



DIARIO DE SESIONES DE LAS **CORTES DE ARAGÓN**

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES

Comisiones. Serie A: Comparecencias

Número 207

Año 2010

Legislatura VII

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. FERNANDO HERAS LADERAS

Sesión núm. 48

Celebrada el miércoles 22 de diciembre de 2010

Orden del día

1) *Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.*

2) *Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a propuesta del G.P. Chunta Aragonesista, al objeto de informar sobre las actuaciones y política de seguridad vial del departamento, en concreto, el desarrollo de los trabajos para la aprobación del plan integral de seguridad vial de Aragón.*

3) *Debate y votación de la proposición no de ley núm. 223/10, sobre el desdoblamiento de la carretera N-211 en el tramo comprendido entre Alcolea del Pinar (Guadalajara) y Monreal del Campo (Teruel), presentada por el G.P. Popular.*

4) *Ruegos y preguntas.*

Preside la sesión, celebrada en el palacio de la Aljafería, el Ilmo. Sr. D. Fernando Heras Laderas, acom-

pañado por el vicepresidente de la comisión, Ilmo. Sr. D. José Ignacio Senao Gómez, y por el secretario de la misma, Ilmo. Sr. D. Javier Callau Puente. Asisten a la Mesa la letrada Sra. Rubio de Val y el letrado Sr. Tude-la Aranda.

Comparece ante la comisión el consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Excmo. Sr. D. Alfonso Vicente Barra.

Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes al objeto de informar sobre las actuaciones y política de seguridad vial del departamento, en concreto, el desarrollo de los trabajos para la aprobación del plan integral de seguridad vial de Aragón.

- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo, y Transportes, Sr. Vicente Barra, interviene. 4688
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra interviene en nombre del G.P. Chunta Aragonesista. 4691
- La diputada Sra. Herrero Herrero interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés 4693
- El diputado Sr. Torres Millera interviene en nombre del G.P. Popular 4694
- El diputado Sr. Berdié Paba interviene en nombre del G.P. Socialista 4696
- El consejero Sr. Vicente Barra responde. 4697

Proposición no de ley núm. 223/10, sobre el desdoblamiento de la carretera N-211 en el tramo comprendido entre Alcolea del Pinar (Guadalajara) y Monreal del Campo (Teruel).

- El diputado Sr. Gamón Yuste, del G.P. Popular, defiende la proposición no de ley . 4699
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra fija la posición del G.P. Chunta Aragonesista . . 4700
- La diputada Sra. Herrero Herrero fija la posición del G.P. del Partido Aragonés . . 4701
- El diputado Sr. Berdié Paba fija la posición del G.P. Socialista 4702
- Votación 4702
- Los diputados Sres. Gamón Yuste y Berdié Paba intervienen en el turno de explicación de voto 4702

Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

- El Sr. presidente da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento. . . . 4703

El señor presidente (HERAS LADERAS): Buenos días. Buenos días, señor consejero. Vamos a dar comienzo a esta Comisión de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes [a las diez horas y cuarenta y cinco minutos].

Dejaremos para el final el punto número uno, que es la lectura y aprobación del acta de la sesión anterior, e iremos directamente al punto segundo, que es la comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a propuesta del Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista, al objeto de informar sobre las actuaciones y política de seguridad vial del departamento, en concreto el desarrollo de los trabajos para la aprobación del plan integral de seguridad vial de Aragón.

Tiene la palabra el representante de Chunta Aragonesista..., perdón, el consejero primero. Ruego disculpen la bisoñez de este presidente.

Consejero, tiene la palabra.

Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes al objeto de informar sobre las actuaciones y política de seguridad vial del departamento, en concreto, el desarrollo de los trabajos para la aprobación del plan integral de seguridad vial de Aragón.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Gracias, señor presidente.

Señorías.

Comparezco a petición del Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista al objeto de informar sobre las actuaciones y política de seguridad vial del departamento y, en concreto, el desarrollo de los trabajos para la aprobación del plan integral de seguridad vial de Aragón. Quiero recordar que, hace algo más de un mes, solicité comparecer ante el Pleno para informar sobre el plan integral de seguridad vial de Aragón 2011-2020 y el Plan de Acción 2011-2012.

La comparecencia solicitada por el Grupo Chunta Aragonesista se centra en la labor que ha realizado el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en su tarea de coordinar y liderar todos los trabajos asociados a la elaboración del plan, mientras que la solicitada por nuestra parte pretendía ser más general y su finalidad era informar a esta Cámara también de los objetivos y contenidos del plan, así como de su desarrollo.

En cualquier caso, ambas deben entenderse como complementarias, si bien es inevitable que hoy les detalle, además del procedimiento seguido en la elaboración del plan integral, aunque sea sucintamente, los objetivos y líneas de actuación contenidos en el mismo.

Comparezco, además, con especial satisfacción porque las medidas sobre seguridad vial que se adoptan para reducir los accidentes de tráfico concitan siempre unanimidades y consensos.

Finalmente, quisiera reseñar en este comentario introductorio que la seguridad vial ha sido y es una de las máximas preocupaciones de nuestro departamento y del Gobierno de Aragón.

Al inicio de la legislatura, ya informaba en mi comparecencia para explicar cuál iba a ser la política general del departamento que, en materia viaria, se iba a actuar en tres grandes direcciones, de las cuales una de ellas era la seguridad vial, siendo la elaboración de un plan integral para Aragón una propuesta-compromiso que contraje en aquel momento. Naturalmente, en aquella comparecencia hacía expresa referencia al mandato de esta Cámara de finales de la legislatura anterior de que se elaborase un plan de seguridad vial, mandato que ha sido reiterado a lo largo de esta legislatura, precisamente a iniciativa del grupo que ha solicitado mi comparecencia, a quien agradezco, además, que haya participado activamente en la elaboración del mismo.

Para iniciar mi exposición, quiero dejar constancia de que la aprobación de este plan integral de seguridad vial no significa en absoluto que en materia de seguridad vial no se estuviese haciendo nada por parte de las instituciones, todo lo contrario. En el proceso de elaboración del plan se puso de manifiesto la importancia de las actividades que ya se desarrollaban por los departamentos en materia de seguridad vial, si bien era imprescindible su coordinación para evitar disfunciones y posibles ineficiencias. Esta fue una de las conclusiones más relevantes deducidas del proceso de consultas efectuado.

A las actuaciones emprendidas desde la Administración general del Estado dentro del Plan Estratégico Estatal de Seguridad Vial, como son las campañas de concienciación responsable en la conducción, hay que añadir otras actuaciones que estaban y están realizando los diferentes departamentos del Gobierno, cada uno dentro del ámbito de sus competencias.

Por lo que se refiere al Departamento de Obras Públicas, a todas las actuaciones que se realizan directamente en la infraestructura, ya sea a través de los planes de acondicionamiento y variantes, los de travesías o los planes de conservación ordinaria y extraordinaria, hay que añadir las actuaciones que derivan de los convenios que tenemos suscritos con la asociación Stop Accidentes, con objeto de realizar actuaciones de sensibilización y concienciación de la sociedad aragonesa en materia de seguridad vial y mejorar la asistencia que en nuestra comunidad autónoma se presta a afectados por accidentes de tráfico; con el Instituto Tecnológico de Aragón, para analizar los accidentes ocurridos en las carreteras de titularidad autonómica con el objeto de determinar las causas concretas del accidente y la forma en que haya podido influir en el siniestro el estado de la infraestructura; el convenio con la asociación Mutua Motera, con el objeto de disminuir la siniestralidad de los motoristas en la red autonómica; también con la Asociación Española de la Carretera, para la elaboración de una estrategia aragonesa de seguridad vial, o, desde febrero de 2009, la cofinanciación de la liberalización parcial de los peajes en la AP2 y la AP68 para vehículos ligeros, por citar algunos ejemplos.

Centrándonos en la parte sustancial de esta comparecencia, quiero decirles que, en primer lugar, las actuaciones del departamento en esta materia tienen como base común la prevención, sin lugar a dudas, una de las medidas más eficientes para reducir las cifras de siniestralidad. Sabemos, señorías, que, como

problema de salud pública que es, está demostrado que actuando con medidas correctoras se pueden reducir los índices de siniestralidad. Por lo tanto, las medidas que se adopten deben ir dirigidas sobre la base de la prevención, el control de los principales factores de riesgo en la conducción. Todos los organismos internacionales, desde las Naciones Unidas hasta el Banco Mundial, pasando por la Comisión Europea, insisten en que los cimientos de la prevención eficaz comienzan por la voluntad de los poderes públicos y continúan por la coordinación del esfuerzo a través de una estrategia o plan integral de seguridad vial.

Una de las claves del éxito de los planes integrales y multidisciplinarios de seguridad vial es la coordinación de esfuerzos y la participación activa de todos los sectores públicos y privados relacionados con la movilidad, así como la implicación del conjunto de los ciudadanos. Es por ello que este principio de coordinación es el que inspira las diferentes actuaciones a desarrollar en el plan integral y en el plan de acción que lo desarrolla para el periodo 2011-2012.

El Gobierno de Aragón, en coherencia con el carácter integrador que se pretendía dar al plan de seguridad vial de Aragón, adoptó, el 26 de mayo de 2009, un acuerdo por el que se aprobaba la creación de la Comisión Interdepartamental para el Desarrollo y Coordinación de Seguridad Vial de Aragón, con la encomienda de elaborar un plan de seguridad vial. Dicha comisión, en la que están representados todos los departamentos del Gobierno, con la participación de veintiséis direcciones generales, tomó el acuerdo de iniciar el proceso de elaboración del plan con la participación activa de todos los departamentos, de otras administraciones, de los sindicatos, de las organizaciones empresariales, de las entidades sociales y fundaciones, etcétera, y también de la constitución de un grupo de trabajo de expertos en materia de seguridad vial que asesoraran, según la experiencia profesional de cada uno, a lo largo del proceso.

