como digo, a empresas privadas que lo que deben hacer es ser capaces de mejorar su gestión para que los ingresos y los gastos también les den cero y tengan beneficios a ser posible.

En cualquier caso, desde el Grupo Parlamentario Socialista ya le digo que no tenemos ninguna duda de la importancia de estas infraestructuras que lo único que tenemos serias dudas es si desde el Gobierno de Aragón actual se están haciendo todas las cosas que estas infraestructuras necesitan, en el tema de Zaragoza, fundamentalmente, tienen que ir ligado a la apuesta por la logística y al transporte de mercancías. Y también nos ha extrañado un poco, en fin, no sé si es que el objetivo de esta nueva empresa es sólo Zaragoza, sólo el Aeropuerto de Zaragoza, o también desde la misma se va a trabajar. Pero no le he oído en su intervención, no le he oído ni una palabra del Aeropuerto de Huesca, de si tienen intención también de promocionar de alguna forma o cuales son las soluciones que ven desde el Gobierno de Aragón. En definitiva, sobre el tema de las empresas que pueden desarrollar el Aeropuerto de Huesca en cuanto a la formación, escuela de pilotos, vuelos sin motor. Hemos aquí en estas Cortes, hemos aprobado en esta legislatura varias proposiciones no de ley que hasta ahora, pues, no estamos siendo capaces de ver el resultado por ningún lado.

Por lo tanto, desde el Grupo Parlamentario Socialista vamos a estar expectantes, nos ofrecemos en la medida en que ustedes entiendan que es conveniente a poder colaborar con ustedes en este tema. A nosotros nos parece que sí que se debe promocionar los aeropuertos, pero promocionar los aeropuertos a lo mejor no les da subvenciones a las empresas. Yo que sé. Habrá que buscar otras fórmulas o habrá que estudiar las contraprestaciones que podemos recibir por esa vía o por otra y podemos llegar a la conclusión, como también se ha apuntado aquí, de que en

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

determinadas ocasiones subvencionar algunas cuestiones pues habrá que ser muy, habrá que hilar muy bien que cuestiones se van a subvencionar porque los beneficios que se pueden obtener, el retorno que puede tener ese dinero invertido, en este caso no sería una subvención sino sería una inversión, puede ser que sea interesante para la comunidad autónoma recuperarlo.

También nos gustaría que nos dijera, porque no sabemos con que cantidad piensan, nos ha dicho el capital social de que se ha creado la empresa, pero nos gustaría que nos dijera desde el Gobierno que intención tienen, que cuánto dinero podemos estar hablando para este año 2012 que se les va a pasar y no se van a dar cuenta, acabará el año y no habrán hecho absolutamente nada excepto, parece ser que pensar. Y para los siguientes años de la legislatura, qué previsión tienen también de que con qué dinero puede contar.

Nos ha, también estamos de acuerdo en que se puedan apuntar, puedan incorporarse a esta empresa, pues, entidades privadas u otras públicas. Pero claro, nos hubiera gustado mucho más o nos hubiera parecido mejor que hubiera usted venido aquí y hubiera dicho, “mire, además del Gobierno de Aragón aquí está tal empresa, tal otra empresa, tal otra empresa y la aportación va a ser tal”. Como intención, pues también nos parece bien pero tampoco nos ha concretado nada de nada.

Para terminar, y termino ya, lo que pues lo que nosotros no les vamos a pedir que se cierre ningún aeropuerto, porque no estamos en esas claves, por insistir una vez más, nos parecen fundamentales los aeropuertos y todas las infraestructuras para poder desarrollar los territorios. Creemos que el Ayuntamiento de Zaragoza tiene que jugar un papel fundamental en la apuesta y el desarrollo de la logística en la comunidad autónoma y que desde el Ayuntamiento de Huesca tenemos que intentar que sea también un dinamizador en un sector como es el sector turístico, el sector de la nieve que también entendemos que se deben hacer los esfuerzos que sean convenientes para poderlo conseguir.

En la medida que ustedes sean capaces de plantearnos, pues, alternativas, plantearnos diferentes opciones o quieran contar con la opinión de este Grupo Socialista para ponernos de acuerdo en aquellas medidas que haya que hacer y en qué dirección tienen que ir, pues entendemos que sería muchísimo mejor para evitar que determinadas políticas muy importantes, pues, estén sujetas a los va y vienes propios del resultado electoral.

Estamos, pues, a expensas de su decisión y de sus ofertas en este sentido.

Muchas gracias, señor presidente.

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

En representación del Grupo Parlamentario Popular, señor Campoy.

«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 CAMPOY MONREAL: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, señor director general, agradecerle su presencia hoy aquí, remarcar que es una presencia a instancia propia, ha venido usted a voluntad propia para contarnos cuáles son las estrategias y cuál es su hoja de ruta en relación con el Aeropuerto de Zaragoza, agradecer también a todo su equipo que le acompaña hoy aquí y celebrar que tenga un diagnóstico claro de la situación y que tenga una hoja de ruta clara a implantar en el aeropuerto de Zaragoza. Asunto que no es baladí porque para saber dónde vamos necesitamos saber dónde estamos y de dónde, por supuesto que sí, y hay que partir de un diagnóstico claro. Por eso, a mi me gustaría, y voy a utilizar un tono muy tranquilo, preguntarnos entre todos, no se preocupe que puedo eso y mucho más señor Ibáñez, sin esfuerzo. Me gustaría que nos formuláramos en voz alta, una serie de preguntas y que las respondiéramos, porque, claro, ¿estamos de acuerdo todos en que es un sector estratégico el aeropuerto de Zaragoza?, ¿lo estamos? ¿Estamos de acuerdo todos en que tiene retornos económicos?, ¿lo estamos? ¿Estamos de acuerdo en que la promoción pública es necesaria, si queremos competir?, ¿lo estamos? Entonces, ¿por qué no nos unimos todos y celebramos que haya un diagnóstico en el Gobierno claro, que haya una apuesta clara y que haya una hoja de ruta clara? ¿También tenemos que discutir de lo que es obvio y es claro? ¿También tenemos que sembrar dudas en lo que es obvio, es claro y es bueno para Aragón? Flaco favor hacemos, señores de la oposición, si no apoyamos esto, si no nos ponemos de acuerdo en esto que es algo tan sencillo, e insisto, no estamos a la altura de lo que nos demandan los ciudadanos en estos momentos y luchamos poco contra la crisis. Porque, claro, ya ver hoy que Izquierda Unida y PSOE justifican la salida del Ayuntamiento de Zaragoza de Paz, justifican diciendo a cada cual lo que se le ha ocurrido, diciendo, pobres, claro, es que se debe, los recortes del Ayuntamiento de Zaragoza se deben a los recortes del Gobierno de Madrid, ¿pero qué tipo de coherencia política es esta? Pues si hay que reprochar que alguien como el Ayuntamiento de Zaragoza se salga de Paz y que esto tenga efectos negativos para los aragoneses, para la economía y que tenga unos retornos negativos, pues habrá que reprocharlo políticamente, faltaría más. Luego, ya nos explicarán lo que estimen oportuno, si se ha debido a A, a B, a C, o no nos explicarán nada como han hecho hasta ahora, pero por supuesto que lo tenemos que reprochar políticamente. Es que eso afecta a cuarenta y seis mil turistas que vienen al año, es que esto ha hecho que una sociedad se haya paralizado, que esté en liquidación y que haya que buscar fórmulas alternativas, y eso señor Ibáñez, lo ha hecho este Gobierno, lo ha hecho el Gobierno del Partido Popular, con su consejero en la cabeza y con el director general. Y eso, habrá que decírselo, que no pasa nada, habrá que criticar lo que haya que criticar, y habrá que decir que hacen bien, si tenemos coherencia política, lo que hacen bien. Y esto, insisto, lo ha hecho bien.

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

Claro, usted, señor Ibáñez, lo único que hace es en cada argumento añadir un mes a su famosa frase de que “ya van tantos meses y aún no se ha hecho nada”. No aporta nada más a esta Cámara. Y el mes que viene dirán: “ya han pasado X meses” y ya está y dígame que lo diga con cariño, son sus dos frases favoritas, pero bueno...

Nosotros, señor director general, que sepa que le vamos a apoyar, que nos parece que están haciendo un buen trabajo para la economía de Aragón, que nos parece que están haciendo un buen trabajo con el aeropuerto de Zaragoza, que creemos firmemente que es un fuerte atractivo para el turismo y para la inversión en esta comunidad autónoma, que creemos firmemente en que es un activo que hay que dinamizar nos cueste lo que nos cueste porque está cayendo la que está cayendo y lo que funciona lo tenemos que incentivar como sea y también nos parece muy acertada la constitución de la nueva sociedad. ¿Por qué? Porque apertura la compañía en su accionariado, y eso querrá decir que podrá entrar capital, que duda cabe. Porque el ámbito territorial, y lo ha dicho, lo que pasa que algunos no le escuchan según qué trozos, lo ha extendido a todo Aragón, y eso hace falta deducirlo, pero bueno no cuesta mucho hacer la deducción, también comprende el aeropuerto de Huesca y los aeropuertos de Teruel. Y porque además, y también lo ha dicho, a parte de los vuelos comerciales, en este caso, la nueva sociedad también va a comprender el apoyo a los vuelos de carga.

Nos ha contado que al cerrar Paz por la ¿...? Zaragoza se ha dejado una serie de deudas a grandes clientes del aeropuerto, como eran Ryanair, y la otra sociedad que no recuerdo el nombre pero ¿Aguiz? o uno parecido. Pues claro que habrá que pagar las deudas, señores de Chunta Aragonesista. ¿O qué pasa aquí? ¿Una sociedad formada por el Gobierno de Aragón y por el Ayuntamiento de Zaragoza, es decir, para ¿...? no vamos a pagar nuestras deudas? ¿No vamos a pagar nuestras deudas a los que van a ser o pueden ser los mayores activos para dinamizar el aeropuerto? ¿Pues qué tipo de política es esa? Pues claro que habrá que buscar una solución y ver la fórmula con la que podemos pagar a estos acreedores, de los aragoneses. Insisto, una sociedad formada por Gobierno de Aragón y por Ayuntamiento de Zaragoza, ¿pues qué tipo de política es no pagar las deudas? En fin, sin comentarios.

Propuestas de actuación, nos ha dicho que quieren diversificar los proveedores de servicios, claro que sí que no nos podemos quedar con pocos proveedores. Nos ha dicho que quieren ir reduciendo poco a poco la reducción por pasajero, pues claro que sí. Nos ha dicho que quieren apoyar con más intensidad las conexiones internacionales porque son las que tienen mayores retornos, pues claro que sí, también le vamos a apoyar nosotros ahí. Y nos ha dicho que quieren buscar la colaboración y la participación de los agente sociales, cuanto más participemos, mejor y en mayores beneficios redundará, pues claro que sí.

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

Que sepa, señor director general, que este grupo político celebra que hayan diagnosticado los problemas que han diagnosticado la hoja de ruta claramente que hay que acometer en el aeropuerto de Zaragoza y que sepa que este grupo político le va a ayudar en todo lo que necesite.

Muchas gracias.

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

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

El señor director general de Transportes y Planificación de Infraestructuras (DIEZ GRIJALVO): Bien, diez minutos es poco tiempo porque me gustaría responder a todas las preguntas que me han planteado. En todo caso quisiera agradecer a todos los portavoces de los grupos el tono y creo que el fondo también.

En primer lugar, y respecto a lo que ha comentado el señor Aso, la verdad es que lo que ha dicho ahora Javier Campoy, yo creo que sí que es relevante. Cuando me comentaba que no había hablado sobre el presente y el futuro si no sobre el pasado, porque creo que efectivamente, para hacer un buen diagnóstico y saber a dónde vamos hay que saber de dónde se parte. Esto es importante y creo que requería un tiempo de explicación.

Respecto a otra cuestión que ha planteado, era la cuestión militar, si eso había planteado un problema de crecimiento lo podía plantear en el futuro. Es muy dudoso, yo creo que la cuestión militar más que una amenaza, probablemente, a medio plazo pueda ser una enorme oportunidad para el aeropuerto de Zaragoza. Una oportunidad de dimensiones que no podemos a lo mejor valorar en estos momentos. Estamos hablando de proyectos a largo plazo y una escala temporal larga, pero puede ser una gran fortaleza del aeropuerto.

Efectivamente no he hecho referencia a los otros aeropuertos porque la comparencia se refería a las actividades que pensamos desarrollar al aeropuerto de Zaragoza, pero evidentemente, que tenemos una idea, y una idea muy clara de las fortalezas y también de las debilidades de cada uno de los tres aeropuertos y digo tres porque espero que en fechas... a lo largo de este año se pueda, el aeropuerto de Teruel, pasar a estar operativo y en fin creo que es muy importante para Aragón, efectivamente las tres infraestructuras.

Ha preguntado también sobre las iniciativas de relanzamiento, que esto creo que lo han dicho luego también el señor Briz. Efectivamente, también se ha trabajado y se viene trabajando con AENA, muy de la mano y en particular probablemente el activo que necesita el activo el aeropuerto de Zaragoza con mayor urgencia sea el sistema de aterrizaje instrumental, el ILS en

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

categoría dos tres que es el que permite aterrizar en condiciones de visibilidad baja, de densa niebla. Se viene trabajando en ello, y hasta ahora, incluso se han remitido varias cartas a AENA en ese sentido. Se habló con el presidente de AENA en una reunión que tuvo lugar el 5 de octubre del Madrid, en fin, se ha trabajado en este aspecto.

Finalmente, en cuanto a la financiación, puedo decir que creo que también me ha preguntado, en este momento, contamos con la financiación que figura en los presupuestos de la comunidad autónoma, que son tres millones y medio de euros para el año 2012. De cara al año que viene, puede ser otra cantidad, habrá que verlo, en todo caso también pasaré luego a detallarlo porque no quisiera dejar sin atender a cada uno de ustedes.

Señor, Briz, ha empezado diciendo lo que yo he acabado señalando y afortunadamente, y esto también lo celebro, en que es esto estamos todos de acuerdo, en que es un activo estratégico. Si es un activo estratégico y todos estamos de acuerdo, debería resultar mucho más fácil como también ha dicho ahora Javier, y yo creo que el señor Ibáñez también, ponernos todos de acuerdo en cuanto a lo que debemos de hacer en ese aeropuerto, y creo que lo lograremos.

Por otro lado, ha citado el señor Briz la exportación como válvula de escape. Ya ha dicho en la comparecencia que el coeficiente exportador, el grado de cobertura de la economía aragonesa es en España del 80%, en Aragón es del 120%. Sin duda, que el tener Aragón esa especialización industrial y exportadora está ayudando a capear mejor esta crisis que en otras comunidades. Es que esto es indudable y el aeropuerto es muy importante para estas empresas exportadoras, como no puede ser de otra manera.

Ha hablado también del sistema de niebla, el ILS. He comentado que hemos tenido varias reuniones. Me decía que algo ha hablado de las subvenciones, yo no he dicho subvenciones con intención, le llamamos promoción pública, porque las subvenciones como tales están limitadas, por la Comunidad Europea y la propia ortodoxia económica también, esto es evidente.

Sí que se ha criticado al hablar de las subvenciones entre todos en algún momento el que puede ser un gasto inútil el fomentar los viajeros. Es relativo, este estudio que espero que se pueda hacer público muy pronto, revela que en una estimación moderada los vuelos de bajo coste tienen un impacto de gasto –no de valor añadido bruto- sobre la economía regional de diez millones de euros. Diez millones de euros es superior a lo que se invierte o gasta, en este caso cada cual que elija el término que más le convenza.

También he dicho que se iba a reducir progresivamente hasta su desaparición, como es lógico, porque estas ayudas lo que deben hacer es establecer una masa crítica suficiente entorno al Aeropuerto de Zaragoza para a largo plazo sea posible que vuelen por sí solos. Han comentado que había otras compañías que han venido a volar sin subvenciones, primero ha sido en España, lo cual no es lo mismo que los vuelos internacionales, pero esperamos el efecto de tanto dinero que se ha

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

invertido aquí por parte del ayuntamiento y del Gobierno de Aragón en los años sucesivos pueda verse rentabilizado en el futuro.

El hecho de subvencionarlos puede hacer que en un momento determinado el propio aeropuerto por una dinámica autónoma puede ser sostenible este tipo de vuelos. Yo no he recriminado al ayuntamiento, no sé si me ha creído entender esto, que haya abandonado la sociedad, lo que pasaba es que para hacer el diagnóstico tengo que explicar qué es lo que ha sucedido, no he transmitido una opinión sino información.

Y en cuanto al ayuntamiento tampoco en este momento he valorado si debe o no debe, que yo creo que la cuestión del ayuntamiento y en todas las administraciones lamentablemente si puede o no puede, como ha dicho el señor Ibáñez, estoy de acuerdo perfectamente con ello. Lo que sucede es que el ayuntamiento lo que sí que debe hacer frente es a los gastos comprometidos previamente, lo que debe hacer es hacer como dice los Sajones “honor a sus contratos” todo lo contrario genera falta de confianza en los proveedores, eso también está muy claro.

En cuanto a los nuevos socios Aena no participa en ninguna sociedad, no puede serlo, lo cual no significa que no hayamos trabajado muy de la mano y muy cerca de Aena, utilizando también a Arex y en particular para el Aeropuerto de Huesca, sobre el que se ha trabajado con mucha insistencia, ha preguntado el señor Ibáñez por el Aeropuerto de Huesca, hemos trabajado mucho, muchísimo, hemos tenido muchas reuniones y han venido inversores internacionales, sino recuerdo mal al menos hasta cuatro, acompañados por el Gobierno de Aragón y en particular como acabo de citar a Arex.

Lamentablemente estas operaciones cuando se trata de una infraestructura tan grande no se pueden tomar de un día para otro las decisiones y hay veces, y en algún caso ha sucedido que una ocasión una operación a punto de cerrarse acabó con que la empresa tuvo problemas, la empresa matriz, porque todas estas empresas son internacionales, de primer orden por otra parte, en su país de origen.

En cuanto a la deuda, ¿quién se va hacer cargo de la deuda? Lógicamente mientras el ayuntamiento no haga frente a sus deudas, de lo cual se debe encargarse el liquidador por mandato expreso y porque lo dice la normativa lo tendrá que hacer la corporación. Por eso hemos reducido la promoción a los créditos que tenemos, la corporación Empresarial de Empresas Públicas de Aragón es la que está subrogándose en ese tipo de deudas para que no dejen de prestarse los servicios, que eso sí que no les interesa a ninguno, entiendo que nadie quiere que se dejen de volar.

También me ha preguntado a qué lugares debe de volar, bueno la colaboración público y privada a veces en estos grupos de trabajo... entiendo que puede parecer que no generan un resultado a corto plazo, tienen sus resultados y fructifican en un plazo de maduración superior, y los destinos a los que se voló, a los que se seleccionó en países internacionales como destinos de vuelo

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

fueron elegidos en función de lo que en las conversaciones con todos los agentes sociales, y fueron mucho en aquel momento, en una encuesta que se hizo posteriormente generada en este grupo de trabajo de Aeropuerto de Zaragoza.

En cuanto a lo que ha comentado el señor Blasco, no sé si he estado a la defensiva o no, no quería dar esa impresión, yo francamente no pretendía hacerlo. Ha hablado de qué repercusión puede tener en Zaragoza, como mínimo como he dicho esos diez millones de euros y muchas otras cosas más que veremos cuando se publique el trabajo.

Las conexiones nacionales con internacionales entendíamos que es preferible las internacionales frente a las nacionales no están descartadas, por supuesto que no y hay que trabajarlas. Sí que coincidimos en que es un activo estratégico y en eso hemos coincidido yo creo que todos.

Para Huesca y Teruel, estaba claro en el diagnóstico, Huesca reúne unas condiciones excepcionales como escuela de pilotos y Teruel es un aeropuerto industrial, y tiene unas virtualidades yo entiendo que enormes, más a largo plazo, en eso también estamos de acuerdo.

Celebro que el señor Ibáñez me haya hecho una oferta de colaboración y además agradezco el mensaje de ánimo, que la apuesta pública para la logística ha sido en Aragón evidente, eso es innegable y que sigue siéndolo yo creo que también. Lo que pasa es que como decía antes tenemos que financiar estas apuestas, estas inversiones, hay que llegar al equilibrio que permita que sean sostenibles, es complicado en este momento la situación del mercado y en particular el mercado inmobiliario es difícil.

En cuanto a que si trabajamos o no, personalmente puedo decir que una enorme cantidad de mi tiempo de trabajo, que es mucho se lo dedico a las infraestructuras aeroportuarias, no solo yo, hay muchos funcionarios que están dedicando muchas más horas de las que por normativa de sus obligaciones legales, para sacar adelante estas infraestructuras. Me refiero tanto a Zaragoza, como a Huesca y a Teruel. En cuanto a la reducción de subvenciones, efectivamente desde el año 2007 al 2011 se ha conseguido reducir del 16,5 euros por viajero a 6,7 eso es una labor que revela que se va en la buena dirección, lo lógico es tender hacia que acaben desapareciendo.

En cuanto a cómo se va a financiar, cuenta con el presupuesto de la DGA que se ha mantenido hasta ahora de momento, se ha constituido una sociedad por otra, porque había que hacer el recambio y esta nueva sociedad cuenta con los créditos presupuestarios que se disponen en la corporación. A parte de trabajar de verdad con ahínco por el bien de los aeropuertos y creo que a medio plazo tendremos resultados satisfactorios para todos también lo hacemos intentando administrar bien, que esto es fundamental, tenemos que ser rigurosos.

En cuanto a quién va a participar, está abierto a todo aquel que lo desee, en el grupo de trabajo del Aeropuerto de Zaragoza estuvieron representadas empresas, Inditex, Samca, General

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

Motors, también estuvieron las instituciones como las Cámaras de Comercio, la Feria de Zaragoza, el propio ayuntamiento, como no puede ser de otra manera, estaba la universidad, en fin la colaboración debe ser lo más amplio posible, siempre que las restricciones presupuestarias de estas instituciones o empresas se lo permitan.

En cuanto a Javier, agradezco la exposición que has hecho y sinceramente creo que has dicho dos cosas que son importantes, en primer lugar, que tenemos un diagnóstico claro y en segundo lugar que el Aeropuerto de Zaragoza es un activo estratégico de indudable valor. Me gustaría haber podido entrar en más detalle pero el tiempo está limitado. Muchas gracias.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias señor director general. Agradecerle una vez más que haya asistido a esta su comisión y si les parece a los señores y señoras diputadas vamos a suspender durante cinco minutos para poder despedir al señor director general. *[se suspende la sesión a las once horas y cuarenta y seis minutos]*

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): *[se reanuda la sesión a las once horas y cincuenta y cuatro minutos]* Muy bien, señorías, si les parece retomamos la comisión y pasamos al punto número 3 del orden del día, debate y votación de la proposición no de ley número 126/12 sobre las actuaciones a desarrollar al antiguo cuartel de la Merced de Huesca presentado por el Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista. Para la presentación y defensa de esta proposición no de ley tiene la palabra el señor Soro en representación del Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista.

El señor diputado SORO DOMINGO: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías.

Desde Chunta Aragonesista defendemos, hace mucho tiempo, que los poderes públicos tienen que hacer de verdad políticas de vivienda con todo lo que eso implica, lo que implica de intervenir en el suelo, lo que implica de evitar la especulación. Los poderes públicos son los principales responsables de la burbuja inmobiliarias, son los principales responsables de que el Estado español en su conjunto, y en Aragón también, hayamos sufrido una crisis mucho más severa que en otros países que haya producido incluso que se tambalee el sistema financiera y que haya tanta gente que lo esté pasando tan mal.

Dentro de esta política de vivienda pública, sin duda, es esencial el papel que deben jugar los poderes públicos en que el derecho constitucional a una vivienda digna sea real y sea efectivo y uno de los instrumentos fundamentales es, sin duda, es la política de viviendas de protección

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

oficial, tanto en propiedad, como de una forma muy especial, en alquiler para sectores desfavorecidos, para sectores con más dificultades de acceso en la vivienda, principalmente jóvenes o parados. Jóvenes y parados en la actualidad casi es un sinónimo hablar de estos dos conceptos para ese colectivo, y más en la actual situación de dificultades de acceso al crédito.

En definitiva, desde Chunta Aragonesista defendemos que los suelos públicos, los suelos que son propiedad de los poderes públicos deben destinarse a políticas sociales, a políticas sociales de vivienda. Y todo lo que digo se enmarca plenamente además en el Plan de vivienda social 2012-2015 presentado y defendido por el consejero de Obras Públicas, Urbanismo Vivienda y Transporte. Unos planteamientos, como digo, que se incardinan plenamente en los programas de los que se compone este plan de vivienda.

Señorías, vivienda libre ya tenemos bastante, vivienda libre, desocupada, vacía tenemos desde luego de sobre y los poderes públicos, como digo, lo que tienen que hacer es políticas sociales para que la gente que tiene mayores dificultades pueda acceder a una vivienda mediante políticas mediante de viviendas de protección oficial. Y eso es lo que hoy estamos planteando, en un caso particular, en un caso clarísimo, en el caso del antiguo cuartel de la Merced de Huesca, como saben sus señorías entre las calles Padre Huesca, San Lorenzo y el callejón de la Merced, unos terrenos que son hoy propiedad de Suelo y Vivienda de Aragón. Tras el convenio firmado por el Ayuntamiento de Huesca en el año 2001, bueno, están lo antecedentes en la iniciativa y tras pagar casi cuatro millones y medio de euros, el Ministerio de Defensa, no lo dio gratis, Suelo y Vivienda de Aragón es propietario de este terreno en el que hay una edificabilidad de entre setenta y ochenta viviendas.

Lo que planteamos en la iniciativa, señorías es que todo ese suelo, que la totalidad del suelo de uso residencial propiedad de suelo y vivienda de Aragón, del antiguo cuartel de la Merced de Huesca, se destine a la construcción de vivienda sometida a algún régimen de protección pública en venta y en alquiler. Es una cuestión, como digo, que se encardina plenamente en lo que estoy planteando y es una forma de que en Huesca, los poderes públicos, Suelo y Vivienda de Aragón, como ejecutor de las políticas públicas lleven a cabo una política pública de vivienda protegida. Planteamos esta iniciativa además cuando sabemos que hace escasas fechas, Suelo y Vivienda de Aragón solicitó a la Comisión de Urbanismo de Huesca la extinción de la reserva del 30% de la reserva de vivienda de protección, es decir, Suelo y Vivienda pretendía destinar la totalidad de los terrenos a vivienda libre, a especular, en definitiva, y lo que nos preocupa más es por noticias que hemos visto, que ahora ha debido desistir Suelo y Vivienda y lo que plantea que sea el promotor quien decida el uso de esos terrenos, el promotor que pueda adquirir el suelo que él decida si se destina a vivienda libre o a vivienda de protección, algo que nos parece absolutamente inaceptable.