De esta manera, el Gobierno abrió un amplio proceso de participación ciudadana, coordinando esfuerzos y uniendo voluntades para que este plan, que ha de conformar la política de seguridad vial de los diez próximos años en nuestra comunidad, sea el resultado de una tarea colectiva y de la implicación activa de todos los actores en esta materia. Y lo hacía por varias razones: en primer lugar, por sentido de la corresponsabilidad, para que sea un plan de todos y para todos; en segundo lugar, porque el diálogo argumentado genera inteligencia colectiva, de gran valor para el desarrollo armónico de nuestra vida en común; pero también por transparencia, para que el plan sea conocido y compartido por los aragoneses desde el primer momento y ello ayude a consolidar apoyos y compromisos, y también por voluntad de aceptar los desacuerdos, dando preferencia a los espacios de coincidencia.

Por lo que se refiere al proceso de elaboración, no voy a extenderme en exceso, pero sí que diré que, con posterioridad a la constitución de la comisión Interdepartamental, se desarrollaron varias fases.

El día 1 de julio de 2009, que fue la presentación, se presentó ante las administraciones, ante los agentes sociales, organizaciones y empresas el proceso de participación a seguir en la elaboración del plan.

Quiero recordar que a este acto fueron invitadas ciento cincuenta y tres entidades.

En la segunda fase, que es la fase de la información, se informó del proceso de elaboración del plan, continuó con una segunda fase introspectiva de recogida de información y de valoraciones de los técnicos del Gobierno de Aragón y de los directores generales con competencias más directamente relacionadas con la seguridad vial. Esta información permitió, por una parte, conocer el punto de partida que teníamos en ese momento para impulsar y concluir el proceso de elaboración del plan, realizar un diagnóstico inicial de situación de la seguridad vial en Aragón, y, con todas estas aportaciones, se incorporaron al primer documento, un documento técnico elaborado por el Departamento de Obras Públicas, dando lugar al primer borrador del plan integral de seguridad vial, el cual fue entregado a finales de noviembre al grupo de trabajo de expertos para que deliberaran sobre él y realizaran sus aportaciones.

La tercera fase fue la de deliberación, con la participación de todas las personas inscritas, que fueron distribuidas y en cinco grupos, cinco grupos de trabajo según las distintas áreas de actuación, y cuya dinamización correspondió a la Dirección General de Participación Ciudadana del Gobierno de Aragón. Estos cinco grupos fueron: infraestructuras seguras, seguridad de los usuarios, seguridad de los vehículos, tratamiento posaccidente y, finalmente, comunicación, información y concienciación. No hay que olvidar que la seguridad vial es multifactorial y multisectorial; por eso, al realizar un enfoque multidisciplinar, desde el Gobierno se quiso contar no solo con la participación de todos los departamentos del ejecutivo autonómico, sino también con las diferentes visiones de los expertos y de las entidades sociales.

Esta tercera fase se desarrolló mediante talleres participativos, una primera serie se desarrolló en el mes de marzo de 2010 y, una segunda, durante el mes de abril del mismo año, en las que participaron más de ciento ochenta representantes de entidades, asociaciones y de diferentes administraciones. El resultado fue extraordinario: más de seiscientos treinta y una aportaciones generales, clasificadas en diferentes niveles de prioridad, de las cuales ciento noventa fueron aportaciones de acciones a desarrollar a lo largo de la vigencia del plan.

La última y cuarta fase de la explicación fue la del retorno de la información, que dio lugar al plan integral de seguridad vial 2011-2020, el cual fue aprobado por la Comisión Interdepartamental el 9 de noviembre y presentado a la sociedad aragonesa el 11 de noviembre de 2010.

El plan, que recoge casi el 90% de las aportaciones realizadas durante su elaboración, tiene como principal objetivo reducir en diez años un 40% la alta tasa de víctimas mortales por millón de habitantes que tenemos en Aragón, que en estos momentos es de noventa y tres en 2009. Este objetivo está en la línea de los objetivos previstos para la década 2011-2020, declarada por las Naciones Unidas como la Década de Acción en Seguridad Vial. No obstante, a largo plazo, la visión del plan integral aragonés es mucho más ambiciosa: que ninguna persona que viaje por las carreteras de Aragón muera o resulte herida grave en accidente

de circulación. Por lo tanto, este plan no se queda en una mera declaración de intenciones, sino que fija un objetivo consensuado entre todos los agentes que han participado en su elaboración.

Señorías, con este objetivo y misión, el plan integral de seguridad vial 2011-2020 se concreta en planes de acción bienales. El primero de ellos, para los años 2011-2012, se articula en torno a seis áreas de acción, que, a su vez, se desarrollan a través de una serie de objetivos estratégicos y de actuaciones. Concretamente para este primer bienio, el plan integra un total de cuarenta y tres acciones, que dan respuesta total o parcialmente al 88% de las ciento noventa acciones propuestas por los diferentes grupos de trabajo que se constituyeron en la elaboración del mismo: nueve de esas cuarenta y tres acciones van dirigidas a hacer más seguras las infraestructuras, diez actuaciones en el campo de la educación, formación y sensibilización, tres en el ámbito de la seguridad en los vehículos, seis en el de la movilidad sostenible, accesible y segura, otras seis en relación con la atención a las víctimas, y, por último, nueve actuaciones en el área de coordinación, información y realización de estudios y consolidación de datos.

Alcance de las cuarenta y tres medidas. En primer lugar, diré que era imprescindible que en cabeza de las medidas a adoptar en materia de seguridad vial en Aragón figurase el desdoblamiento de las carreteras 232 y la nacional II por ser nuestra mayor urgencia en materia de seguridad vial vinculada a las vías. Las cantidades que figuran para financiar actuaciones durante el año 2011 han sido propuestas por todos los departamentos dentro del escenario presupuestario que les ha sido autorizado por el Departamento de Economía, Hacienda y Empleo. A su vez, las cifras que aparecen para desarrollar acciones en 2012 han de ser consideradas necesariamente como previsiones que han dado los departamentos y cuya puesta en marcha estará condicionada a que en el anteproyecto de presupuestos para 2012 sean acciones incluidas en sus propios presupuestos, autorizados por el Departamento de Economía.

Algunas de las actuaciones incluidas, en concreto seis, se desarrollan por entidades, empresas o administraciones que disponen de autonomía de gestión y presupuesto propio aprobado por sus consejos de administración o por las Administración general del Estado, tal es el caso de Plaza, del consorcio metropolitano de transportes de Zaragoza y del Ministerio de Fomento, que se proponen financiar con su propio presupuesto, respectivamente, un aparcamiento disuasorio para transporte pesado, la instalación de un parque de seguridad vial en Utebo y la adopción de medidas de liberalización de peajes y de duplicación de carreteras correspondientes a la red de carreteras del Estado en Aragón. Asimismo, el acondicionamiento de las carreteras estructurantes de la red autonómica corresponderá a las empresas concesionarias que han resultado adjudicatarias de los contratos cuya licitación ha concluido.

Por último, hay siete acciones incluidas en el plan de acción en las que figura la expresión «sin determinar» referida a la consignación presupuestaria. Es el caso de las siguientes actuaciones: las señaladas con los números seis, siete y ocho, cuya cuantificación

corresponderá al Ministerio de Fomento en el ejercicio de su propia competencia; la número veinte, que consiste en incluir en el III Plan Aragonés de Investigación y Desarrollo una línea de investigación en materia de seguridad vial sin coste definido; la número treinta y dos, que consiste en la voluntad de ceder pisos de propiedad pública por parte del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes a entidades sociales para facilitar la readaptación a la vida cotidiana de los heridos en accidentes de tráfico; la número treinta y cinco, que consiste en la puesta en marcha de la entidad coordinadora de seguridad vial, que inicialmente va a constituirse sin coste adicional con personal propio ya existente en la Administración autonómica, en concreto en el Departamento de Obras Públicas; la número cuarenta y uno, consistente en estudiar la posibilidad de que Motorland sea un referente en España de la seguridad vial, aprovechando las acciones que ya han emprendido en esta dirección los equipos gestores del circuito, y el resto de acciones están orientadas a paliar las necesidades de las víctimas de los accidentes y sus familiares, de la formación en seguridad vial de los alumnos en sus diferentes etapas de escolarización, de los colectivos más vulnerables y de los ciudadanos en su conjunto, que han de mejorar sus buenas prácticas en la conducción, renunciando a sucumbir a los factores de riesgo. Asimismo, es necesario consolidar un modelo fiable de datos y fuentes que permitan hacer valoraciones adecuadas acerca de la realidad.

Finalmente, señorías, antes de concluir mi primera intervención, quisiera destacar algunos aspectos del plan integral, además de su carácter multidisciplinar o del proceso de elaboración seguido, abierto a la participación ciudadana.

Se trata de un plan en que, en aquellas acciones cuya responsabilidad es de la Administración autonómica, figura la correspondiente dotación presupuestaria, lo que permite llevar adelante las políticas diseñadas. Por lo tanto, el plan no se queda en una mera declaración de intenciones, sino que está dotado de los recursos económicos que permiten ejecutar las acciones propuestas. Asimismo, el plan dedica una de sus líneas de acción a la seguridad vial en las vías urbanas. No podemos obviar que, si bien son más graves los accidentes de tráfico en las carreteras, hay más accidentes con víctimas en las ciudades. Por todo eso, se ha querido implicar a los ayuntamientos y a las comarcas en la seguridad vial. Y, asimismo, se contempla la creación y puesta en marcha de una entidad coordinadora de seguridad vial como el órgano encargado de coordinar e impulsar las actuaciones previstas en el plan.

Voy concluyendo, señorías, mi primera intervención.

El plan integral de seguridad vial es el resultado del trabajo y el esfuerzo de la sociedad, de esta Cámara y del Gobierno: de la sociedad, que ha participado en su elaboración mediante las aportaciones de expertos, asociaciones y grupos de interés; de esta Cámara, a través de sus labores de impulso ya que, sin lugar a dudas, durante esta legislatura, la política de seguridad vial ha sido una de las materias que más unanimidades ha concitado, y también de la planificación existente en esta materia por el Gobierno de Aragón. Con la misma rotundidad quiero afirmar que la seguridad

vial es responsabilidad de todos: de los poderes públicos, que deben liderar una estrategia multidisciplinar basada no solo en las actuaciones punitivas o sobre las infraestructuras, sino también en otras áreas que implican los ámbitos de la educación, la formación, la sensibilización, la concienciación, la atención o la coordinación, pero también de la sociedad, que cada vez y con más intensidad está asumiendo la necesidad de tener un comportamiento responsable y mayor respeto a las normas vigentes de seguridad vial.