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

Creo que lo que lo mejor para convencer a sus señorías, al menos del Partido Popular, es reiterar lo que dijo el señor Torres, el actual portavoz del Grupo Popular, cuando se debatió en la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes una proposición no de ley similar a la actual la 11/2009 porque suscribo plenamente lo que dijo el señor Torres, y supongo que sus señorías del Partido Popular seguirán suscribiéndolo. Lo leo literalmente: "Nosotros", se refería al Partido Popular, pero como digo, lo suscribimos desde Chunta Aragonesista, "entendemos que justamente en este momento, justamente con la crisis, y no me voy a extender sobre el particular porque sus señorías lo conocen perfectamente, con los problemas que se están generando, yo creo que tenemos que contribuir las administraciones públicas, los poderes públicos, debemos contribuir, y de qué manera, a poner vivienda digna a disposición de las personas cuyas rentas no alcanzan para otro tipo de viviendas", y dijo más cosas el señor Torres. Aquí, hoy, tenemos una oportunidad de que Suelo y Vivienda de Aragón con sus suelos construya viviendas de protección oficial. Aprovechémosla y cumplamos lo que decimos cumplir y lo que hacemos cumplir a otros. Hoy señorías, tenemos otra oportunidad, tenemos la misma oportunidad que en el año 2009 de que Suelo y Vivienda construya protección oficial, como digo, con los argumentos que el propio señor Torres utilizó.

La segunda parte de la iniciativa, se plantea algo también que es muy urgente, que es el derribo de las edificaciones, siguen estando en pie, entre comillas, las edificaciones, deteriorándose con un problema de salubridad, planteamos por motivos de saneamiento que se derriben las edificaciones que conforman el acuartelamiento y además que de forma provisional, el espacio libre resultante se utilice para uso ciudadano, hasta que se culminen los trámites administrativos que puedan ser necesarios para el inicio de las obras de edificación. En definitiva que se demuela la construcción y que hasta que se avance en el inicio de obras de edificación, que se utilice el suelo para uso ciudadano.

Les voy a recordar un informe emitido el día 13 de agosto de 2010 por el jefe de servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Huesca referente al cuartel de la Merced en el que se decía expresamente: "Se propone requerir a dicha empresa, a la empresa pública Suelo y Vivienda de Aragón, para que adopte las medidas de seguridad necesarias de inmediato", se decía ya entonces, añadía que "se debería indicar a Suelo y Vivienda de Aragón que lo más conveniente es proceder al derribo de las edificaciones en mal estado y al posterior vallado del solar". Y se añadía y terminaba: "todo ello ante la demora por parte de dicha empresa en acometer las actuaciones urbanísticas previstas".

En definitiva, señorías, es lógico, es ético, que se exija a la Administración lo mismo que lo que se exige a los particulares, y como digo, que hasta que empiece la edificación esperamos que

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

para vivienda de protección pública, hasta ese momento se proceda al derribo de las edificaciones y además que pueda ser utilizado para usos de interés ciudadano.

En definitiva, señorías, solicito coherencia, solicito que se vote lo mismo que se votó en el año 2009 y que se diga a Suelo y Vivienda de Aragón que lo que las Cortes de Aragón quieren en ese solar es vivienda de protección oficial.

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

Bien, no se ha presenta do ninguna enmienda a esta proposición no de ley, así que continuamos con el orden más o menos habitual de intervención de los diversos grupos. Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLÁNS: Gracias, señor presidente. Bueno, lógicamente, la propuesta de Chunta Aragonesista tiene dos cosas bien distintas, una es la sanear urbanísticamente todo lo que es el cuartel y toda la zona del casco, esa zona del casco de la entidad, y desde luego, que nosotros consideramos que ahora misma probablemente sea una cuestión prioritaria habida cuenta de cómo está la situación en ese ámbito.

Y en segundo lugar, como bien ha explicado el portavoz de Chunta Aragonesista, facilitar vía la vivienda protegida, facilitar el derecho, el acceso a una vivienda y en base a los dos objetivos que plantea la propuestas de Chunta Aragonesista, pues nuestro grupo parlamentario lo va a votar a favor.

Cierto es que la vivienda protegida hoy tiene un serio problema, consecuencia de la no acción del Estado en la intervención en la vivienda en los últimos años, lo que ha ocasionado que haya un gran volumen de viviendas libres a disposición de los compradores que pudiera haber, por otro lado pocos, porque como sabéis la banca da poco dinero. Entonces, el problema que nos estamos encontrando, que nuestro grupo es conocedor de él, es que la misma banca, la misma banca privada que es la que tiene las hipotecas tampoco es partidaria de facilitar créditos para la adquisición, primero la construcción y después para la adquisición de las viviendas, ya sean nuevas protegidas o libres y, desde luego, las protegidas tampoco.

Además de eso, desde el Gobierno del grupo, en este caso socialista, en el pasado mandato a nivel del Estado, se redujeron las ayudas en materia del acceso de la vivienda protegida de tal modo que se hizo menos interesante para el comprador la adquisición de vivienda protegida, de tal modo que se facilitaba también a la banca la posibilidad que las viviendas libres fueran más interesantes y de algún modo, la vivienda protegida no podía competir en igualdad con la libre, en el sentido de que como todo el mundo sabe, la vivienda protegida tiene una serie de cargas añadidas en el sentido

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

de la transmisión de las mismas y por tanto, desde ese punto de vista, se estaba haciendo un favor a la banca en detrimento del acceso a la vivienda y desde luego, en detrimento de la vivienda protegida ya sea en venta o alquiler

Esa es un poco la situación de la vivienda protegida y que nosotros, ya he dicho, más allá de que vamos a apoyar la propuesta nos vamos a encontrar seguros si saliese esta propuesta, nos encontraríamos con la situación de que se derribaría todo el entorno, se acondicionaría como se han hecho en otros solares otras ciudades o como se ha planteado también la misma ciudad de Huesca, pero desgraciadamente, probablemente no se comenzaría a facilitar el acceso a la vivienda en algún tiempo por lo que acabo de explicar, porque desde las entidades bancarias están poniendo límites al crédito para la construcción de nuevas viviendas y luego se está poniendo importantes límites a los ciudadanos para obtener créditos. De tal modo que hoy los pisos libres están bajando de precio a velocidad de vértigo, habida cuenta también de la modificación de todo el sistema bancario por lo cual tienen que poner más provisión de fondos, y esto está haciendo que la banca pues tenga gran interés en colocar su vivienda libre que está en el mercado, en stock y dificulte la vivienda protegida.

Sobre esa cuestión, creo que tenemos un gran reto desde estas Cortes, volver a dinamizar la vivienda protegida y en ese sentido, nuestro grupo parlamentario presentará alguna iniciativa en breve.

Ya para concluir, decir que una vez más vamos a ampliar la propuesta y que, desde luego, similar a otras propuestas que nuestro grupo ha presentado en otros lugares y por tanto es plenamente coherente con lo que nosotros pensamos.

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

Por el Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, señor Blasco.

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

Esta proposición no de ley o similares ya se han venido viendo en sucesivas iniciativas tanto en esta Cámara como en el Ayuntamiento de Huesca y en ese sentido, la postura del Partido Aragonés siempre ha sido la misma y así en el reciente pleno que hubo el pasado día 25 de abril en Huesca, el Partido Aragonés votó en contra de esta iniciativa con los razonamientos que ahí se expusieron. Ya se hizo también en el pleno municipal del 2009 donde se presentó una enmienda hablando precisamente de que si hubiese una parte de esos aprovechamientos que se destinasen a vivienda de protección autonómica.

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

También en las proposiciones no de ley del 2009 y del 2007, quiero decir que esto se ha ido aquí planteando y es verdad que con el escaso éxito, porque hasta ahora creo que no ha salido nunca con los votos favorables ni de la comisión, ni del pleno. Hablar ahora de construcción de viviendas casi es hablar de hacer milagros, porque tal y como está el mercado inmobiliario es complicado que alguien se anime a hacer promociones de cualquier tipo.

El sistema financiero está como está y yo creo que en estos momentos se ha comentado ya por parte de algún portavoz, no es fácil acceder a la financiación ni para poder hacer viviendas de un tipo, ni de otro y desgraciadamente aun está peor que lo puedan hacer los particulares y estamos viendo como en el caso de Zaragoza por ejemplo, a la hora de adjudicar las viviendas de protección oficial en algunas ocasiones ha habido problemas precisamente porque luego los ciudadanos no pueden acceder a la financiación.

Por eso también es bueno hablar de las viviendas de alquiler, yo creo que es una solución en principio para algunos casos y ahí estamos de acuerdo en que hay que hablar de viviendas de protección en régimen de alquiler. Pero dicho eso lo que no hemos estado nunca de acuerdo el Partido Aragonés y lo hemos dicho ya en otros foros es que en todo tenga que ser de un tipo o de otro, es decir, que todo tenga que ser de vivienda de protección o todo libre, a nosotros nos parece más coherente y más correcto el que haya una mezcla de tipología de vivienda y sobre todo en sitios que así lo permiten, como es el caso en el que estamos hablando de La Merced.

Creo que hace unos días –no tengo el dato- se hablaba de algún promotor en Huesca que pretende hacer mil y pico viviendas en el entorno del palacio de congresos, todas viviendas de protección, es decir, a veces hacemos también una inflación de determinados niveles de viviendas, cuando a nosotros nos parece más correcto que pueda existir una mezcla de usos.

Tampoco nos parece del todo correcto –lo tengo que decir- que tenga que ser el constructor o el promotor el que decida si es de este tipo o de otro, también pensamos que hay que respetar la autonomía municipal y en este caso los ayuntamientos tienen mucho que decir a la hora establecer los criterios con los que se tienen que mover. Por eso nosotros en el punto primero no estamos de acuerdo en que la totalidad de los usos tengan que ser de viviendas algún tipo de protección pública, insisto tampoco decimos cuánto, pero nos parece que sería más correcto que hubiese una diversidad en la tipología de la vivienda, y en cuanto al segundo punto es evidente que si los elementos se deterioran no ganan nada, además los solares en ese caso no sirven más que para almacenar escombros o suciedad, por lo tanto sí que nos parecería bien que mientras se culminan los trámites administrativos se pueda efectuar ese derribo y esa reutilización del solar por parte de los vecinos de Huesca, y si el proponente lo admite pediríamos la votación separada de los dos puntos.

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

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muy bien señor Blasco. Por el Grupo Parlamentario del Partido Socialista el señor Ibáñez tiene la palabra.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias señor presidente.

El Grupo Parlamentario Socialista votará a favor de esta proposición no de ley porque es un proyecto importante para regenerar y esponjar el casco antiguo de la ciudad de Huesca. Creo que todos ustedes saben señorías que este es un proyecto, un expediente que se inició hace ya diez años, que como suele ocurrir con la mayoría de estos expedientes tienen una tramitación compleja, complicada. En primer lugar tuvo que haber un acuerdo con el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Defensa tuvo que proceder a la desafección del edificio, posteriormente se compró, el Gobierno de Aragón lo compró, hubo que hacer modificaciones de planeamiento, se ha tenido que llegar a acuerdos con otros propietarios implicados que tenían sus viviendas anexas a este edificio y que cuando se derribe lógicamente van a tener que ser derribadas igual. Se tuvo que realizar el proyecto de derribo, etcétera, etcétera, todos los trámites que todos los que estamos aquí conocemos.

Pero en este momento entendemos que todo ese trabajo previo está realizado ya, el consejero en octubre del año pasado en una visita a la ciudad de Huesca, en una rueda de prensa con la alcaldesa de la ciudad de Huesca se fijó un plazo, él mismo habló de seis meses, desde octubre si sabemos contar ya se ha pasado el plazo, el consejero que suele ponerse plazos muy largos siempre, pues al final por la inacción a la que nos tiene acostumbrados, incluso los plazos que el mismo se pone se le pasan, no se ha hecho –bajo nuestro punto de vista- nada de nada al respecto.

Pero es que además con este tema señorías, queremos dejar también claro es que hablan de milagros, hablan de las dificultad de las promotoras, hablan . . . pero si es que sino tenemos ese problema, aquí hay una empresa que se llama suelo y vivienda de Aragón, que es una empresa pública, que es una empresa que tiene liquidez, es una empresa desde donde se están pagando las nóminas de Plaza, hay un convenio que estamos estos días intentando obtener información, es una empresa que tiene dinero del presupuesto de la comunidad autónoma suficiente y que se supone que una de las razones fundamentales de suelo y vivienda de Aragón sería en estos momentos donde la iniciativa privada puede tener dificultades a la hora de obtener créditos y demás, sea una herramienta que se utilice por parte del Gobierno.

Este Gobierno señorías, para los que no lo sepan tiene sometida a suelo y vivienda de Aragón a la total inacción, tienen orden los trabajadores de no hacer nada. Y dentro de esa política de reestructuración de la corporación empresarial, igual que están haciendo en algunos casos con los bancos, que bancos buenos, bancos en situación más o menos, si le anexionan otros muy malos

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

al final el bueno acaba convirtiéndose en malo. Nos da la sensación de que lo que quieren los actuales responsables del Gobierno de Aragón que suelo y vivienda de Aragón, que creo que tiene personal que ha demostrado su capacidad y su valía para realizar obras de todo tipo, insisto que tiene liquidez y que ha demostrado que puede ser una empresa rentable con una buena gestión, pues nos da la sensación de lo que se quiere hacer es liquidarla y pasar de una empresa como digo el Gobierno actual debería de reconocer como una herencia buena de los anteriores responsables del Gobierno de Aragón, porque toda la herencia no es mala, ni siquiera es mala la que nos pretenden decir, porque claro, es curioso que en pleno año 2010 después ya del famoso mayo del 2010 que parecía que era el fin del mundo y que han conseguido en muy poquitos meses que mayo del 2010 comparado con mayo del 2012 sea una aproximación siquiera a la nefasta situación en la que estamos, el Partido Popular no paraba, como ha dicho el portavoz de Chunta de pedir inversiones, de pedir que se hicieran cosas, una situación de crisis que no se la han encontrado ustedes cuando han llegado al Gobierno por más que se empeñen en quererlo decir así.

En definitiva nosotros entendemos que es una actuación muy importante para la ciudad de Huesca, que es una actuación que tiene los deberes hecho, que se han hecho todos los trámites que había que hacer en los últimos años y que en estos momentos no queda más que pedirle al Gobierno de Aragón, es en la única parte en la que nosotros no coincidíamos al cien por cien con la iniciativa, o sea no hay que decirle a suelo y vivienda nada, hay que decirle al Gobierno de Aragón, al consejero de Obras Públicas que le diga a suelo y vivienda que ejecute esa obra y que el suelo es suyo, hay que hacer de momento el derribo, está el proyecto, es cuestión de que suelo y vivienda ejecute y lo puede hacer también por sus propios medios, como ha hecho otra serie de obras y que ejecute el derribo, y a partir de ahí que se planifique, que se piense qué es lo que se puede hacer y qué número de viviendas son las que se necesitan en Huesca, de qué tipo. El Gobierno de Aragón ha venido aquí el director general y el consejero, también en una comparecencia un poco atípica que no había ocurrido nunca, a vendernos un plan de vivienda social, fundamentalmente destinada al alquiler y del que nunca más se supo. Insisto y en suelo y vivienda de Aragón están todos los trabajadores parados pero porque tienen orden, no les dejan hacer nada, es que se les ha dicho que no hagan absolutamente nada. Con lo cual no entendemos dónde está el problema y ojala la presentación de esta proposición no de ley, sirva para que por parte de los diputados y diputadas del Grupo Popular le transmitan al Gobierno, la necesidad de que Suelo y Vivienda, haga cosas porque Suelo y Vivienda puede hacerlas, tiene personal, tiene medios, tiene dinero y tiene presupuesto, en el presupuesto de este año para poder hacer esta actuación y unas cuantas más que son necesarias en nuestra comunidad autónoma.

Muchas gracias, señor presidente.

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

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Martínez.

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Gracias, presidente.

Señorías, antes de abordar la cuestión, los dos puntos que integran la iniciativa, me gustaría recordar que los terrenos del cuartel de la Merced fueron adquiridos efectivamente como han dicho mis predecesores por Suelo y Vivienda de Aragón por un importe de casi cuatro millones y medio de euros a la gerencia de infraestructuras y equipamientos de Defensa, esta adquisición se hizo en el año 2007.

Actualmente están clasificadas como suelo urbano no consolidado y **¿ciertos centros?** del de actuación 19.01 del Plan General de Ordenación Urbana de Huesca y me gustaría señalar también que en un primer momento el Ayuntamiento de Huesca suscribió con esta gerencia de defensa un convenio en virtud del cual esos terrenos se destinaban a uso residencial privado, es decir, vivienda libre no precisamente de protección oficial.

En el año 2008 se aprobó el Plan General de Ordenación Urbana de Huesca y en el año 2009, como bien han dicho el portavoz socialista, fue necesario realizar una modificación puntual de este plan para adaptar o aprobar las normas específicas urbanísticas de este suelo.

Es importante también, considerar porque no es baladí, que además de lo que es de Suelo y Vivienda, que tiene solamente el 80% de la titularidad de estos terrenos, existen tres propietarios particulares si no recuerdo mal que además viven, existen vivienda ocupadas por propietario, lo cual podría dificultar en cualquier caso, cualquier tipo de actuación que sobre el terreno se haga.

La cuestión además que hoy estamos debatiendo, no es una cuestión nueva, es una cuestión que ya viene de antiguo, tanto en las Cortes como la propia realidad física de los terrenos porque en el año 2007, Suelo y Vivienda de Aragón, el ejecutivo aragonés de aquel momento, a través de su empresa pública, adquirió estos terrenos fundamentalmente para construir vivienda libre. Y es curioso que en este momento en el que nos encontramos de crisis económica porque eso no se puede obviar, tenga que ser el ejecutivo de Aragón, el que en un único sentido además vivienda libre sí o sí, perdón, vivienda protegida sí o sí, tenga que solucionarlo.

Entonces, hecho este punto de partida, voy a diferenciar claramente los dos puntos que integran la iniciativa en tanto en cuanto el voto por nuestra parte va a ser diferenciado.

Respecto al primero de los puntos, exige por parte de la iniciativa que se exija al Gobierno aragonés que se destine la totalidad de los terrenos a vivienda de protección, algún tipo de protección, o en propiedad o en alquiler. Mire, esto no se puede exigir desde una perspectiva legal, simplemente legal, porque en los suelos en los que nos encontramos, es decir, suelo urbano no

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

consolidado, la ley exige reservar a vivienda protegida, al menos un 30% de los terrenos, con lo cual si el Gobierno aragonés o su empresa pública estableciera esta reserva para todos los terrenos, realmente estarían condicionando de una manera total el futuro desarrollo urbanístico de la zona. Si lo que queremos es precisamente potenciar o revitalizar este ámbito de actuación en Huesca, no parece de sentido común que la totalidad de esos terrenos se tengan que destinar precisamente a vivienda protegida y no puedan cohabitar o coexistir con vivienda libre. Eso no significa que los promotores públicos o privados que pudieran venir a acometer esta actuación, puedan destinar la totalidad de los terrenos a vivienda protegida pero el Gobierno aragonés y su empresa pública, Suelo y Vivienda de Aragón no pueden establecer esa reserva para la totalidad.

Es evidente también que la Administración pública, como bien ha dicho el portavoz del grupo proponente, pues la Administración pública tiene la obligación de garantizar el acceso de los ciudadanos a viviendas de protección pública, y evidentemente tiene que hacerlo más en la época de crisis económica y crisis social que estamos atravesando, evidentemente. Lo que ocurre es que si queremos ser serios en este tema, no se puede lanzar al mercado promociones de vivienda que luego no puedan tener cabida dentro del mercado. Es decir, en la actualidad, en esta área de actuación, en esta unidad de ejecución, en la zona de los terrenos del cuartel, del antiguo cuartel de la Merced, Suelo y Vivienda de Aragón, ya está realizando actuaciones, no es como lo que ha dicho el portavoz socialista que están paralizados. Es decir, se están ejecutando, cosa que en el año 2009 cuando el Partido Popular votó a favor de la moción presentada, no existía, se están ejecutando ya setenta viviendas de protección pública, lo que supone seis mil setenta y nueve metros cuadrados edificadas frente a los tres mil metros cuadrados edificadas que supondría solamente el cuartel de la Merced.

Por otra parte, además de en este ámbito de actuación del cuartel de la Merced, existen tres promociones por parte de Suelo y Vivienda de Aragón que están ejecutando ciento ochenta y cinco viviendas de protección pública, con lo que el objetivo de garantizar en la ciudad de Huesca, las viviendas de protección pública, creemos que se cumple, que está cumplido. Por lo tanto, no sería necesario destinar en este ámbito territorial la totalidad del suelo a lo que es vivienda protegida.

Existe un manifiesto interés, así lo ha dicho el consejero y el Ayuntamiento de Huesca también, que actúan de forma coordinada en revitalizar este sector. Es decir, en acometer el desarrollo de los antiguos terrenos del cuartel de la Merced, que podrá destinarse a vivienda sometida a protección o no. Es decir, podrá ser desarrollada, bien por la empresa pública, Suelo y Vivienda o no. Pero en cualquier caso, creemos que la vivienda, los terrenos destinados a vivienda protegida están suficientemente cubiertos. Por lo tanto, vamos a votar en contra del punto primero.

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

Respecto al punto segundo, sí que estamos conformes con ese punto, en tanto en cuanto, evidentemente es perjudicial para la zona, para los vecinos, para la propia ciudad de Huesca que ese entorno se encuentre en las condiciones que se encuentra. De hecho se está estudiando el estado de las edificaciones que componen el antiguo cuartel para en su caso proceder al derribo de todo o parte del mismo, habiéndose producido ya, en fechas recientes, la limpieza y la adecuación del espacio libre entre las edificaciones estando ya avanzado un proyecto de derribo. Le recuerdo, no obstante, que desde el año 2009, como ha dicho el portavoz socialista, existía un proyecto para derribar este cuartel que no se ejecutó, entonces ahora, el actual ejecutivo aragonés, en coordinación con el Ayuntamiento de Huesca, se pretende, y ya les adelanto, realizar esta actuación.

Respecto a la urbanización provisional de los terrenos, vamos a votar a favor de este punto, como les digo, en contra un poco de la posición que mantuvimos en el Ayuntamiento de Huesca, porque en aquel momento la moción presentada en el ayuntamiento de exigía una urgencia en la urbanización. Como todos ustedes saben, la urbanización es un proceso complejo, en este caso el sistema de ejecución de planeamiento fijado por el plan general de ordenación urbana para estos terrenos es un sistema de compensación, en virtud del cual, los propietarios reparcelan, urbanizan y ulteriormente edifican. Por lo tanto, una vez que se desarrollen todos estos trámites administrativos, claro que sí, estaríamos a favor de que se realizase esta edificación. Por eso, solicitamos votación separada para ambos puntos.

Muchas gracias.

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

Señor Soro, todos los grupos, o dos grupos han solicitado votación separada, usted dirá.

El señor diputado SORO DOMINGO: No hay ningún problema, señor presidente.

El señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Pues si les parece pasamos a votación. **Votos a favor del punto número 1 de esta proposición no de ley, ocho. Votos en contra, nueve. Muy bien, pues este primer punto de la moción, decae.**

Votos a favor del segundo punto de la moción, unanimidad.

Muy bien, pasamos al turno de explicación de voto. Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, no, señor Aso. Por el Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista, señor Soro.

«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 SORO DOMINGO: Sí, señor presidente, gracias.

En primer lugar, quiero agradecer a todos los grupos que hayan votado a favor del segundo punto, y agradecer además al Grupo Socialista, al Grupo de Izquierda Unida que hayan votado además a favor del primero de los puntos. Lamentar el voto ahora del Partido Popular diferente al voto que hubo, como digo, hace un par de años.

Señor Blasco, yo no creo en los milagros, no espero que haya algún milagro que haga que haya más viviendas y que la gente lo pueda comprar. Sí que creo en la intervención de los poderes públicos, y creo que los poderes públicos tienen la obligación de intervenir, como decía, en el mercado del suelo y muy directamente por medio, como digo, de la viviendas de protección oficial.

El problema es que nadie habla de esa mezcla de la que usted hablaba, de vivienda libre, vivienda de protección, lo público, lo privado, no no. Lo que plantea Suelo y Vivienda de Aragón es no hacer ni una sola vivienda de protección en estos terrenos y es lo que nos parece absolutamente ya rechazable. Y mire, me gusta oírle decir que no le parece bien lo que ha dicho Suelo y Vivienda, de que sea el promotor en su caso el que decida, ahí estamos completamente de acuerdo, tiene que ser la Administración aunque sea a través de una empresa pública, la que decida que se hace con el suelo público.

Completamente de acuerdo con usted, señor Ibáñez en que hay una solución que es la promoción pública. A eso nos atrevemos a que los poderes públicos promuevan, no solo intervengan en el mercado del suelo, sino que además promuevan, que intervengan como promotores porque esa es de verdad la forma de ejercer las competencias.

Señora Martínez, le aseguro que nos lo tomamos muy en serio este tema, supongo que lo ha hecho sin intencionalidad lo que ha dicho. Yo sigo sin entender qué es lo que ha cambiado desde el 2009, de verdad que no lo entiendo. En el 2009 no han aparecido las viviendas de Martínez de Velasco y todos las demás como setas, ¿no se sabía entonces que iba a haber esas viviendas de protección? Señora Martínez, ya se sabía. Mire, lo que votaron ustedes a favor en el año 2009, como digo ya sabiendo que iba a haber otras viviendas era instar al Gobierno de Aragón a que garantice que todo el suelo disponible y propiedad de Suelo y Vivienda de Aragón en el antiguo cuartel de la Merced de Huesca, sea destinado a la construcción de viviendas de alquiler y VPA. Es que justo lo que estamos planteando nosotros en este momento, lo dice con criterios legales, no ha cambiado la ley. Si hace dos años se podía acordar esto, no ha cambiado la ley en este aspecto. Me refiero, si hace dos años se podía acordar y ustedes lo votaron a favor, no entiendo por qué ahora no se puede votar y repito, no es cuestión de que cohabiten o coexistan dos regímenes de viviendas, es una cuestión de que lo que se está planteando desde Suelos y Viviendas de Aragón es que no haya ni una sola vivienda de protección. Y yo, mire, discrepo, respetuosamente, por supuesto con su planteamiento, con el planteamiento del Grupo Popular de que las viviendas de protección oficial

«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 está en marcha en Huesca, pues ya está todo cubierto, ya está todo cumplido, no es así, señora Martínez.