Y esta era mi primera intervención y quedo a su disposición.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (HERAS LADERAS): Muchas gracias, señor consejero.

Señor Fuster, en nombre del Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista, tiene la palabra.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señor presidente.

Señorías.

Bienvenido, señor consejero, y también miembros del equipo que le acompañan, que han participado y tenido una gran responsabilidad en esta materia. Gracias por la comparencia.

Y, efectivamente, solicitamos esta comparencia el 30 de marzo y no tengo ningún problema en cuanto que sirva para sustanciar simultáneamente la comparencia que usted había pedido, para comparecer en el Pleno, para explicar el plan porque, al fin y al cabo, de esto es de lo que se trataba: de dar cuenta, de explicar cómo están las cosas, en qué punto estamos, pero también qué es lo que entiendo o entendemos desde los grupos parlamentarios que se debe hacer a partir de ahora.

Quiero empezar por agradecerle el reconocimiento a la iniciativa de este grupo parlamentario y de este portavoz en relación con esta materia y con la propuesta, pero quiero decirle que esa propuesta, señor consejero, la moción aprobada en el año 2006, en octubre de 2006 —en lo que creo que todos estamos—, no es una propuesta de objetivo final, no es una estación término, sino un punto de arranque importantísimo, una condición sine qua non podríamos seguir avanzando en esta dirección, un instrumento sin el que difícilmente podríamos implementar todas las políticas y todas las acciones que usted nos ha desglosado aquí, que nos ha explicado y que forman parte de este plan, ahora denominado «plan integral de seguridad vial de Aragón», en el momento en que lo aprobamos aquí por primera vez, en 2006, Estrategia Aragonesa de Seguridad Vial.

Cuando planteamos su conveniencia y su necesidad, lo hicimos conscientes de que, en algunas de las comunidades autónomas donde se había aprobado en aquel momento, singularmente Navarra, la aprobación del plan y la reducción inmediata de las cifras de mortalidad, las cifras de accidentes y de víctimas en su territorio, fue pareja, fue casi una relación de causa-efecto. Evidentemente, había otras cosas, había otras circunstancias que influían, pero lo hicimos convencidos de que iba a ser bueno, de que iba a ser positivo y de que esto iba a ayudar de una forma muy importante al objetivo final, que entiendo todos compartimos, de

reducción de los accidentes, de reducción de las víctimas mortales y heridos en los accidentes de tráfico.

Y con ese objetivo se planteó y ahora nos tenemos que congratular. Yo creo que todos debemos congratularnos, pero no este grupo porque fuéramos los proponentes de la iniciativa, creo que todos los grupos, desde la oposición y desde el Gobierno, porque una iniciativa que surgió de esta cámara de forma unánime ha visto la luz y se ha cumplido un objetivo, que, como digo, no es un objetivo en sí mismo, sino un punto de partida para el objetivo final, que es el de la reducción, ojalá total, de las víctimas en los accidentes de tráfico.

Y quiero recordar que tampoco ha sido un camino fácil, que tuvieron que darse tres acuerdos en esta Cámara para que pudiera ser una realidad: la primera moción a la que me refiero, de octubre de 2006; en noviembre de 2007 tuvimos que reiterar prácticamente la misma petición porque no se había hecho nada por parte del Gobierno de Aragón —usted no tenía la responsabilidad en ese momento—, no se había hecho nada y dijimos, estando usted ya de consejero, habiendo comenzado el mandato, que queríamos que esta propuesta saliera adelante, se impulsara decididamente, como así fue; y aun así, aún tuvimos, en el año 2009, que plantear una tercera moción que, en este caso sí, yo entiendo que ya fue definitiva, en la que ya no solamente hablábamos de esta Estrategia Aragonesa de Seguridad Vial y de los dos puntos primeros, sino de un tercero, de un tercero al que también quiero referirme ahora porque entiendo que es muy parejo y que tiene mucho que ver, que es la liberación de los peajes de la AP-68 y de la AP-2 en relación con la necesidad del desdoblamiento de ambas vías.

Y es verdad que entonces sí, en el año 2009, como usted ha recordado, ya se editó el decreto de creación de la comisión, del grupo de trabajo, se puso todo en marcha, entiendo que con la diligencia suficiente como para poder estar hoy aquí, y antes ya, el pasado mes de noviembre —no recuerdo ahora mismo la fecha—, la presentación ya pública de este Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón, en la que creo que estuvimos también todos o casi todos los grupos parlamentarios también presentes, y entiendo que desde ese mismo día conocemos todos en detalle cuál es el contenido.

Quisiera detenerme... , no voy a entrar a glosar ni a desglosar de nuevo las medidas y las acciones que usted nos ha resumido y que todos conocemos del plan, me quedo con la valoración, muy positiva, del trabajo realizado. Usted mismo lo ha comentado, sabe que hemos tenido un representante permanente de Chunta Aragonesista desde el comienzo de todos los trabajos, llevando propuestas concretas y defendiendo alguna de ellas, que resumimos en doce propuestas, y buena parte de ellas, de manera directa o indirecta, prácticamente todas ellas están recogidas en el plan. Por tanto, en ese sentido, valoro también la receptividad que ha habido con las propuestas que hemos planteado.

¿En qué punto estamos ahora y qué es lo que debemos hacer? Decía que no era una estación término, sino una estación de arranque, un punto de arranque para conseguir el objetivo final. Pues, bien, empezamos por el recorrido de la propia moción, que se ha cumplido el primer punto, podemos decir, se ha dado por cumplido. Pero el segundo punto —hacía referen-

cia usted al final también— era igual de importante porque, efectivamente, y lo decíamos entonces, el 50% de los accidentes se producían precisamente en las zonas urbanas —hablábamos en 2006—; por tanto, está muy bien que hagamos una estrategia aragonesa de seguridad vial global, pero faltan, evidentemente, esos planes municipales de seguridad vial, unos planes municipales que pedíamos en aquella moción de 2006, y aprobamos que se impulsara esa aprobación en Aragón no porque pensáramos de repente que eran convenientes, es que con ello atendíamos las recomendaciones tanto del Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial, que hacía referencia a ello y a la conveniencia de aprobar esos planes municipales, como del propio plan estratégico español, que también recomendaba esta aprobación.

Aquí, evidentemente, tenemos mucho camino que recorrer. En el plan se habla de un plan municipal para que todos aquellos ayuntamientos que superen la población de los ochos mil habitantes..., bien, puede ser un criterio que en Aragón hemos autorizado para otras cuestiones, incluso este mismo departamento, por ejemplo, las ARI, cualquiera de ellos está bien. Pero cualquier iniciativa que venga de los municipios o que puedan impulsar los municipios, las comarcas, que lo han hecho ya en algunos casos —recordábamos ya en 2006 la puesta en marcha de autobuses nocturnos, el traslado de jóvenes a fiestas de los pueblos durante el verano, etcétera...—, cualquier iniciativa de este tipo debe contar con la colaboración del Gobierno de Aragón y, sobre todo y globalmente, para los planes municipales, con el impulso desde el Gobierno de Aragón.

Yo creo que esta es la labor fundamental que tenemos que hacer en este momento, además, evidentemente, de desarrollar y poner en marcha todo lo que se ha conseguido aprobar en este plan integral, que no es poco. Yo valoro también el hecho de que se haya hecho un esfuerzo por cuantificar también económicamente y por fijar cronológicamente el desarrollo del plan, porque en esta Cámara somos testigos muchas veces de la aprobación de planes de bien quedar, de planes que son catálogos de buenas intenciones que no se traducen luego en medidas concretas, en actuaciones concretas con presupuesto y con cronograma. Pues es muy importante que los planes, para ser creíbles, tengan fechas, tengan previsión de desarrollo temporal y tengan presupuesto, y, en este caso, esto le da consistencia a este plan, por eso he empezado, como decía, desde un principio por congratularme.

Y había otra cuestión, no en esa primera moción, que eran los dos puntos que acabo de recordar; la segunda era reiterativa respecto a la primera y al cumplimiento de la primera, y en la tercera, la del año 2009, introducíamos como tercer punto, además de los dos primeros igualmente, la urgente necesidad de cumplir las medidas ya anunciadas en relación con la liberación de los peajes de la AP-68 y la AP-2 para reducir la siniestralidad, tanto en la nacional 232 como en la nacional II, en los dos tramos pendientes de desdoblarse. Esta asignatura sigue siendo una asignatura pendiente, aunque hayamos avanzado y aunque se haya avanzado de forma importante durante estos años.

Se ha demostrado que la liberación de peaje parcial para vehículos turismo en el caso de la nacional II, por ejemplo, es insuficiente, manifiestamente insuficien-

te puesto que el grueso del tráfico y de las dificultades y la puesta en peligro y las deficiencias de esa seguridad vial en esta vía lo aportan, entre comillas, los vehículos pesados, y esos, en general, son vehículos que hacen este recorrido en tránsito, que hacen este recorrido formando parte de trayectos más amplios y, por tanto, no se pueden beneficiar de las medidas que pueda haber, aparte de que son para vehículos ligeros que hagan el recorrido en las veinticuatro horas.

Es decir, hay que tomar una medida a este respecto, lo sabe usted, lo ha reconocido usted, la necesidad se ha reconocido desde el Gobierno de Aragón, creo que reiteradamente también, pero no se actúa por parte del Ministerio de Fomento, que es quien tiene la mayor responsabilidad en esto. Entiendo que el Gobierno de Aragón puede participar de alguna forma, incluso colaborar económicamente, pero hablamos de una cantidad de dinero importante para una vía cuyos tráficos fundamentales no son aragoneses, entre comillas, sino que son intercomunitarios o incluso internacionales. Esta asignatura, que estaba, como digo, como tercer punto del último acuerdo al respecto que tomamos, que es la moción del año 2009, sigue estando pendiente. Forma parte de las medidas del plan, evidentemente, se ha visto que era una cuestión sustancial porque, claro, dos tramos de vías que están entre los más inseguros de España, pero que, desde luego, son de los que encabezan los rankings de mortalidad y de accidentabilidad, evidentemente, son una prioridad.