Repito, muchas personas podrían acceder, no es fácil es cierto, podrían acceder a una vivienda de protección pero son las que jamás van a poder acceder a una vivienda libre. Y en quienes tienen que pensar los poderes públicos es en esas personas, en las personas que su única posibilidad es acceder a una vivienda de protección.

Y termino, señor presidente ya, y voy a volver a citar al señor Torres porque es que me parece muy expresivo lo que él dijo cuando el Partido Socialista y el Partido Aragonés votaron en contra de esta iniciativa. Hablaba de que había que mandar un mensaje de sen civilidad y decía el señor Torres que esta comisión: “tenemos que mandar un mensaje de sensibilidad a los ciudadanos y es lo que no mandamos votando en contra de esta iniciativa”, repitió, “es lo que no mandamos votando en contra de esta iniciativa”. Realmente, él se refería entonces al Partido Socialista y al Partido Aragonés, yo se lo digo ahora a ustedes en su nombre, realmente han hecho un flaco favor al mensaje que mandamos a los ciudadanos, eso es lo que decimos a la ciudadanía, poca sensibilidad, como les digo, y un mensaje, desde luego, muy poco solidario con los ciudadanos cuya única posibilidad de cumplir su derecho fundamental al acceso de una vivienda digna es por medio de la protección oficial.

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

Les rogaría a todos los diputados que en el turno de explicación de voto, por favor se ciñeran a la explicación de voto si no ha sido más larga que la intervención, pero bueno. Por el Grupo Parlamentario Aragonés, señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Sí, muy brevemente.

No es una cuestión de milagros, yo he dicho, señor Soro, que lo que creyera fundamentalmente en la autonomía municipal a la hora de establecer los criterios sobre los desarrollos de determinados ámbitos y que no creíamos que fuese bueno ni en un sentido ni en otro que solo hubiese una tipología de viviendas sino que somos más partidarios que si una mezcla. ¿Los porcentajes? Ya se marcarán en las correspondientes negociaciones que se establezcan.

A partir de ahí, poco más que añadir, yo creo que son temas que en estos momentos son largos y son latosos y son complicados de desarrollar por la situación en la que nos encontramos todos. Será difícil en estos momentos encontrarlos, pero nos parece, insisto, nos parece importante y lo hemos mantenido, incluso en algunas enmienda que se han presentado anteriormente en que

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

sea también el Ayuntamiento de Huesca que pueda definir con las negociaciones que tenga que llevar a cabo la realidad de ese sector.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, presidente.

Vamos a ver, nosotros hemos votado a favor, con lo cual pues creo que está bastante claro lo que pretendíamos, pero lo que no entendemos es los grupos que apoyan al Gobierno si no están de acuerdo, parece ser en que la totalidad del suelo se dedique a eso, era tan sencillo como haber presentado una pequeña enmienda, diciendo, oiga, mire usted: “las viviendas serán las que determine el Ayuntamiento de Huesca”, con lo cual nosotros hubiéramos estado perfectamente de acuerdo. Hablen con el Ayuntamiento de Huesca, mire las necesidades que tiene la ciudad en estos momentos y lleguen a un acuerdo y era tan sencillo como haber presentado una enmienda a punto primero en este sentido para que hubiera sido el Ayuntamiento de Huesca quien hubiera decidido cuántas libres cuántas públicas, de alquiler, era muy sencillo, no han querido hacerlo. Ustedes sabrán por qué, pero era tan sencillo como es.

En cuanto a los milagros, señor Blasco, yo ya no sé si necesitamos milagros o no. Al principio creía que no, sí sí, ya lo sé, pero usted ha dicho que no usted ha dicho que era un milagro hablar de hacer vivienda en estos tiempos en su primera intervención, sí. Entonces, ya digo, yo creía que no necesitamos milagros porque tenemos a Suelo y Vivienda, como he dicho antes, que puede obrar el milagro sin ser un milagro. Pero ya tengo una duda, puede que sí que necesitemos un milagro, que es que este Gobierno de Aragón empiece a hacer algo y haga algo ya, probablemente ese sería el milagro que necesitáramos y desde el Grupo Parlamentario Popular no he oído ningún argumento en relación a la decisión que han tomado de tener totalmente inactiva a una empresa modélica como es Suelo y Vivienda de Aragón.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, señora Martínez.

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Sí, brevemente presidente.

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

Sensibilidad, señor Soro, es no poner en el mercado una promoción o promociones de viviendas que luego no vayan a tener un resultado factible, un resultado viable.

Y respecto al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, le digo una cosa, usted explique su voto, nuestro voto lo explicamos nosotros. Le voy a decir una cosa, además usted también tiene mucho que explicar porque en el año 2009 votaron precisamente en contra de lo mismo que ustedes hoy han votado a favor.

Muchas gracias.

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

Señoras y señores diputados ha acabado el debate sobre esta proposición no de ley y si les parece vamos a iniciar la siguiente proposición no de ley. Debate y votación de la proposición no de ley numero 140/12 sobre inversiones en tramos claves de carreteras del Pirineo presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su presentación y defensa tiene la palabra el señor Ibáñez como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista y con un tiempo no superior a ocho minutos, señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Muchas gracias, presidente.

Intentaré no utilizar ni siquiera los ocho minutos.

Y bueno, siento tener que iniciar mi intervención como ha hecho el portavoz de Chunta Aragonesista, pero ya saben que ya se lo dije hace tiempo que tengo como libro de cabecera, tengo el diario de sesiones, las intervenciones del portavoz del Grupo Popular en la materia, en la comisión de obras públicas [*murmillos*] a la sazón, ahora portavoz del Grupo Parlamentario Popular porque la verdad es que no tiene desperdicio. Voy por el primer volumen, en fin, al final de la legislatura creo y además ahora como los servicios de estas Cortes además de diario de sesiones o en algunos casos lo que nos dan son las imágenes, el video, es fantástico ver al señor Torres ahí donde está el señor Campoy y las cosas que decía en relación con esta proposición no de ley que hoy presenta el Grupo Parlamentario Socialista. No sé si alguno de ustedes habrá tenido la curiosidad de darle al enlace y ver lo pero se lo recomiendo en cualquier caso aunque sea posterior a la comisión.

Por nuestra parte, como grupo parlamentario y puesto que, lo vamos a decir una vez más, puesto que este Gobierno de Aragón todavía no nos ha dicho cuáles son sus prioridades, cuáles son sus intereses, cuál es su planificación en materia de arreglo de carreteras, excepto eso que al consejero de gusta tanto, de ponerle medias suelas a las carreteras, pero ni siquiera nos ha dicho a qué carreteras le va a poner las medias suelas, no se sabe si va a poner las medias suelas a todas,

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

solo a una parte, o a cuál. Pues en tanto en cuanto, el Gobierno y los grupos que apoyan al Gobierno, no sean capaces de forzar al Gobierno que diga de una vez ya en el año 2012 en qué se va a gastar los diecisiete millones y medio de euros que tiene para conservación y mantenimiento. Tampoco es tan difícil eso, estamos ya en mayo, a final. En qué se van a gastar esos dineros. Y los dos millones de obra nueva que van a hacer según el presupuesto de este año, dos millones de euros, cantidad impresionante, difícil qué se va a hacer con ellos, pues en fin, a ver si en el segundo semestre del ejercicio ya somos capaces de que nos digan eso, y a partir de ese momento, como he dicho otras veces, el Grupo Parlamentario Socialista dirá si está de acuerdo o no está de acuerdo o qué opinión tenemos pero ya dejaremos de presentar esta serie de..., esta batería de iniciativas como la que presentamos hoy. La que presentamos hoy, además tiene una particularidad que además se incluye algunas infraestructuras que son competencia del Gobierno de la nación, no solamente del Gobierno de la comunidad autónoma, como hacíamos hasta ahora. Y la otra característica de esta proposición no de ley es que nos referimos a un territorio muy específico de la comunidad autónoma como es el Pirineo y como son las comarcas del Sobrarbe y la Ribagorza. Entonces, en fin, dicho lo dicho, yo no tengo ninguna duda de que el Grupo Parlamentario Popular, pues, votará a favor, al menos del punto primero que es “solicitar al Gobierno central, con la máxima celeridad, la puesta en marcha de las inversiones en los tramos pendientes de la nacional 260 entre ¿Baluport-Fiscal?, en el Sobrarbe, y Campo-Castejón de Sos-Benasque en la Ribagorza”. Porque en estas carreteras, se lo recuerdo también de paso, el señor Torres decía que, en fin, que no se había hecho nada, que iba muy lento todo, muy despacio, pero en los últimos años se han invertido en torno a ciento diez millones de euros, que ya nos daríamos, desde el Grupo Parlamentario Socialista, con un canto en los dientes, si me permiten la expresión, de que dentro, ya no digo cuatro años, y ocho años espero que no gobiernen tanto tiempo, sería demasiado, sería excesivo. Pero bueno, si dentro del periodo de tiempo que gobierne el Partido Popular si son capaces de igualar la mala gestión y el desastre de invertir ciento diez millones de euros en la carretera nacional 260.

El punto segundo, “instamos al Gobierno de Aragón a impulsar los trámites administrativos para ejecutar de forma inmediata por la alternativa más sostenible la carretera que une el Valle de Gistain y Benasque”. La información que nosotros tenemos es que por parte de los responsables del anterior ejecutivo, y entiendo que desde la dirección general de carretera, el señor Blasco conoce muy bien al anterior director general, que es su asesor, como dice ahora en esta materia, pues creemos que el Gobierno de Aragón ya tiene claro cuál es el tramo, o sea, cuál es el trazado que más lógico con menor impacto, más sostenible, como decimos, para unir el Valle de Gistain y el de Benasque una vez más en la comarca del Sobrarbe y otro en la de la Ribagorza, porque entendemos

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

que eso cerraría un poco el mapa de comunicaciones autonómicas en el Pirineo, en estas dos comarcas.

Así mismo, solicitamos que se impulse el acondicionamiento de los kilómetros pendientes de la A135, carretera autonómica, entre Broto y Puente de los Navarros, Ordesa.

Y en el punto cuarto, y por ir terminando, impulsar los carriles de aceleración de la A-138 en la comarca del Sobrarbe.

Ya soy consciente de que el señor consejero, señor Fernández de Alarcón, en el pleno me dijo que no tenía ni idea de lo que era un carril de aceleración y lo que era un tercer carril, en fin, mis conocimientos técnicos alcanzan hasta donde alcanzan pero, en cualquier caso, yo creo que es bastante sencillo lo que proponemos. Ya los ingenieros ya decidirán luego si es un carril de aceleración, de desaceleración, de subida o de bajada. Que lo decidan ellos que para eso han estudiado muchos años. Pero lo que a nosotros nos parece fundamental es que la A-138 haya un tercer carril que permita el adelantamiento sin riesgo, por cierto, en una carretera que ustedes saben que concentra los setenta kilómetros de un riesgo de siniestralidad medio-alto y que como en algunos puntos negros de los que tenemos en Aragón.

En definitiva, con todos estos argumentos, que además he visto que han escuchado atentamente, pues no tenemos ninguna duda y se lo pedimos y se lo agradeceremos desde el Grupo Socialista que voten a favor de esta proposición no de ley.

Muchas gracias, señor presidente.

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

No se ha presentado ninguna enmienda a esta proposición no de ley. Así que continuamos con el resto de los grupos.

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLÁNS: Gracias, señor presidente.

Pues decir que vamos a apoyar la propuesta del Grupo Socialista.

Lo cierto es que más allá de las iniciativas que se van trayendo a esta Cámara, la situación en relación a las carreteras es muy preocupante porque ni el Gobierno dota de las partidas adecuadas para hacer el mantenimiento, reparación, por el sistema tradicional de obra pública, ni avanza el famoso Plan RED que saben todos ustedes que nuestro grupo era contrario al mismo por lo que entendemos es una privatización del servicio de carreteras.

Desde luego la situación es muy seria porque va pasando el tiempo y nuestro grupo parlamentario no tiene conocimiento de cual es el plan. Desde luego el plan no puede ser poner

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

medias suelas que como me aclaró el señor consejero simplemente poner “la capica” de asfalto por encima y “una lechada bituminosa” que se vino a esta Cámara en una propuesta anterior.

Desde luego, nosotros consideramos que el Pirineo ha sido el pagano de muchas políticas, desde luego, probablemente, bueno, la famosa construcción de presas y la obtención energía a partir de las misma ha generado, entre otras cosas, abandono de muchísimos de los pueblos y, desde luego, necesita inversión. Y en ese aspecto la mejora en infraestructuras de carreteras, además de otras, como pudieran ser el agua, los servicios o incluso el mismo acceso a Internet es algo completamente necesario que desde nuestro grupo apoyamos.

La mejora de las carreteras de las que aquí se ha propuesto desde luego ayudará al turismo en la zona, pero no sólo al turismo sino a la creación de otro modelo de desarrollo en el ámbito del Pirineo, modelo de desarrollo completamente necesario para asentar población que no dependa única y exclusivamente del turismo. Y, desde luego, nosotros entendemos que algunas de estas carreteras deberían de haberse hecho ya hace mucho tiempo, desde las diferentes administraciones porque algunas de ellas tienen afecciones para el tráfico verdaderamente importantes y desde luego creemos que deberían de haberse solucionado ya hace muchos años, entre otras cosas por ejemplo los accesos a la localidad de Benasque.

Concluyo incidiendo, reincidiendo nuevamente, que vamos a apoyar la propuesta del Grupo Socialista. Y, desde luego, insistir una vez más en que nos parece que la situación en la que estamos en materia de carreteras es francamente preocupante porque ni avanza el Plan RED, que nosotros desde luego no compartimos, ni tenemos claro cuál es la idea del Gobierno en materia de carreteras.

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

Por el Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista, señor Soro.

El señor diputado SORO DOMINGO: Gracias, señor presidente.

Voy a ser muy breve para compensar el exceso de tiempo de la anterior explicación de voto.

Señor Ibáñez, vamos a apoyar esta nueva entrega de su libro de cabecera. Compartimos la necesidad de avanzar en las obras que usted plantea, la 260, para evitar los cuellos de botella, la unión entre dos valles que necesitarían, además, para su desarrollo **¿Gistau?** y Benasque, también la A-138, sean carriles de aceleración, tercer carril, lo que sea, se llame como se llame, para eso hay técnicos que son los que deciden estas cosas. Es necesario, fundamentalmente, también por una cuestión de seguridad. De seguridad vial. También estamos, por supuesto, de acuerdo en la necesidad de avanzar en el acondicionamiento de la A-135. Son cuestiones, de hecho, que hemos

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

recogido en enmiendas presentadas a los presupuestos generales del Estado en Madrid por un importe de trescientos dieciséis mil euros. Y también en los presupuestos de Aragón cuestiones relativas a la nacional 260 y la A-138.

En definitiva, como le digo, compartimos esta nueva entrega como otras que usted ha traído y otras que traerá.

Y termino, señor presidente, dos segundos. Simplemente para decir que el problema no sólo las carreteras concretas que vayamos debatiendo, que vayan debatiendo en esta comisión, el problema es una cuestión más estratégica, más de futuro y ahí es donde está el autentico problema, el Plan RED, todo lo que estamos hablando hoy está en la red estructurante, el sector 1 de la provincia de Huesca, y ahí está el problema fundamental que el Plan RED no se ejecuta pero tampoco hay un plan alternativo.

Desde luego, lo necesario, más que adoptar acuerdo o no, o debatir al menos sobre carreteras o muy concretas, lo que necesitaríamos es saber cuál es la estrategia de Gobierno de Aragón en el futuro con relación a las carreteras de Aragón.

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

Por el Grupo Parlamentario del Grupo Aragonés, señor Blasco.

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

Bien, tras las pertinentes consultas a mi asesor en materia de infraestructuras, tenemos aquí una proposición no de ley en el que, bien, ya se incorporan distintas carreteras y distintas solicitudes incluso de distintas competencias. Es decir, no todas son las mismas ni estamos hablando de lo mismo. Por eso yo le pediría votación separada del punto primero ya que en el punto primero, del que se está hablando de los tramos de la nacional. Eso es evidente que una vez que tienen partida presupuestaria lo que hace falta es instar al ejecutivo para que lo realice cuanto antes esas partidas presupuestarias que tienen para estos tramos.

En cuanto a los demás, pues también tenemos una diversidad de temas. Una diversidad que yo entiendo pero que parten de una base. Si hubiéramos votado a favor todas las proposiciones no de ley que se han ido presentando sobre las carreteras ya nos hubiéramos gastado los presupuestos de varios años. Y le reconocí el otro día y se lo reconozco hoy también, que es conveniente conocer ese plan de carreteras, se lo reconocí y se lo sigo reconociendo. No obstante, mientras eso llega pues en todo lo demás podíamos haber hecho enmiendas para que se agilice, pero hemos creído que es mejor que en estos momentos en el tema por ejemplo del valle de Gistaín, pues hay un preestudio, hay un estudio informativo que se tendrá que ir desarrollando. En los carriles de

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

aceleración, pues según mis noticias, en estos momentos, el tráfico actual no lo exige, no es una prioridad. O en el tema de la A135, pues estaba en el tramo 1 del Plan red y en estos momentos está en suspenso, quiero decir, que nosotros entendemos esas prioritizaciones, aquí estamos hablando de milagros, señor Ibáñez, sino de fe. Bueno, pues seguiremos apostando por la fe, pero evidentemente, no creemos que la sociedad de la vivienda tenga el dinero suficiente como para acometer ella sola los proyectos, ni creemos tampoco que lo pueda hacer el Gobierno de Aragón en el Plan de carreteras todos a la vez. Entonces, pensamos que en estos momentos si usted admite la petición de votación separada, votaríamos a favor del punto primero y en contra de los otros tres.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Lafuente.

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

Señor Ibáñez, como coja yo de libro de cabecera sus intervenciones sus intervenciones de sus últimos doce años en materia de industria, en materia de carreteras, no voy a leer otra cosa en lo que nos queda de legislatura a parte de que me dormiría. Y lo dice usted que don Antonio Torres tiene contradicciones en esta etapa.

Mire, yo creo que se equivocan, se lo digo sinceramente, yo creo que esta política que llevan de traer carreteras que nosotros no hicimos, se lo recuerdo cuando estábamos en la oposición, yo creo que es un error para ustedes, sinceramente se lo digo, yo por ustedes, pueden seguir así. Porque yo le preguntaría hoy: ¿éstas que son, más importantes que las de la semana pasada? ¿Más importantes que las de hace dos semanas? ¿O estas son menos o más importantes que las que seguro van a traer la semana que viene? Hay veces que me planteo que ustedes no han gobernado esta comunidad autónoma porque si han gobernado doce años la comunidad autónoma, al día siguiente que perdieron las elecciones le dieron la vuelta a la cabeza, y dijeron: “no, no vamos a cambiar total y radicalmente el discurso y le dieron la vuelta a la cabeza” Estilo película que me acaban de nombrar algún compañero mío, y le han dado la vuelta a todo. Yo creo que ustedes hacen eso, el pasado, el pasado es una cosa interpretable, ¿verdad? No, no el pasado existe y sus intervenciones durante doce años y sus decisiones durante doce años. Y además hoy abundan en el error, ya no es una carretera, hoy traen un plan entero para el Pirineo. Lo que entran es todo, vamos a hacerlo todo en los Pirineos, pero me da la impresión de que exactamente podían haber hecho el discurso que usted ha hecho hoy es exactamente el mismo que el que hizo hace dos semanas, con otra carretera, no la recuerdo en ese momento, pero exactamente el mismo. Es más, se apega el 50% de su intervención justificando el porque lo hace que es lo que nos hace en todas

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

las intervenciones, el justificar el porque lo hace. Y luego entra en el tema de la cuestión como algo tangencial, como algo al margen porque le da igual, sinceramente, a su grupo parlamentario le da igual el Pirineo que Gúdar-Javalambre que está en el otro extremo de la comunidad autónoma. Y seguramente la semana que viene, si alguno de sus asesores, va a Gúdar-Javalambre y le dicen, lo que nos hace falta son estas carreteras, pues las va a traer usted aquí, van a ser correa de transmisión de todo lo que se quiere pedir en cualquier comarca aragonesa. Eso habla de dos cosas, de la irresponsabilidad que tiene, de aquel que se sabe fuera de los órganos de decisión en la comunidad autónoma y de la demagogia del cual ustedes hacen alarde después de haber estado gobernando doce años. Oiga, que han gobernado doce años.

Mire, le voy a decir cómo están cada uno de los cuatro puntos, pero escúcheme bien, para que no le dé igual, para que después no enarbole el discurso de que no hacemos nada. Le voy a explicar cómo están los cuatro, ¿de acuerdo? Pero luego no en día que no hacemos nada.

En el punto primero, Nacional 260, hay veinte millones de euros en el presupuesto general del Estado de este año para ejecutar eso tres tramos, concretamente Sabiñánigo-Fiscal, Valupor-Fiscal, y Campo-Castejón de Sos-Benasque. Veinte millones de euros, luego no diga que no hacemos nada. Eso es un dato, ¿de acuerdo?

En cuanto al tramo Yebra de Basa y Fiscal de la Nacional 260 ya anunció la subdelegada que en junio entre en funcionamiento, ya está, se acabo el problema, ¿de acuerdo?

Aun a sí, de acuerdo con el Partido Aragonés que ha solicitado la votación separada, sí que le digo que vamos a votar a favor del punto 1, por una cuestión que vemos que es importante eso, esa carretera como eje vertebrador de una de las parte del Pirineo.

En cuanto a la carretera que une el valle de Gistaín con Benasque está presentado en este momento en la consejería el estudio previo. En este momento obra en poder la de la consejería el estudio previo, lo que tiene como usted mismo reconoce, es valorar cuál es la opción mejor. Están en esa fase pero porque los estudios primeros se acaban de presentar, están valorando de acuerdo a ese estudio previo cuál es la mejor de las opciones, la más sostenible medioambientalmente hablando.

En lo relativo al punto 4, están redactándose en esto momento los proyectos de dos vías lentas, no sé si ¿...? Usted lentas rápidas, de dos vías lentas para la A138. Concretamente los tramos de la Rampa del Grado, punto kilométrico del diez al 12,3 y de la Rampa de Ligüerre, punto kilométrico del veintiocho al 30,5. Luego no diga que no hacemos nada, podrá opinar si le gusta más los kilómetros o menos, pero no enarbole el discurso una vez más. Y por lo que respecta a la A135, Broto-Puente de loa Navarros-Ordesa, va a quedar recogido, ya se lo anuncio, dentro del Plan general de carreteras que en este presente año iniciará sus previsiones. Todos, por cierto, le recuerdo que hay un plan de carreteras que ustedes aprobaron al margen del Plan red, del 2008, le

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

recuerdo que esto está vigente, lo que se está haciendo es la revisión del plan, pero le recuerdo que esto lo aprobaron ustedes, por lo tanto cuando se dice que no hay plan, ustedes aprobaron uno, luego otro que es el Plan red.

Mire, simplemente un detalle, todo está en la cartera de la ministra y todo está, y lo que no está, lo que es comunidad autónoma está en la cartera del consejero, no enarbole ese discurso más. Pero sí que le voy hacer un matiz de su famoso Plan red, si ese Plan red en este momento se estuviera poniendo en marcha, de cada cien euros que estuviera invirtiendo la comunidad autónoma, cuarenta y ocho se irían a intereses, a gasto financiero, ¿alguien quiere sostener eso, especialmente en el día de hoy? ¿Alguien defiende esa política, que de cada kilómetro, la mitad del kilómetro sea para un banco? Eso es lo que ustedes aprobaron con el Plan red, yo no entro a valorar si es mejor o pero, pero es cierto, de cada cien euros, cincuenta gastos financieros. Y lo siguen defendiendo especialmente en días como el de hoy que saben que es un día complicado.

Ustedes han entrado simplemente en lo que yo ya le dije el otro día, en una esquizofrenia política, que es llegar a todos los sitios y prometer a la gente del lugar, no te preocupes que yo lo voy a llevar a las Cortes, no te preocupes. Y luego van con la defensa del tema al lugar diciendo que nosotros somos poco menos que el ogro.

Yo, por ustedes, y acabo, la credibilidad que el Grupo Parlamentario Socialista, o mejor dicho, el partido político Partido Socialista Obrero español tiene después de haber gobernado doce años la comunidad autónoma en materia de carreteras y después de haber gobernado las nacionales este país durante ocho años es cero, entre cero y la nada porque lo que no se puede hacer es darle la vuelta al día siguiente a lo que han estado diciendo durante doce años, no pueden hacerlo. O lo hacen y precisamente por eso la credibilidad que tienen es entre cero y nada.

Pero fíjese, ya le anuncio el futuro, seguro que la semana que viene no me habrá hecho usted ni caso y abundará y persistirá en el error.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Señor Ibáñez le han solicitado repetidas veces la votación separada de los puntos, ¿usted acepta? *[el señor Ibáñez se manifiesta sin micrófonos]*. Exactamente, señor Ibáñez.

Muy bien, pues pasamos a la votación. Si les parece pasamos a la votación, como decía. **Votación del punto número 1 de esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario del Partido Socialista, votos a favor, unanimidad. Y votación de los puntos 2, 3 y 4, votos a favor, ocho. Votos en contra, nueve. Bueno pues los puntos 3, 4 decaerían y el punto número 1 ha salido por unanimidad.**

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

Pasamos al turno de explicación de voto, señor Aso, no. Señor Soro, no. Señor Blasco, no. Señor Ibáñez.

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

Bueno, pues en primer lugar agradecer a Izquierda Unida y a Chunta Aragonesista que han votado a favor de los cuatro puntos, de la proposición no de ley. Y bueno, lamentar que el Partido Popular y el Partido Aragonés solo lo hayan hecho al primero, pero también les quiero agradecer que hayan votado a favor del primer punto de la moción porque entendemos que es muy importante para esas comarcas del Pirineo aragonés.

Mire, señor Lafuente, ya sabe usted que no le voy a hacer caso, normalmente cuando no le he hecho caso en política que ha ido bien. Con lo cual, no voy a cambiar ahora a hacer lo contrario que hasta ahora me ha funcionado bastante bien.

Si aquí hay alguien que sufra de esquizofrenia, esos son ustedes. Esquizofrenia política, sí, por favor. Sabe que personalmente le aprecio lo suficiente para no decírselo. Pero esquizofrenia política, los que lo tienen realmente son ustedes. Mire, esta mañana en el Parlamento español, el portavoz de Grupo Parlamentario Socialista le ha ofrecido de todas maneras que sabe al señor Rajoy un pacto. Y se lo hemos ofrecido cuando gobernábamos y estando en la oposición. Y el Partido Popular tiene muchísimas responsabilidades de la situación esa que dice que han heredado de que en mayo del 2010 tomaron las decisiones que tomaron.