Yo me quedo con unas palabras que dijo la representante del Gobierno aragonés en la presentación del plan, unas palabras que suscribo pero que hace falta que se conviertan en realidad, dice: no hay crisis que valga cuando de salvar vidas humanas se trata. Pues de eso se trata, efectivamente, de salvar vidas humanas, y, probablemente el desarrollo de este plan quedará cojo si no va acompañado de forma casi inmediata con una respuesta o una solución a este problema. La solución a medio plazo la sabemos: el desdoblamiento de las dos vías; la solución a corto plazo pasa por tomar medidas en este sentido, medidas que afectan al peaje y demás.

No es que hablemos de una carretera entre mil, hablamos de las dos vías que acumulan una parte sustancial, importantísima, de las víctimas mortales, de las víctimas de los accidentes que se producen en la comunidad, en nuestra comunidad, en el país aragonés, y, por tanto, está claro que requiere una actuación inmediata. Yo le pido que, de todas las medidas que hay, de todas, que son muy importantes —y estamos de acuerdo prácticamente con su totalidad, incluso con alguna más que no aparece—, de todas ellas, priorice de forma extraordinaria, de forma clara, con toda la fuerza de la que sea capaz, la solución de este problema, siquiera sea de forma parcial hasta que pueda posteriormente solucionarse. Es una cuestión de relevancia y de muchísima importancia.

Por lo demás, igual que han hecho hasta ahora, como gobierno han podido contar con la colaboración de este grupo parlamentario en esta materia, que anunciamos el primer día que la planteamos, ante las reticencias de algún grupo, de algún portavoz, que no era una cuestión esta para hacer lucha partidista, no era una cuestión para buscar rentabilidad política, por eso hemos buscado todas la veces el consenso, y lo

ha habido —las tres iniciativas salieron aprobadas por unanimidad—, y ahora seguimos diciendo lo mismo: si se ha de colgar alguna medalla, no tengo ningún problema, cuélguesela, señor consejero, pero solucionemos el problema, avancemos en esta solución, en estas propuestas, porque es importantísimo para la sociedad aragonesa.

Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (HERAS LADERAS): Muchas gracias, señor Fuster.

Tiene la palabra la señora Herrero, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido Aragonés.

La señora diputada HERRERO HERRERO: Gracias, presidente.

Bienvenido, señor consejero, a esta comisión para hablar de un tema tan importante como es la seguridad vial, en este caso a solicitud de Chunta Aragonesista, pero, como bien se ha explicado ya, había solicitado usted mismo comparecer ante el Pleno de estas Cortes y no ha podido ser hasta ahora, así que tenemos la oportunidad de debatir hoy en comisión sobre seguridad vial. Y creo que la solicitud de Chunta Aragonesista incluía dos aspectos diferentes, aunque complementarios: uno, que hablase de la política que desde el departamento se lleva a cabo en materia de seguridad vial, y otro, sobre el desarrollo de los trabajos para la aprobación del plan integral de seguridad vial. Creo que, aunque son dos cuestiones complementarias, ciertamente son diferentes.

Respecto a la primera de ellas, si hablamos de política de seguridad vial desde el departamento, yo creo que, más allá del plan integral, del que luego hablaré, de seguridad vial, hay que hablar de la política que se lleva a cabo, que se viene llevando a cabo desde hace ya años desde el departamento, y yo, en este sentido, quiero felicitarle como responsable que es del mismo. Es una línea política importante que ha venido desarrollándose desde el Gobierno de Aragón. Como bien saben todos, cuando hablamos de seguridad vial hablamos de tres aspectos: de la carretera, del usuario y del vehículo. Y en concreto, en lo que más directamente le compete en cuanto a la carretera, yo creo que, a través fundamentalmente de la Dirección General de Carreteras, al frente de la cual hay un compañero, como todos saben, excompañero de estas Cortes y compañero en mi caso de partido, pero de la que usted es máximo responsable, se ha venido trabajando, yo creo, en materia de seguridad vial durante todos estos años con el Plan Estratégico de Seguridad Vial, fundamentalmente desde 2008, a través de diez líneas de trabajo, y yo creo que en las diez líneas de trabajo, más o menos, se ha venido avanzando considerablemente.

Diez líneas de trabajo que muy someramente menciono en cuanto a las auditorías de caracterización de la red viaria y de tráfico; la gestión de los tramos de concentración de accidentes; los anejos de seguridad vial en los proyectos; programa de reducción de accidentalidad por salida de vía; programa de mejora de seguridad en travesías, un plan que está en marcha, hay veintiún proyectos en curso, y que afectan a treinta y cinco pueblos; programa de mejora de la seguridad en intersecciones y accesos; programa de mejora de la seguridad de usuarios vulnerables; programa de

adecuación de equipamiento; de reducción de la accidentalidad con fauna, o de implantación de medidas preventivas. En todas estas actuaciones, desde el año 2008, como digo, no digo que antes no se hiciera, pero desde el año 2008, con un plan de seguridad vial, se ha venido trabajando y se ha avanzado considerablemente en todas esas líneas.

Otra cuestión importante es la puesta en marcha del Plan Red, que, aunque yo ya sé que estamos aquí para hablar del plan integral de seguridad vial, pero también de las políticas que desarrolla el departamento en esta materia, y el Plan Red al final tiene como objetivo también mejorar la seguridad vial actuando en infraestructuras. Más allá del Plan General de Carreteras 2004-2013, el Plan Red nos permite, como todos bien saben, poder hacer en tres años lo que costaría veinticinco o treinta años, y esto redonda directamente en la reducción de la siniestralidad.

En cuanto a la segunda cuestión, que sería el desarrollo del Plan Integral de Seguridad Vial, pues aquí le quiero, en nombre de mi grupo político y de mi partido, ¿cómo no?, felicitar por los trabajos que se han desarrollado, que usted aquí ha relatado, y le agradezco la información. Yo creo que ha sido muy importante el trabajo que se ha hecho a través de las diferentes entidades —ciento cincuenta y tres, si no lo recuerdo mal— que han participado de alguna manera, con todos esos departamentos implicados, prácticamente la totalidad, no todos, pero la totalidad de los departamentos, porque recordemos que la seguridad vial es un tema transversal, más allá de lo que se actúa directamente en carreteras, como usted ha dicho en su intervención. Yo le quiero felicitar por la aprobación de este plan, que, como bien ha dicho el señor Fuster, esto ya tiene sus antecedentes en esta Cámara desde hace años y, de alguna manera, es el colofón de esos debates y de esas iniciativas que se han ido también debatiendo y aprobando en estas Cortes, un plan de seguridad vial que se articula en seis áreas de actuación, con cuarenta y tres actuaciones. Y yo, en general, no puedo más que felicitarle por todas ellas, creo que están muy medidas, creo que están muy pensadas, muy reflexionadas y, además, contando con la participación de muchas personas que tienen algo que decir y que tienen mucho por lo que comprometerse también. Y a mí esto me parece importante porque de poco nos sirve tener un plan que después no pueda ser viable y que no pueda cumplirse y llevarse a cabo.

En general, me parece muy bien, pero yo no puedo sino manifestarle una preocupación que estoy convencida de que usted, efectivamente, se espera y se supone, como no podría ser de otra manera por parte de este grupo parlamentario, y mi preocupación es que se cumplan todas las actuaciones. Y muchas no me preocupan porque creo yo, confío como grupo, además, que apoya al Gobierno, que este Gobierno cumple y que todo lo que tenga que ver con el Gobierno de Aragón..., pues, ¡hombre!, alguna cuestión puede ser que no se cumpla satisfactoriamente o a un cien por cien, y yo creo que el propio Gobierno será el primero al que, por cuestiones sobrevenidas, eso lo pudiese sentir, pero me preocupan especialmente aquellas que tienen que ver con las infraestructuras, y especialmente aquellas que tienen que ver con el compromiso y la voluntad de cumplirlas por parte del Estado. Y cuan-

do vamos al plan de acción y vemos en esa línea de actuación el área de acción de infraestructuras más seguras, vemos unas cuantas actuaciones que tienen que ver con infraestructuras que son de titularidad estatal y sobre las que permítame que plantee algún interrogante y, aunque solo sea por la historia que nos precede, sea un poco escéptica, aunque yo espero que las cosas cambien.

Difícilmente podemos pensar que va a cumplir el Estado —espero que sí, ojalá que sí— cuando lo que vemos son los recortes presupuestarios que se han llevado a cabo, especialmente importantes y considerables con la Comunidad Autónoma de Aragón; con la baja ejecución presupuestaria de todos los años, incluso de los años de bonanza; con la falta de cumplimiento de compromisos alcanzados en la comisión bilateral, por ejemplo, y que tienen que ver también con la ejecución de las infraestructuras. Vemos hace pocos días —además, salía en prensa reiteradamente, de vez en cuando salen estos datos—, veíamos hace poco dónde estaban los puntos negros, que ahora ya no se llaman puntos negros, yo no soy ducha en la materia, me estoy iniciando, pero creo que ahora se llaman TCA (tramos de concentración de accidentes), aunque en los medios de comunicación habitualmente se sigue utilizando esa terminología, los puntos negros en Aragón, normalmente, o esos TCA, están en infraestructuras de titularidad estatal, en las que poco puede hacer el Gobierno.

Yo creo que el Gobierno de Aragón ha cumplido su parte, ha buscado soluciones. Porque yo estoy de acuerdo en que hay una crisis, evidentemente, y en que esto puede repercutir en muchas cuestiones y también puede repercutir en infraestructuras, pero, claro, es que Aragón busca soluciones y, ante esa crisis y ante las dificultades económicas, intenta buscar otras vías, véase el Plan Red, con ese sistema de concesión público-privada que permite sacar adelante todas esas obras e infraestructuras, en tres años, como digo, lo que costarían veinticinco o treinta años. El Estado podría también estrujarse un poco los sesos y buscar soluciones para solventar estas necesidades, que son sumamente importantes para los aragoneses. Porque en Aragón, además, por esas vías de comunicación no solamente se trasladan los aragoneses, es que por ahí también pasan muchas otras personas, y eso quiere decir que son unas vías de comunicación que vertebran el territorio del Estado más allá de lo que es simplemente la ciudadanía aragonesa que pueda pasar por ahí, es mucho más que eso. O en cuanto a la liberalización de peajes, por ejemplo, que el Gobierno de Aragón, si no me equivoco, contribuye con más de dos millones de euros anuales, y quiero recordar que eso es un compromiso del Gobierno de Aragón porque quiere y porque le da la gana, porque no es una competencia ni tendría que ser una obligatoriedad, ni tiene la obligatoriedad, perdón, de cumplir con esa parte en la liberalización de esos peajes.

Por tanto, ¿qué va a ocurrir con esas infraestructuras, con esos desdoblamientos de esos tramos entre Mallén, Figueruelas y entre Pina y Fraga? ¿Qué va a ocurrir con la liberalización de peajes por parte del Estado? ¿Va a seguir cumpliendo su compromiso? ¿Se va a llegar a la liberalización total? ¿Qué va a ocurrir con esas infraestructuras más allá de estas dos? Que

se habla mucho, porque yo, además, entiendo que, desgraciadamente —y termino, señor presidente—, la concentración de accidentes se da ahí en gran medida, pero ¿qué ocurre con esas otras infraestructuras prometidas y comprometidas? Y, si se da un paseo por ahí, podemos ver entre Ráfales y el límite de provincia con Castellón cómo han quedado esas obras paralizadas y la de años que llevan sin ejecutarse, con una partida presupuestaria testimonial que no ha llegado a llevarse a cabo.

En definitiva, quiero trasladarle esa preocupación, señor consejero, ya podrá entender que así lo hagamos porque nos preocupa y porque nos gustaría que, además de preocuparnos, le ocupase a quien tiene que ocuparle. En definitiva, el objetivo final de todas estas actuaciones, de esas infraestructuras también y de todas las actuaciones que se llevan a cabo desde el Gobierno de Aragón y que puedan llevarse a cabo a través de este plan integral de seguridad vial no es nada más que mejorar el bienestar de la sociedad, el bienestar de los ciudadanos, y, por tanto, aunque el objetivo a alcanzar sería cero accidentes y cero muertes, quizás eso sea bastante difícil, ojalá, pero lo que sí tenemos muy claro es que nuestro objetivo es que sea el menor número posible de personas que pierdan la vida en nuestras carreteras.

Así que muchas gracias por la información que nos ha proporcionado y le traslado estas inquietudes por parte del Grupo Aragonés.

Gracias.

El señor presidente (HERAS LADERAS): Muchas gracias, señora Herrero.

Tiene ahora la palabra el señor Torres, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor diputado TORRES MILLERA: Gracias, señor presidente.

Señor consejero. Señorías.

Bienvenido una vez más a la comisión a comparecer, en este caso para hablar de la tramitación y de los pasos dados para la confección del plan integral de seguridad vial. Quiero decirle, señor consejero, algo que ya sabe, que ya lo hemos comentado en otras ocasiones: este es un buen documento, es un buen documento de partida, es un buen documento de trabajo, que ha tenido mucha recogida de información de muchos profesionales de diversos ámbitos, con mucha participación. No voy a repetir todo lo que usted ha dicho, pero, efectivamente, ciento noventa acciones concretas, cuarenta y tres de ellas para 2011 y 2012, y usted ha dicho cómo era, cómo están repartidas, lo ha recordado: nueve para seguridad en infraestructuras, educación, vehículos más seguros, movilidad sostenible, atención a víctimas o coordinación. Con un presupuesto global de cuatrocientos millones de euros, una cifra nada desdeñable, siempre mucho más en estos tiempos, y con un objetivo muy loable, un objetivo, señorías, de reducir el 40% las víctimas de accidentes en las carreteras o en las vías aragonesas.

Sucede una cosa, señor consejero. Esta iniciativa, que era para explicar cómo se estaban desarrollando los trabajos del plan integral de seguridad vial es de 30 de marzo de 2010. De 30 de marzo de 2010 aquí, se ha presentado el plan, se ha aprobado definitiva-

mente y yo creo que, ahora, señor consejero, lo que esta comisión espera o al menos lo que esperamos los diputados del Grupo Popular es que nos explique cómo se va a avanzar en el futuro. Quiero decir, ya tenemos el plan, tenemos el documento, un documento del que el consejero tiene motivos para sentirse orgulloso y el departamento también y esta cámara también puesto que nace de un acuerdo unánime de estas Cortes, pero, a partir de ahora, lo que nos preocupa es cómo se va a desarrollar.

Porque le voy a recordar unos datos, digo «recordar» porque usted los conoce perfectamente, pero me parecen importantes. En 2009, la cifra de fallecidos por millón en España fue de cincuenta y nueve y, en Aragón, de noventa y tres. Es decir, señorías, si reducimos un 40% los fallecidos en accidente en Aragón, que, como digo, es un magnífico objetivo, estaremos en la media nacional con estos datos; yo creo que se ha usado el 40% para llegar a la media nacional y tenemos que ser lo más ambiciosos posible.

Otro dato, señorías. En los presupuestos de la comunidad autónoma para 2011 —sabemos que estamos en tiempo de crisis y que es el peor presupuesto en carreteras de los últimos años—, la cantidad que figura en los presupuestos es de 30,9 millones de euros. Lo digo porque aquí nos referimos muchas veces al Plan Red, que, según la comparecencia del director general, habrá que pagar el primer año noventa y siete millones de euros y de ahí en adelante más, datos del director general de Carreteras, uno de los míos, que ya sé que los míos no los comparten, y eso supone actuar en el 40% de carreteras, con lo cual noventa y siete millones más el resto de la red frente a treinta que ponemos en esta ocasión.

Luego, el informe Fesvial, que usted también conoce, el de la Fundación Española de Seguridad Vial, que constituyen la Confederación Nacional de Autoescuelas y el Grupo de Seguros Zurich, nos dice, por ejemplo, que en Aragón tenemos las peores carreteras de España en señalización de vías secundarias y que, en las encuestas realizadas, un tercio de los usuarios dicen que las señalizaciones son equivocadas, están mal puestas o son contradictorias. El informe del RACE llamado EuroRAP, informe de 2009, ya no digo el que ha salido esta semana pasada, al que también me referiré, el del año pasado, por no irme a todos los años, hablaba de once puntos negros —entonces eran puntos negros porque aún no habían cambiado la terminología— en Aragón, que suponía haber aumentado en tres con respecto al año anterior, o sea, no disminuir, sino en tres. Igual alguien que me ha antecedido en el uso de la palabra, cuando ha dicho que no estaba diciendo que hasta 2008 no se hizo nada, lo decía por esto, porque, en lugar de disminuir los puntos negros, aumentaban. Que había quince puntos negros nuevos en Aragón entre 2003 y 2008, perdón, en España, quince en España, de los cuales cinco eran aragoneses. Que tenemos un problema muy serio y, además, muy preocupante tras la última sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Aragón, con respecto a los accidentes en carreteras, con los accidentes relacionados con los animales, y es un problema que todavía no está resuelto, señor consejero, porque cada día son más las sociedades deportivas de cazadores o los ayuntamientos que se quieren desmarcar de ese

problema y todo el mundo vuelve los ojos hacia la comunidad autónoma; por citar un dato, en la provincia de Huesca, la media de los últimos años es de treinta y cinco accidentes al mes.

Aquí se ha hablado del proyecto Red. Este es un dato puntual, pero lo quiero recordar porque usted sabe que he sido el presentador de dos PNL sobre esta carretera. La A-131, según el informe de EuroRAP, es la carretera aragonesa que más puntos negros tiene y, curiosamente, de cinco puntos negros, tres no están incluidos en las obras del proyecto Red, son del tramo de carretera que no está incluido en el Proyecto Red. Y, además, se aprobó en estas Cortes una proposición no de ley por unanimidad que decía —la última, se aprobó una en 2003 y otra en 2007—... En la de 2007 se aprobó que los tramos no incluidos de la A-131 en el proyecto Red se ejecutarían al mismo ritmo que el proyecto Red, y quiero recordarlo porque en 2011 no está incluida en los presupuestos.

Señorías, el informe de EuroRAP, el que hace el RACE, el que desarrolla y publica el RACE de 2010, conocido hace escasamente seis o siete días, da datos como que Huesca es la segunda provincia peor de España en tramos de riesgo alto de accidentes, o que el 23,1% de las rutas altoaragonesas, el 23,1% de las vías altoaragonesas —es que es muchísimo— tienen índice de riesgo medio-alto, o que el tercer tramo de toda España de más riesgo de accidentes mortales está en la provincia de Huesca. No voy a dar más datos, pero lo que quiero decir es que este plan integral era imprescindible y, ahí, la consejería de Obras Públicas ha hecho bien el trabajo, y lo que es muy imprescindible, mucho más, es que lo pongamos en marcha.

Ya lo ha dicho el portavoz de Chunta y yo también lo tenía anotado para decirlo: este no es el final del camino, este es el inicio, este es un medio para conseguir un fin y no un fin en sí mismo. Este es el documento que tiene que hacer que esas cifras que conocemos, que nos hacen estar la cuarta comunidad peor de España en materia de accidentes con víctimas, vayan disminuyendo; que esos informes del RACE y esos informes de Fesvial, dentro de unos años, no digo de uno o de dos, dentro de cuatro, de seis, de ocho, de diez años, empiecen a recoger la puesta en marcha de este trabajo. De eso me gustaría que nos hablase el consejero. Conocemos los objetivos, llegar a la media nacional, pero los objetivos sin presupuestos servirán de muy poco. Cuarenta y tres acciones previstas para el bienio 2011-2012. Señor consejero, esas medidas ¿dónde están reflejadas en los presupuestos de 2011? La verdad es que yo no las encuentro; más allá de las actuaciones en carreteras, no las encuentro.