Esto tiene todo mucho que ver. Sí, lo queremos entender porque si se nos acusan de esquizofrenia política y de que estamos un poco locos, yo creo que no, políticamente, ni si quiera políticamente estamos locos. Los que no escuchan nada son ustedes. Se lo intento explicar todas las veces porque no hacen, oiga, dígales a su gobierno que nos presenten un plan, que digan en qué van a invertir, qué van a hacer con las carreteras de Aragón, este año y el resto de los tres años de la legislatura. Y ya verá usted, si además de enseñárnoslo nos dicen, “oiga, y pueden opinar. ¿Ustedes creen que esto es mejor por aquí o por ahí?”. Y ya verán como si nos lo plantean, incluso podemos llegar a algún acuerdo, pero plantéenos algo, digan que es lo que van a hacer.

Es que no han dicho, yo no sé si hacen o no hacen. Pero le aseguro, señor Lafuente, que las obras en carreteras se ven, si se hacen se ven. Y hasta ahora le puedo asegurar que no se ve absolutamente más que alguna paralización de alguna obra que debería estar terminada ya. Por lo tanto, esquizofrenia política ninguna, aquí lo que ha cambiado es la situación, ustedes ahora están en la oposición, nosotros en el Gobierno. Nosotros después de gobernar doce años en esta comunidad autónoma, lo he dicho siempre, y de hacer una magnífica gestión como nunca antes se había hecho en materia de infraestructuras de carreteras, de la que nos sentimos muy orgullosos, aún así reconocíamos que había muchísimas más necesidades, cosa que ustedes no hacen. Ustedes,

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

ahora que están en el Gobierno no ven necesidad de hacer nada, cuando estaban en la oposición veían muchísimas necesidades. Vamos a ver si ponemos cada uno las cosas en nuestro sitio.

En definitiva, y por última vez espero tener que decirlo, mientras el Gobierno de Aragón no traiga su plan, pero no el plan de carreteras, el plan de carreteras es un estudio, un documento de trabajo, señor Lafuente, hablamos de un plan de actuación, de ejecución, de lo que se va a ejecutar. No nos digan que es que el plan general de carreteras determinará, lo que sea, pero el plan de carreteras es un documento que el Gobierno de turno puede utilizar o no.

Lo que queremos es que nos digan diecisiete millones de euros y medio de presupuesto, en qué carreteras se va a invertir. Al año que viene, qué travesías y carreteras vamos a hacer. En seguridad vial, qué vamos a hacer este año y los tres años de la legislatura. Incluso les ofrecemos la posibilidad de poder pactar, que somos perfectamente conscientes de la situación por la que atraviesa este país, no como ustedes cuando estaban en la oposición, no eran conscientes de nada más que de intentar fastidiar al Gobierno para llegar a sentarse ustedes en él.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Lafuente.

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: Gracias, presidente.

Nosotros somos unos malos que lo único que intentamos es fastidiarles.

Mire, no me ha escuchado, se lo he anunciado, no me ha escuchado. No me ha escuchado, señor Ibáñez, no me ha escuchado. Porque ha desplegado el discurso exactamente el que le he anunciado que haría después de haberle dicho punto por punto lo que he explicado de cada uno de ellos. No me ha escuchado.

Pero miren, y con toda la brevedad del mundo, saben lo del pacto esta mañana que desconozco lo que ha dicho su portavoz en el Congreso, pero sí que le digo lo que han hecho ustedes ofreciendo pactos durante estos seis meses al Gobierno, ustedes entienden el pacto desde la imposición, “o haces esto”. Y luego lo venden como pacto. “O haces esto o te voto en contra”. Eso no es un pacto, eso se llama imponer su idea. Es lo mismo que el Plan RED, la misma situación que con el Plan RED. “O hacéis el Plan RED del PSOE o os criticamos por no hacer nada”. No, oiga, nosotros tenemos nuestro plan. *[murmillos Ibáñez Blasco]* Y ya, claro, porque sabemos gobernar y tenemos nuestras propias ideas, no vamos a hacer las suyas que para eso nos han votado los aragoneses. Vamos a hacer la nuestras, no las suyas. Con su voto a favor o con su voto en contra, pero las nuestras.

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

Nosotros, y hoy se lo he vuelto a demostrar, hemos votado al 32% de sus iniciativas a favor. Y hoy se lo he vuelto a demostrar. A la primera. Ustedes al señor Zapatero en ocho años no le dijeron nada. Y mira que ustedes sabían que lo estaba haciendo mal. Y no le dijeron nada desde este Parlamento. Todo no, todo no. Iniciativas aprobadas al grupo de la oposición en ese momento, cero, cero. Nosotros llevamos el 32% de sus iniciativas aprobadas.

Y por último, señor Ibáñez, que usted diga que lo que no quiere es el Plan de carreteras porque eso es un documento de trabajo, eso es de nota. Porque con el Plan de carreteras y los presupuestos, lo hay todo, pero usted qué quiere, un plan de esos suyos estrella que no servía para nada. Eso es lo que han reclamado, ¿verdad? Eso es lo que han reclamado.

Yo, mire, el punto de partida que nosotros dejamos un Gobierno, superávit el 1%, el paro se lo dejamos en el 11. Ustedes nos han dejado el déficit en el 11 y el paro en el 24.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Les rogaría, por favor, como he hecho en la proposición no de ley anterior, ya se ha acabado el debate de esta proposición no de ley.

Y continuamos con el punto número 5 del orden del día, debate y votación de la proposición no de ley número 153/12 sobre las infraestructuras industriales en la zona Cinca-Somontano presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón.

Para la presentación y defensa de esta proposición no de ley, tiene la palabra el señor Aso por un tiempo no superior a ocho minutos.

El señor diputado ASO SOLÁNS: Decía que las iniciativas pueden ser impulso al Gobierno, en este caso la podemos llamar descentrar al Gobierno porque yo creo, nuestro grupo parlamentario considera que si el humo costa ese dinero deberíamos de hacer importes reducciones en materia presupuestaria para poderlo pagar habida cuenta de algunas de las afirmaciones que se han venido realizando fundamentalmente en materia de infraestructuras en estas Cortes.

Tras la comparecencia que hubo en esta sala por parte del consejero solicitada por nuestro grupo parlamentario en relación a las inversiones a la Armentera, el consejero visitó la ciudad de Monzón, y en esa visita, dado que no podía anunciar inversiones en el ámbito del polígono de la Armentera que era una idea, y es una de las demandas de la ciudad, una demanda trasladada por la misma alcaldesa de la ciudad del Partido Popular al Gobierno de Aragón, pues digo que como no podía anunciar nada, pues el consejero en esa nebulosa que se suele hacer, dijo que iba a impulsar una plataforma logística a la que denominó Cinca Medio-Somontano. No era la primera vez que

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

hablaba de esta plataforma, ya lo hizo en una respuesta a la pregunta parlamentaria que realizamos nuestro grupo, y desde luego volvió a salir con esa plataforma logística vinculada a la Travesía Central de los Pirineos que, desde luego, todo el mundo sabe en la situación en la que se encuentra desde el punto de vista del apoyo que estamos encontrando a nivel europeo.

Paralelamente, nuestro grupo parlamentario preguntó al consejero, para respuesta escrita, cuál era el trayecto que consideraba el Gobierno que iba a tener la Travesía Central de los Pirineos. Y el consejero nos respondió que no había trayecto definitivo. Por tanto, de mala manera entendemos se puede vincular una nueva infraestructura como la plataforma logística Cinca medio-Somontano con la Travesía Central de los Pirineos, si la Travesía Central de los Pirineos bien podría ir por Jaca, bien podría ir por Sobrarbe o incluso bien podría ir por la Ribagorza. Por tanto, entendíamos que vincular una plataforma de este calado a la Travesía Central de los Pirineos cuando el mismo consejero ha reconocido que no hay trayecto aprobado, desde luego no tenía tampoco ni tiene mucho sentido.

Señorías, no voy a volver a aburrirles con datos relacionados con las posibilidades de desarrollo del polígono de la Armentera, más allá de recordarles que hay unos mil trabajadores en ese polígono para una población de diecisiete mil que tiene Monzón, lo cual da muestra inequívoca de que sirve no sólo para la ciudad de Monzón sino para la zona oriental de la provincia y que ese polígono ya cuenta con un apartadero ferroviario que presta servicios a la ciudad de Monzón, a la de Barbastro y también a la comarca de la Litera.

Tampoco voy a hacer una explicación somera o muy extensa de, muy detallada, de la situación del polígono Valle del Cinca, habida cuenta de que todo el mundo conoce que tras la marcha de Moulinex de este polígono, la situación del mismo no ha sido de buenas noticias y que la proyección de empleo en la ciudad de Barbastro roza entorno al 20%, lo cual, bueno, pues, entendemos desde nuestro grupo que no se ha hecho tampoco los deberes en materia del desarrollo del polígono industrial Valle del Cinca y, por tanto, que estas dos deben ser las prioridades en materia tanto presupuestaria por parte del Gobierno de Aragón como en materia de gestión política desde nuestro departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte.

El consejero también dijo una cosa, para centrar el debate, en el sentido de que se habían acabado las subvenciones a dedo y que por esa misma razón no se podía invertir en el ámbito de la Armentera. Bien, yo quiero recodarles que el lunes, igual alguno de ustedes no lo conoce, el lunes aprobó un convenio el Ayuntamiento de Monzón por una inversión de unos cincuenta mil euros en el Polígono industrial Paúles, que es uno de los pequeñitos, y por tanto, sigue habiendo subvenciones a dedo o ayudas, como ha dicho el director general de Transporte como no le interesa hablar se subvenciones habla de ayudas a la promoción en lugar se subvenciones.

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

Y desde luego, la apuesta por la plataforma logística Cinca medio Somontano sería una apuesta también digital, es decir, a dedo. Por tanto, entendemos que la propuesta que presenta hoy nuestro grupo parlamentario viene a centrar el debate y decirle al Gobierno que debe priorizar por lo que tenemos y no esperar a proyectos cuya viabilidad a día de hoy no son, desde luego, bueno, pues no están sobre la mesa demostrados y desde luego, son proyectos que ninguna persona ni en el ámbito de la comarca del Cinca medio ni de la ciudad de Monzón, ni la del Somantano de Barbastro conocía hasta que le consejero fue a la visita de Monzón a trasladarles la posibilidad de desarrollo de esta plataforma logística.

Por mi parte, nada más y muchas gracias.

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

Pues bien, a esta proposición no de ley tampoco se ha presentado ninguna enmienda, entonces continuamos con el resto de los grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista, señor Soro.

El señor diputado SORO DOMINGO: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Aso, el problema no es solo que el consejero venda humo, el problema es que el humo es de varios colores, como cuando se elige al papa, hay fumata blanca, fumata negra, se dice una cosa, se dice la contraria y eso es lo que ocurre cuando no hay unos proyectos claros y cuando hay que ir a determinados sitios a vender proyectos que no existen para dejar contenta a la gente. Es un poco lo que nos pasa en este caso a los de Chunta Aragonesista porque no tenemos muy claro todavía que es eso de la plataforma logística Cinca medio Somontano de la que el consejero ha hablado. No tenemos muy claro todavía si de lo que se refiere es a una infraestructura diferente de los polígonos industriales Valle del Cinca y la Armentera o a lo que se refiere es a utilizar estos polígonos para que constituyan digamos un foco de logística en esta comarcas. Yo creo que usted, señor Aso, tampoco lo termina de tener muy claro lo que se plantea.

En todo caso, una de la opciones que sí que puede plantearse de algunas de las declaraciones del consejero, puede desprenderse que lo que se plantea es una plataforma logística diferente de los polígonos industriales que ya existen, y en este caso, desde luego, la postura de Chunta Aragonesista coincide con lo que se plantea con la proposición no de ley donde hay que hacer esfuerzos, lo que hay que impulsar, en donde hay que invertir, lo que hay que desarrollar son sin duda el polígono industrial Valle del Cinca de Barbastro y la Armentera de Monzón. Ahí es donde hay que centrar los esfuerzos, no tiene ningún sentido plantear una infraestructura diferente a

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

estos polígonos, a esa plataforma logística que no sabemos muy bien todavía como digo lo que es y en este contexto y por unos motivos que acabo de expresar votaremos a favor de la iniciativa.

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

Por el Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, señor Blasco.

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

Nosotros desde el Partido Aragonés, no vemos que una cosa sea contradictoria con la otra, es decir, en este caso partiendo de algo que creo que también es comúnmente aceptado de que hoy la logística es una herramienta importante a la hora de realizar los desarrollos de todos los lugares, ya se nos hace raro que en la zona de Monzón, Barbastro y eso no quieran ni siquiera oír hablar de una plataforma logística. Se nos hace raro, precisamente porque entendemos y esta mañana cuando hemos hablado del aeropuerto, Plaza ha sido un impulso muy importante la logística en general, pero para el aeropuerto y para muchas otras actividades económicas. Por lo tanto nosotros empezaríamos por decir que entendemos que de lo que se está hablando es de una idea que se ha lanzado y como todas las ideas cuando se lanzan se tendrán después que reconducir o que conducir hacia donde deba de ser. Y en ese sentido también por lo que yo he podido leer estos días, el consejero también dijo que habría una reunión con empresarios, con ayuntamientos, es decir con todos los que estuviesen involucrados en una posible plataforma logística para establecer las bases que impulsen esa sociedad que por cierto sería una entidad mixta, y por lo tanto, habrá que plantear desde distintos puntos de vista.