Y, por supuesto, para finalizar, porque creo que es absolutamente fundamental, quiero recordar una vez más que el Gobierno de Aragón está cumpliendo su parte en el tema de la liberación de peajes de la AP-2 y la AP-68, pero no porque quiere y porque le dé la gana: porque está ejecutando acuerdos unánimes de estas Cortes, acuerdos unánimes de estas Cortes. Pero, hasta ahora, señor consejero —y estoy seguro de que pensamos lo mismo y de que también está esperando esa noticia—, ¿tenemos novedades con respecto a Fomento de los compromisos sobre más liberación de peajes, bien total o bien de peajes blandos para vehículos pesados en la AP-68 o en la AP-2? Porque

ya sé, señor consejero, igual que usted, que de desdoblamiento no tenemos ninguna novedad ni ninguna noticia, al menos con el presupuesto de 2011. Y en cuanto a esa reclamación que surgió por parte de la Plataforma de pedir que la nacional 232 estuviera incluida en el PI, la semana pasada hemos sabido que, al menos en las licitaciones de 2011, no estará incluida en el PI, porque ya han publicado..., el Ministerio de Fomento dio a conocer en la Comisión de Fomento del Congreso y del Senado qué obras se iban a licitar en 2011 con cargo al PI y no estaba incluida ni la 232 ni la nacional II. ¿Tenemos alguna noticia con respecto a la liberalización de peajes? Porque no hace falta que recuerde que ese ya es un compromiso viejo y ratificado por el señor Iglesias y el señor Blanco el 15 de julio de 2009.

Repito, felicitación por el plan y, señor consejero, a mí lo que me preocupa ahora, y creo que a los ciudadanos también, es qué vamos a hacer con el plan a partir de mañana, cómo lo vamos a ejecutar y con qué presupuesto.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (HERAS LADERAS): Muchas gracias, señor Torres.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Berdié.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Gracias, señor presidente.

Bienvenido una vez más, señor consejero, y miembros de su departamento que le acompañan, y gracias también en nombre del Grupo Socialista por la presentación en sede parlamentaria del plan en que su departamento terminó de trabajar hace muy poco tiempo.

En la línea de los grupos que me han precedido en la palabra, quiero valorar muy positivamente el trabajo realizado, coincidir en que es un buen documento y, por lo tanto, de entrada, felicitarle. Y desde el Grupo Socialista, algunas reflexiones y algunos datos también y algunos matices de valoración acerca del documento, del trabajo del departamento, y acerca también del punto en que nos encontramos, algunos pequeños matices que son los matices políticos que nuestro grupo ve y que los diferencian un poquito de algunas otras visiones.

Desde nuestro punto de vista, el plan de tráfico del departamento no es un punto de partida, es la continuidad de un trabajo, eso sí, con un valor cualitativo muy importante. Es un salto cualitativo, pero no es un punto de partida. Y no es un punto de partida porque, en anteriores debates parlamentarios, usted ya explicó cuál era la situación de la evolución de la seguridad vial en Aragón. Sin ir más lejos, en la interpelación del año 2008, de noviembre de 2008, ya dijo que se estaba trabajando desde el principio de legislatura, y lógicamente, yo creo que ahí también estamos todos de acuerdo porque todos somos conscientes de que hacer un plan de este tipo no es una cuestión burocrática que se hace en un par de meses, se requiere un trabajo y, por lo tanto, hoy no estaríamos donde estamos si no hubiera habido un trabajo anterior al año 2008, esto es evidente y yo creo que todo el mundo coincide. Pero usted ya dio datos de la situación de la seguridad vial

en Aragón en aquella fecha, y usted dijo exactamente, y esos son datos, que desde el año 2003 hasta el año 2008 se habían reducido en un 48% los accidentes y habían pasado de doscientas dieciséis víctimas, que son muchas, a ciento trece, que siguen siendo muchas, pero era una notable reducción, y entonces usted dijo con énfasis —porque viene entre signos de admiración en la interpelación que tuvo: ¡pues si no hubiéramos hecho nada, si no se hubiera hecho nada! ¡Claro que se hizo algo! Yo, desde el Grupo Socialista, lo que pretendo transmitir, porque, además, son conscientes de ello los ciudadanos, al margen del pesar que siga existiendo cuando se producen accidentes, y más si son fatales, lo que quisiera transmitir es que se está trabajando mucho.

Y, además, quisiera transmitir otra idea que yo creo que los ciudadanos también, en general, perciben: en el tema de la seguridad vial no hay contradicción entre las comunidades autónomas y el Gobierno central, no hay contradicción. Y, por eso, la valoración que en esa interpelación hacía el grupo proponente, Chunta Aragonesista, sobre las actuaciones del Gobierno central, textualmente —también las decía con énfasis—, eran: ¿han tenido consecuencias también en Aragón las actuaciones del Gobierno central en seguridad vial? Y decía el señor Fuster: pues sí, han tenido consecuencias, muchas, y muy positivas. Lo de «muy» lo pongo yo. Muchas, y positivas.

Por lo tanto, el proponente, que siempre ha estado trabajando en este tema, ya reconocía que la política del Gobierno central en seguridad vial —y la comparaba con la europea y la destacaba sobre la europea porque él daba los datos porcentuales de la reducción de víctimas en Europa y de víctimas en España, Aragón incluido, y, porcentualmente, claro, España venía de tener muchos más accidentes antes—..., pero él valoraba el salto importantísimo de la política de seguridad vial del Gobierno central, en este caso esa parte de la política del Gobierno central, aunque otras políticas fueran, en fin criticables o no, esa en concreto era valorada muy positivamente por el proponente en este caso de aquella interpelación, y en este caso de la de hoy.

Y por eso decía yo, en nombre del Grupo Socialista, que en política de seguridad vial, por lo menos en los últimos años —y hablo de los diez últimos años—, no hay contradicción entre el Gobierno central y las comunidades autónomas, y tampoco la aragonesa, y eso se refleja en las menos víctimas que hay en la comunidad aragonesa.

El plan actual que usted ha presentado no es solo un punto de partida, también lo decía el proponente en su intervención, decía: funcionan los planes —esto sí que lo decía con énfasis—, dice, funcionan los planes y consiguen los objetivos, se consigue una reducción importantísima de víctimas. Y entonces, la propuesta que lanzaba usted exactamente decía: quiero oír de sus palabras compromisos de presentación de esa estrategia. Y hoy estamos en la valoración de eso, y por eso hoy, políticamente, la valoración de este grupo es positiva, muy positiva, y por eso también, y nos agrada oírlo, ha sido también positiva la valoración de los grupos, en este caso de los grupos de la oposición.

Ya ha explicado usted —voy a ir terminando— cómo se ha organizado. Yo creo que ha sido un trabajo

que se ha alejado —y eso es un valor en sí mismo— de cualquier concepción burocrática de la elaboración de un trabajo de estas características. Porque, en primer lugar, y antes de empezar a elaborar el plan, usted planteó: esto no puede funcionar si no hay una coordinación interdepartamental. Y se creó desde la iniciativa política, podría haberse creado o podría no haberse creado, y se creó la comisión interdepartamental, que luego tanta importancia ha tenido en el desarrollo del plan. Y se dijo también desde el punto de vista político: dos cosas deben guiar la elaboración del plan: la prevención y la participación. Y eso fue una iniciativa de carácter político, porque se podría haber hecho desde otro punto de vista. Y tanto en la prevención como en la participación ha funcionado muy bien.

Y ya empezó a tener efectos antes de que el plan..., porque el plan, efectivamente, desde que se empieza a trabajar y desde que está en vigor, ya tiene efectos, y, además, hay pruebas concretas de que tiene efectos. Porque los convenios que se producen con Stop Accidentes, con el ITA, los convenios con la Mutua Motera, con la Asociación Española de Carreteras, esos convenios en sí mismos y por su desarrollo ya tienen efectos positivos en la seguridad vial, que, sin ninguna duda, aparecerán, si se puede decir de esa manera, ¿no?, no en la contabilidad, en la valoración del resultado de esa seguridad.

Además, yo creo que otro de los elementos positivos es la matización que usted ha introducido en todo tipo de accidentes. Porque ha destacado, por ejemplo, algo que no se suele destacar —y he buscado, además, el dato concreto—, que una gran parte de accidentes son urbanos. Una de las cuatro características que ha dicho en la descripción del accidente es que una gran parte son urbanos. Es que son urbanos aquellos con el 32% de las víctimas, con el 32% de las víctimas son urbanos, se producen en las ciudades y en los pueblos, y, por lo tanto, las políticas dirigidas a esa seguridad vial son, fundamentalmente, de carácter —que usted también lo ha explicado— de comunidad autónoma y de carácter también de ayuntamientos, y ya también en la exposición lo ha dicho.

De las cuarenta y tres acciones, yo creo que hay una parte muy garantizada, que usted ha expresado también. En las acciones que usted ha expresado están todas las que corresponden al Gobierno de Aragón, a la comunidad autónoma aragonesa, tienen referencia económica, y, por lo tanto, de esas cuarenta y tres acciones, habrá el más alto porcentaje que se va a llevar adelante. Lo digo respecto, digamos, a la desconfianza sobre el resultado de los planes, y, en concreto, de este plan. Efectivamente, todos tenemos que estar... En el caso del Grupo Socialista, creemos que mejor que la palabra «desconfianza», que no se ha oído demasiado, pero, bueno, ha salido, ¿no?, en el debate, habría que decir el término «estar atentos», lo que corresponde a los gobiernos y a los grupos parlamentarios, desde mi punto de vista al menos, cuando las cosas empiezan, es, más que desconfiar, estar atentos.

Desde ese punto de vista, tenemos la garantía de la previsión económica de la comunidad autónoma, tenemos también que hay otro grupo de acciones, que usted ha señalado —me parece que eran seis—, que corresponden a empresas o a administraciones con autonomía propia, y hay otras siete que corresponden al

Ministerio de Fomento. Y, por lo tanto, hay una amplia garantía de que, la comunidad autónoma, las entidades, particulares muchas de ellas y otras de la Administración con autonomía propia, se lleven adelante y, ¿por qué no?, también desde el Grupo Socialista tenemos una confianza de que un gobierno que ha llevado en materia de seguridad vial, insisto, en materia de seguridad vial, a España a las cotas mejores, dentro de lo que siempre es malo, que es que siga habiendo accidentes, un gobierno que en esa materia ha llevado a España a las cotas más altas de seguridad vial que se conocen en la historia moderna..., de entrada, no desconfiamos de que siga actuando así en lo que corresponde a Aragón, donde también se ha notado esa política.