Yo lo que me extraña que esto se plantee en esta proposición no de ley como dos cosas incompatibles porque la mayor parte de las declaraciones, tanto de empresarios como del propio consejero que he podido leer, siempre se tienen en cuenta las zonas de influencia, tanto de Monzón como de Barbastro, incluso se habla de la posibilidad que esa plataforma logística se instale en el propio polígono de la Armentera aprovechando infraestructuras que ya están situadas. En este sentido, los empresarios de la zona han mostrado su predisposición y no entendemos, y por lo tanto la votaremos en contra, que la idea de realizar una plataforma logística con lo que puede suponer de conexiones, de infraestructuras, de empleo, de inversión en la zona, se tenga que contraponer al desarrollo lógico. Aquí hemos hablado en varias ocasiones, creo, por lo menos en una que recuerde o en dos del polígono de la Armentera, y yo creo que todos hemos mostrado el apoyo al desarrollo del polígono pero no necesariamente tiene que ser contradictorio con la idea que se tendrá que desarrollar de desarrollar una plataforma logística en esa zona. Por lo tanto votaríamos en contra de esta proposición.

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

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

A ver, señor Aso, igual va a tener usted que explicarme otra vez de qué va esto porque yo después de la intervención del señor Blasco, yo no había interpretado la proposición no de ley así. Claro, yo ya no sé, la proposición no de ley es suya, con lo cual yo creo que usted lo ha explicado y desde el Grupo Parlamentario Socialista, lo que entendemos es que lo que no nos parece bien que está haciendo este Gobierno, y lo que hizo el consejero cuando visitó las comarcas en cuestión, es que en lugar de decir vamos a trabajar porque los polígonos actuales de Monzón, de Barbastro y de Binéfar y de todos los sitios, pues, las necesidades que tengan vamos a ver como somos capaces de solucionarlas entre todos, y en lugar de eso, dice, “y dentro de ciento cincuenta años aquí a lo mejor habrá un área logística”. Porque, señor Aso, tampoco si la lee el consejero le echará una bulla terrible porque no es una plataforma logística, lo dijo aquí cuando le interpelé, es un área logística que parece ser que no tiene nada que ver la una cosa la otra. Pero claro, los que no tenemos conocimientos, pues no alcanzamos, ¿no? a determinar.

En cualquier caso no es una plataforma sino es un área, ya digo señor Blasco, de lo que se trata es, lo que demandan y lo entiendo que dice aquí la proposición no de ley, es que las gentes de esos territorios lo que demandan al Gobierno de Aragón es que solucionen los problemas que tienen hoy. Y a mí me parece muy bien, o sea, yo no critico, a mí me parece muy bien que el Gobierno y los responsables políticos estemos pensando en que es lo que habrá que hacer dentro de cincuenta años, o dentro de diez o dentro de quince. Eso es muy importante, pero claro, más importante que eso, que es muy importante, es hacer lo que hay que hacer hoy. Lo otro es muy importante, pero descubrir las necesidades de hoy y además, fundamentalmente, es la razón de cualquier gobernante. O sea, hacer lo que tiene que hacer hoy, mañana y pasado y no, es decir, para no, además es utilizarlo como excusa para no hacer lo que hay que hacer hoy, es decir, que vamos a hacer dentro de no se cuantos años otra cosa que ya le aseguro yo que ni en la comarca del Cinca Medio, ni la del Somontano, están en contra de que allí en un futuro pueda haber un área logística, una plataforma o algo similar por otra parte a lo que ya hay en el polígono de la Armentera que hemos comentado aquí, que haya, pues, ferrocarril, hay carreteras y sólo falta el aeropuerto que está en Huesca, pero bueno, pueden ir poquito a poco acercándose hasta Huesca.

Por lo tanto, insisto, nosotros como Grupo Socialista vamos a votar a favor de esta proposición no de ley, porque entendemos que lo que nos piden es, no que digamos que no

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

queremos una plataforma logística allí, sino lo que queremos es que actúen en las necesidades reales y actuales que tienen esos municipios y esas comarcas aragonesas.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Campoy.

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

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

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: La iniciativa que trae Izquierda Unida hoy aquí a esta comisión es solicitar a las Cortes de Aragón que insten al Gobierno de Aragón a que en materia de infraestructuras industriales en la zona medio Somontano, Cinca Medio-Somontano, se centren más en el desarrollo de los polígonos industriales, Valle del Cinca-Barbastro y la Armentera de Monzón, con carácter preferente y prioritario por encima de la plataforma logística Cinca medio-Somontano que ha venido explicando el consejero últimamente y cuya viabilidad opinan a corto y medio plazo es muy limitada y no es una demanda no es necesidad de la zona, nos dicen.

Nosotros ya anticipamos que vamos a votar en contra porque el Gobierno de Aragón está a favor de priorizar todas las plataformas, todas las áreas –si lo prefieren- y no en priorizar unas por encima de otras máxime en los momentos que estamos viviendo, es decir en priorizar todas las plataformas logísticas.

Estamos todos de acuerdo en que el área de influencia del ferrocarril situado entorno a la Travesía Central del Pirineo cuenta ya con una serie de características que la hacen especialmente atractiva, faltaría más, eso está claro y así lo ha manifestado el consejero en varias ocasiones en esta Cámara, pero en lo que se ha referido el consejero, en lo que se ha venido refiriendo a este respecto es en una iniciativa global, que afecta al conjunto del territorio, a su planificación y optimización, lo que inevitablemente repercutirá –seríamos ciegos sino lo viéramos- en beneficio de todas las plataformas existentes.

En definitiva lo que ha venido proponiendo el Gobierno de Aragón con respecto a esta iniciativa es potenciar el plan de influencia del ferrocarril situado en torno a la Travesía Central del Pirineo en un plan de desarrollo global, con medidas que deberían facilitar la implantación y la actividad logística en función de las características propias de esta zona.

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

Por lo tanto no cabe apoyar esta proposición no de ley, porque la propuesta no es coherente con los objetivos que realmente se quieren conseguir con la iniciativa propuesta por el Gobierno de Aragón, que es el fomento e impulso logístico industrial del área de influencia del ferrocarril situado en el entorno de la Travesía Central del Pirineo.

No se habla de una plataforma concreta nueva, es un impulso de un área si se prefiere en su totalidad y esto no quiere decir que no se valoren ni se tengan en cuenta las infraestructuras, situación característica y posicionamiento de los polígonos industriales del Valle del Cinca de Barbastro y La Armentera de Monzón, antes al contrario. Muchas gracias.

El señor presidente de la comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias señor Campoy. Oídos a los diferentes grupos si les parece pasamos a la votación de esta proposición no de ley. **Votos a favor de esta proposición no de ley. Ocho. Votos en contra de esta proposición no de ley. Nueve. Muy bien, decae esta proposición no de ley.**

Pasamos al punto de explicación de voto, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias señor presidente.

Esta es una posición, la que adopta nuestro grupo que no es distinta a la que ha adoptado dos importantes alcaldesas en la provincia de Huesca, tanto Ana Alós como la alcaldesa de Monzón Rosa María Lanau, ninguna de las dos en el primer caso digo públicamente que no consideraba que esto fuese algo serio y en el caso concreto de la alcaldesa de Monzón, en una visita con el consejero Suárez en la que yo estaba presente además del resto de portavoces de los grupos municipales en modo alguno la alcaldesa de Monzón citó la plataforma logística como una sola posibilidad o el área logística como un área a desarrollar, porque esto es una cuestión que se ha inventado el Gobierno de Aragón probablemente a partir de las palabras del consejero como he dicho antes, vinculadas a una plataforma, a una Travesía Central de los Pirineos que no está teniendo el apoyo necesario en Europa y por tanto lo primero que le viene a este grupo, al hilo de lo que hemos hablado ahora es que no puede decir el consejero que desvincula una área logística, una Travesía Central y a mí contestarme por respuesta escrita que no hay trayecto.

Es decir, de qué estamos hablando, estamos hablando de una plataforma o un área logística en una zona cuyo trayecto se desconoce si va a pasar por ahí, es decir ¿me ha mentido el consejero en la respuesta por escrito? ¿o se ha inventado un área logística para callar que no va a invertir en el ámbito de los polígonos industriales? Yo creo que es una cuestión y una reflexión que se tiene que hacer el Grupo Parlamentario Popular y desde luego el Partido Aragonés.

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

La iniciativa no pide que se descarte nada, lo que se dice es que se priorice. El señor Campoy priorizarlo todo es igual a no priorizar nada, es mi percepción, no se puede decir “nosotros lo priorizamos todo” pues priorizar todo es no priorizar nada, me da igual, priorizar todas las plataformas es no priorizar ninguna, esa es una cuestión. Y desde luego como montisonense prefiero que se priorice una plataforma que está construida que una que a lo mejor dentro de cuarenta años o cincuenta disfruten nuestros hijos o nuestros nietos.

Incidir una vez más que la propuesta no descartaba en modo alguno la creación de un área en esa zona de logística, y además incidir en una cuestión que es central, en Monzón –por poner un ejemplo- que se ha hablado del ferrocarril disponemos de dos apartaderos ferroviarios y disponemos además de la mayor flota de camiones de la provincia de Huesca y probablemente la segunda de Aragón tras Zaragoza, es decir hay una vinculación ya sin crear un área logística, hay una vinculación muy clara en la materia logística y a día de hoy tiene ese aspecto desde luego resuelto y desde luego el que no tiene resuelto de modo alguno, ni la ciudad de Barbastro, ni la ciudad de Monzón es la dinamización de sus dos polígonos industriales que debieran ser el objeto fundamental de la acción política de nuestro Gobierno.

El señor presidente de la comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias señor Aso. Señor Soro no. Señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Yo sigo pensando que había leído bien la proposición no de ley, sigo pensándolo señor Ibáñez y lo que digo es que no tenemos por qué contraponer una cosa a la otra, pero si en la proposición no de ley se especifica que los esfuerzos inversores, el trabajo político y la gestión en materia de infraestructuras industriales, el Gobierno de Aragón priorice por encima de la plataforma está claro que están diciendo que olvídense de esto y vamos a lo otro. Yo lo entiendo así, usted lo puede entender de otra manera y como estamos entre milagros, fe y buena voluntad, yo creo que esto está resultando hoy muy carismático, pero yo lo entiendo así por eso he dicho que en esta redacción no puedo estar de acuerdo, porque ya se ha hablado incluso de que la plataforma logística no tiene por qué ser –lo he dicho y lo intento explicar- contradictorio con la necesaria y seguramente en estos momentos es lo que existe, pues se tendrá que trabajar en los polígonos industriales, pero de ahí a rechazar o a renunciar a que se puedan plantear ideas y si es necesario tenerlo dentro de cinco años, es que damos por supuesto que serán dentro de cincuenta.

Lo que pasa es que luego cuando se hacen y existen a todos nos parecen bien, entonces nos olvidamos que dijimos, bueno si hubiéramos hecho caso de aquello hoy sería imposible. Yo creo que en estos momentos lo que se habla es un proyecto, de lo que se habla es de que se va hablar con

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

las entidades, instituciones, colectivos que están involucrados en eso, que no se ha visto mal hasta ahora –que yo sepa- por parte de los empresarios de la zona y que después pasará lo que tenga que pasar, pero yo señor Ibáñez y no es por establecer un diálogo con usted, que sabe me encanta, no he leído la proposición no de ley seguramente con la misma buena voluntad que usted.

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

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Muchas gracias presidente.

La verdad es que no tenía intención de utilizar este turno pero . . . la iniciativa es de Izquierda Unida, señor Blasco, yo le agradezco mucho el interés en citarme y en hacerme más notorio pero usted lo ve de una manera, es que ha dicho lo mismo que ha dicho en la primera intervención, entonces yo voy a tener que decir lo mismo que he dicho también, para nosotros el Grupo Parlamentario Socialista ha votado a favor de la proposición no de ley, porque en ningún caso supone ninguna renuncia a ninguna futura área, ni plataforma, ni inversión del tipo que sea en esas comarcas que lo necesitan como cualquiera de Aragón.

Lo único que se le dice al Gobierno es “oiga trabaje pensando en el futuro, pero no por eso olvídense del día a día” insisto, me ha obligado a repetir los mismos argumentos, que no tenía ninguna intención y además de reconocerle que la iniciativa es del Grupo de Izquierda Unida y no de este humilde portavoz y de este grupo parlamentario. Gracias.

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

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Gracias presidente.

Simplemente para remarcar que en su momento, en su día alguien apostó por los polígonos industriales, por los proyectos de los polígonos industriales de Mozón y de Barbastro sin priorizar otras obras, y eso es lo que ha llevado a que hoy en día los polígonos industriales de Monzón y de Barbastro estén. Por ello este Gobierno no le gusta priorizar, no le gusta remarcar y en materia de polígonos industriales va a intentar hacer todo lo posible desarrollando los máximos posibles y apostando por todos los posibles sin priorizar ninguna zona. Muchas gracias.

El señor presidente de la comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (GALVE JUAN): Muchas gracias señor Campoy. Retomamos el punto número 1 del orden del día, lectura y aprobación si procede del acta de la sesión anterior, ¿alguna objeción al acta de la sesión

Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes

16-05-12

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

anterior, señoras y señores diputados? ¿ninguna? Pasamos al último punto del orden del día, ruegos y preguntas. ¿algún ruego, alguna pregunta? No habiendo más asuntos que tratar levantamos la sesión. *[se levanta la sesión a las trece horas y veintiséis minutos]*