Por lo tanto, nuestra pregunta es qué debe seguir haciéndose. Pues, claro, si la valoración y el discurso racional es este, desde el Grupo Socialista lo que debe seguir haciéndose es seguir pensando como se ha hecho, seguir organizando, seguir coordinando, continuar invitando a la participación de todos los sectores y continuar actuando. Esto es lo que pensamos que se debe seguir haciendo. Esto es lo que se ha venido haciendo hasta el momento y, por todo ello, al departamento que usted dirige y en este caso también al Gobierno de Aragón, lógicamente, la enhorabuena por el trabajo realizado y gracias por su presentación aquí.

Nada más, señor presidente.

El señor presidente (HERAS LADERAS): Muchas gracias, señor Berdié.

Tiene ahora la palabra el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero, como no puede ser de otra manera, agradecer las felicitaciones al departamento, pero yo quiero aprovechar para devolvérselas a ustedes. Yo felicito a la Cámara, felicito a todos los grupos porque, efectivamente, esta ha sido una iniciativa de estas Cortes, encabezada por el grupo Chunta, que ya lo he dicho en mi comparecencia, pero todos detrás. Todos hemos visto que esta era una necesidad y, al final, el resultado es bueno, yo creo que es un buen trabajo el que se ha realizado. Pero insisto, gracias a las Cortes, gracias a todos los grupos y también gracias a la sociedad, que nos ha ayudado a elaborarlo. Porque el papel que ha tenido el departamento en este caso ha sido el de mero coordinador, el de mero organizador del debate y el de dirigir a todos los componentes y a toda la sociedad para conseguir este documento.

Efectivamente, estamos hablando de un tema muy importante, estamos hablando de vidas humanas y estamos hablando de la posibilidad de disminuir la mortalidad en nuestras carreteras, de disminuir ese dolor que originan los accidentes de tráfico en nuestra sociedad, y era un objetivo que creo, como decía también en mi comparecencia, que concita unanimidad. Y así ha sido y yo estoy muy satisfecho del trabajo que hemos realizado todos.

El primer problema que teníamos era —lo ha dicho la señora Herrero— que este no es un tema solamente de la carretera, sino que es de la carretera, del vehículo, sobre todo, del conductor. Yo creo que ese es

un debate que está perfectamente claro, que todos los expertos así lo manifiestan, y, cuando se hablaba de seguridad vial, todo el mundo nos miraba a los de las carreteras como si fuésemos los grandes culpables o los únicos culpables del tema de la seguridad vial. Y podríamos haber hecho un plan de seguridad vial solamente desde Obras Públicas, haciendo actuaciones concretas en nuestras carreteras aragonesas, con eso hubiésemos cumplido desde el punto de vista departamental, pero, desde luego, eso no era lo que nosotros queríamos conseguir, lo que queríamos conseguir era un documento consensado en el que todo el mundo participase y en el que apareciesen todas las acciones que se podían realizar y desarrollar a través de la seguridad vial.

Veníamos de una situación mala, pero, evidentemente —lo ha resaltado el señor Berdié—, durante los últimos años veníamos de una reducción de casi el 50% de la mortalidad en nuestras carreteras. Quiero decir que durante estos años se han hecho muchas acciones, se han hecho muchas actuaciones que, conjuntamente con la Administración general del Estado, creo que nos han marcado una línea a seguir, que es la que hemos dicho desde el principio en esta Cámara: que este problema es de los que se resuelven actuando, tomando decisiones, tomando medidas. Y así ha pasado en los últimos años y veníamos, como digo, de una línea bastante acertada con respecto a lo que teníamos que hacer.

Nuestro primer trabajo consistió en organizar esa comisión interdepartamental, que a ustedes les puede parecer sencilla, pero no ha sido nada sencillo coger a veintiséis directores generales de todos los departamentos y coordinarlos y hacerles entender que este era un problema de todos, ha sido un trabajo que, fundamentalmente, ha llevado el secretario general técnico Rafael Vázquez, que ha sido importante. Era imprescindible concienciar a todos los departamentos, concienciar a todas las direcciones generales de que todos podían aportar a este plan de seguridad vial.

La primera línea de trabajo a partir de ahí fue ver qué es lo que estábamos haciendo, y nos llevamos una buena sorpresa: efectivamente, se estaban haciendo muchas cosas, lo que pasa es que descoordinadas, cada uno un poco a su aire. Y la intención era poner encima de la mesa todo lo que había que hacer. A partir de ahí, una vez que hicimos el diagnóstico inicial, empezamos a hablar con la sociedad, con todos los expertos, que hay muchísimos, unos desde el aspecto técnico, otros desde el sanitario, otros desde el educativo y otros desde el punto de vista de víctima de algún accidente, y empezamos a diseñar el documento.

En esa revisión con los expertos, lo que intentamos y lo que hemos conseguido es que sean ellos los que nos hayan hecho el plan de seguridad vial de Aragón. Por lo tanto, en esta introducción que estoy haciendo les digo que yo no asumo la responsabilidad de haberlo hecho, aunque estoy orgulloso de él, sino que la responsabilidad, fundamentalmente, es de todos los ciudadanos que lo han hecho, y por eso ha salido tan bien, porque lo hemos recogido de la propia sociedad, en un movimiento participativo del que yo desconozco precedentes. Tengo experiencia en participación ciudadana en otras áreas como la sanitaria y otras diferentes, pero, desde luego, no había

visto un movimiento de participación ciudadana como el que se ha desarrollado a través de la Dirección General de Participación Ciudadana del Gobierno de Aragón, al que quiero agradecer expresamente todo el trabajo que han desarrollado para sacar adelante este documento.

El resultado final lo tienen ahí ustedes, una serie de actuaciones. Yo les decía hace unos meses que no quería un documento retórico, un documento para colgar en la estantería, sino que fuera un documento con acciones concretas, con presupuesto, etcétera, etcétera, y eso es lo que al final tenemos: acciones concretas para dos años, con un presupuesto detrás de cada una de las acciones y con un responsable, que son cada uno de los departamentos que lo tienen que hacer. Y, además, lo asumen ellos, o sea, nosotros no les hemos dicho a los departamentos lo que tienen que hacer, sino que ellos son responsables y asumen que esas son acciones concretas que tienen que empezar a desarrollar.

Por lo tanto, la pregunta que planteaba fundamentalmente el señor Fuster: y ahora, ¿qué?, a partir de ahora, ¿qué? Porque, efectivamente, el documento no era un fin en sí mismo, sino que era un instrumento. A partir de aquí tenemos las acciones concretas, tenemos un presupuesto que aparece en los presupuestos, las administraciones que podemos ponerlo, porque yo no le puedo poner los presupuestos a ninguna otra Administración, con responsables concretos, con una comisión interdepartamental, que en este caso estará en Obras Públicas, para hacer un seguimiento del documento y en el que cada año nos pediremos... iba a decir responsabilidades, pero sí, pediremos a cada uno que se retrate en sus acciones, qué es lo que ha hecho, qué es lo que no ha hecho, por qué no se ha hecho y en qué punto de desarrollo está. Pasaremos de la parte teórica a la parte realista de la situación: acción concreta, responsable, dinero y, al final de año, nosotros, desde el departamento, con esa comisión, haremos una revisión y ustedes, no tengo ninguna duda, aquí, en esta comisión o en el Pleno nos pedirán explicaciones a las diferentes administraciones de qué es lo que tiene que hacer alguno.

Evidentemente, yo seré responsable, si sigo en el cargo, de las actuaciones del Departamento de Obras Públicas, y también del seguimiento del resto, eso es lo que va a asumir y lo que asume el Departamento de Obras Públicas: la responsabilidad directa de las actuaciones en carreteras y de las infraestructuras y del seguimiento de todas y cada una de las acciones que aparecen en el plan y que, como digo, tienen un responsable y un presupuesto para cada una de ellas.

Y coincido con el señor Fuster también en trabajar el tema municipal. Yo creo que el tema municipal hay que hacerlo, desde luego, desde los ayuntamientos, con el impulso del Gobierno y de la comisión que hemos constituido, pero, desde luego, creo que tenemos ahí un trabajo no sé si de mayor concienciación, pero sí de mayor impulso, actuaciones concretas en diferentes ayuntamientos. Hay acciones concretas, yo creo que eso va a ser un primer paso. El Ayuntamiento de Utebo va a ser una piedra de toque en este sentido, es un ayuntamiento también que tiene mucha sensibilidad desde hace tiempo con este asunto y creo que, evi-

dentamente, en los próximos meses, años, tenemos que trabajar sobre todo el tema de los planes municipales.

Y poco más que decirles. Pues que el señor Torres me ha enseñado el informe EuroRAP de 2010, porque al final yo no quiero hablar solamente de las carreteras porque parece que el tema de seguridad vial solamente está centrado en la carretera, pero es inevitable al final hablar de desdoblamientos, del tema de la liberalización, cuando lo más importante para evitar los accidentes es la educación del conductor, que la sociedad sea consciente de que lleva un vehículo que en un momento determinado puede ocasionar mucho daño y que hay que llevarlo en unas condiciones extremas de seguridad, sabiendo qué es lo que lleva entre manos.

Evidentemente que la carretera influye, cómo no va a influir, una mala carretera, una mala señalización influyen, pero todos los expertos y todo el mundo insiste —y participa— en que lo más importante es que el conductor evite el exceso de velocidad, el exceso de alcohol, que lleve el cinturón... Hay un dato que dábamos hace unos días en el debate en Aragón Televisión: que el 44% de las víctimas que iban en la parte trasera..., de los muertos que iban en la parte trasera del vehículo iban sin cinturón. Y para eso no hace falta mucho dinero, para ponerse el cinturón cuando uno se sube al coche, vaya de conductor, de copiloto o en la parte trasera. El 44%, fíjese si tenemos ahí espacio para mejorar en todo lo que es concienciación ciudadana en estos aspectos.

El exceso de velocidad, el alcohol..., bueno, yo creo que hay..., el tema sanitario..., yo creo que hay muchos aspectos en que tenemos que insistir, y yo con esto no quiero escurrir el bulto de las carreteras, que lo he dicho, y, de hecho, fíjese si no lo hemos querido hacer que pensábamos que un plan de seguridad vial en el que no apareciera como un objetivo prioritario el desdoblamiento de las carreteras iba a ser poco creíble, iba a ser poco creíble de cara a los ciudadanos, y nosotros mismos lo hemos puesto en el plan y ahí aparece como una de las acciones imprescindibles y necesarias en nuestro plan de seguridad vial en Aragón. Podríamos haber dicho que no era tan importante y lo hemos puesto en un sitio preferente, o sea, que reconocemos que ese aspecto es fundamental. Pero, sobre todo, es fundamental que trabajemos todos los aspectos relacionados con la educación del conductor, que creo que es donde está el aspecto más importante.

En el informe EuroRAP, que decía el señor Torres, curiosamente, y no sé por qué, esos dos tramos no aparecen como riesgo muy elevado, en el EuroRAP del año 2010, en el que se clasifican los tramos según dos variables: el riesgo general de accidentes, que es el riesgo que tiene un conductor de sufrir un accidente grave en un determinado tramo de vía, y el colectivo de motos, donde se producen y concentran más los accidentes, zonas de concentración de accidentes. Y, curiosamente, aparecen dos tramos en negro en las carreteras nacionales, uno es en la 230, en la que va a Sopeira, y otra es la 234, salida hacia Castellón. A mí me resulta curioso, pero, evidentemente, no está en un riesgo muy elevado, pero eso no significa que nosotros no lo valoremos como que, efectivamente, es prioritario, y así lo hemos hecho y lo hemos remarcado en nuestro plan de seguridad vial.

Por lo tanto, muchas gracias por sus intervenciones. Yo creo que este es un tema que concita, como decía, unanimidad. Espero que hayamos estado a la altura de lo que ustedes esperaban del departamento en este aspecto y vamos a seguir trabajando porque tenemos una tarea importantísima por delante, que es reducir los accidentes de tráfico en nuestras carreteras y reducir el número de muertos, fíjense que objetivo más importante que nos hemos puesto, y estoy seguro de que lo vamos a conseguir.

Y quiero aprovechar que es la última comisión del año pues para desearles feliz Navidad y buen año, en lo personal fundamentalmente y, a algunos, incluso en lo político. *[Risas.]*

El señor presidente (HERAS LADERAS): Muchas gracias, señor consejero.

Concluye, pues, el segundo punto del orden del día, que es la comparecencia del consejero de Obras Públicas.

Antes de pasar al siguiente punto, se suspende la sesión durante un par de minutos para despedir al consejero.

El señor presidente (HERAS LADERAS): Vamos a reanudar la sesión.

Y lo vamos a hacer con el siguiente punto del orden del día, que es el debate y votación de la proposición no de ley número 223/10, sobre el desdoblamiento de la carretera nacional 211 en el tramo comprendido entre Alcolea del Pinar y Monreal del Campo, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su presentación y defensa, tiene la palabra el señor Gamón, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

Proposición no de ley núm. 223/10, sobre el desdoblamiento de la carretera N-211 en el tramo comprendido entre Alcolea del Pinar (Guadalajara) y Monreal del Campo (Teruel).

El señor diputado GAMÓN YUSTE: Muchas gracias, señor presidente.

La iniciativa viene a versar sobre la nacional 211, que es una carretera nacional de trescientos veintitrés kilómetros de longitud que une Alcolea del Pinar con Fraga, atravesando las localidades, entre otras, de Monreal del Campo, Alcañiz y Caspe. Es una vía de alta capacidad que une Madrid, o que podría unir Madrid, Castilla-La Mancha, Castilla y León con el Levante y con Cataluña, y, además, podría ser un itinerario, puede ser un itinerario alternativo para la nacional II y la A-2, Madrid-Barcelona.

El tramo que nos ocupa es el tramo Alcolea-Monreal del Campo, con una longitud de ciento doce kilómetros. Pero ¿por qué es importante esta vía? Es un eje transversal, vertebrador de Aragón y también, por supuesto, de la provincia de Teruel, es la unión de Madrid con el puerto de Barcelona; por lo tanto, la importancia es evidente. Además, es la conexión de Teruel con Madrid hasta que la autovía, la tan esperada autovía Teruel-Cuenca, se ponga en funcionamiento, si es que algún día logramos que se ponga en mar-

cha. Además, transcurre por dos comarcas que tienen verdaderos problemas actualmente de empleo y de despoblación, comarcas netamente rurales, comarcas con una industria incipiente y a las cuales les haría falta el desarrollo de una vía de comunicación tan importante como esta, como pueden ser la comarca del Jiloca y la comarca de las Cuencas Mineras. Además, es fundamental esta vía, que, junto con la A-23, daría a estas dos comarcas una situación realmente importante dentro de las vías de comunicación de Aragón. Por lo tanto, la evidencia de la importancia de esta vía está clara.

Pero, además, esta importancia no solamente la dice el Partido Popular, sino que se refleja en distintas intervenciones que han tenido distintas personalidades del Partido Socialista. Empezaríamos por el delegado del Gobierno de Aragón, el señor Javier Fernández, que, en noviembre de 2007, ya habló —y cito textualmente— de que «en unos tres años, la vía será ampliada, se suprimirán curvas y los pueblos tendrán variantes». Esto lo dijo en noviembre de 2007; a día de hoy, desde luego, nada de esto está hecho.

Pero, además, el señor Zapatero, el presidente del Gobierno actual, en la campaña electoral de las generales de 2008, en febrero de 2007, en plena campaña electoral, en un acto celebrado en Guadalajara, afirmó y prometió que esta carretera nacional 211 en este tramo se convertiría en autovía. Esto fue difundido por los medios de comunicación y por el propio Partido Socialista como argumento de las elecciones para, lógicamente, pedir el voto. Pero, por si esto fuera poco, el señor Barreda, el presidente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, manifestó en una reunión en Molina de Aragón, aparte de proclamarse como interlocutor entre el Gobierno de España y los interlocutores de las asociaciones que pedían que esta carretera se desdoblara como autovía, manifestó en esta reunión el interés del Gobierno de España por esta infraestructura y comprometió su palabra a que la autovía estaría construida o al menos avanzada en esta legislatura, que los trámites previos se sustanciarían en 2010 y que el primer tramo se construiría en el año 2011; evidentemente, nada de esto se ha cumplido.

Pero ¿en qué situación nos encontramos actualmente? No se ha realizado ni un solo tramo de obra, los trámites se han ralentizado de forma consciente y de forma constante por parte de la Administración del Estado actual, por parte de la administración del Partido Socialista. Pero es que, además —y creo que esto es lo más importante—, en el proyecto de presupuestos del año 2011 se consigna una cantidad de treinta mil ochocientos veinte euros para la ejecución de esta autovía. Por lo tanto, lo que se está haciendo realmente es condenar esta autovía al olvido y, desde luego, dejarla totalmente olvidada y finiquitada, porque en los proyectos de presupuestos, en la proyección 2012-2013-2014, no existe ni un solo euro consignado.

Por ello, entendemos que, con las actuaciones que se están haciendo de ralentización de este proyecto, con todas las promesas incumplidas que hasta ahora se han llevado a cabo, lógicamente, con la inoperancia o no haber realizado ni un solo tramo ni haber licitado ninguna de las obras que se deberían de haber licitado y, sobre todo, con la previsión presupuestaria que se ha aportado para el proyecto de presupuestos

de 2011 y la proyección para 2012-2013 y 2014, creemos que lo que se pretende por parte del Gobierno de la nación es olvidar totalmente esta infraestructura.

Por ello, solicitamos la aprobación de sus señorías para una iniciativa en la cual, fundamentalmente, lo que se pide es solicitar al Gobierno de la nación que se aceleren de forma urgente los trámites administrativos y presupuestarios necesarios para la licitación, ejecución y puesta en servicio del desdoblamiento de la carretera nacional 211 en su tramo comprendido entre Alcolea del Pinar y Monreal del Campo. Entendemos que este acuerdo, además, viene aprobado por distintas iniciativas presentadas tanto en la comarca del Jiloca como en el Ayuntamiento de Monreal del Campo y en distintos ayuntamientos de la provincia de Guadalajara. Entendemos que este acuerdo será positivo y esperamos, desde luego, el apoyo de sus señorías.

Muchas gracias.

El señor presidente (HERAS LADERAS): Muchas gracias, señor Gamón.

Tiene la palabra el señor Fuster, en nombre del Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señor presidente.

Señorías.

Hace ya algún tiempo adoptamos también un acuerdo en relación con esta iniciativa. Aunque la propuesta era sobre la A-24, es decir, el proyecto de autovía entre Daroca y Calatayud, en un momento en el que pareció que quiso plantearse que esta vía, la que hoy nos ocupa, esta conexión entre Monreal del Campo, en Teruel, y Alcolea del Pinar, en Guadalajara, parecía que podía plantearse como una alternativa a esa Daroca-Calatayud, que, a nuestro modo de ver, no lo ha sido nunca, y de estas Cortes tampoco porque fue aprobada la iniciativa, quedó claro que esta es una propuesta que, además, surge directamente del propio Gobierno central —tras aquel tremendo incendio en Guadalajara que supuso la vida de un número muy importante de operarios o de agentes que estaban colaborando en las tareas de extinción—, y se planteó como una compensación por parte del Gobierno central a la zona, a Guadalajara, por este siniestro y los efectos devastadores que tuvo.

Desde entonces, la propuesta también se asumió en Teruel, también aquí en las Cortes la incluimos en la lista de nuestras reivindicaciones y, posteriormente, como decía, quiero recordar ese acuerdo, de 18 de febrero de 2009, hablando de la Daroca-Calatayud, pero que hacía referencia también porque quiero hacer esa salvedad, hacer constar esa circunstancia.

Nosotros estamos de acuerdo, el interés para la comarca del Jiloca expresamente, en general para determinadas comarcas de Teruel, que es el acceso más rápido hacia Madrid y, por tanto, una conexión directa con la nacional II, que es una de las vías más importantes que discurren por todo el Estado, etcétera. Es importante el déficit en general de infraestructuras en Teruel y en las comarcas de Teruel, es grande y, por tanto, cualquier conexión con los grandes ejes le supone una ubicación en el mapa, una situación en el mapa.

También es verdad que hubo un determinado momento en el que se quiso plantear esta vía. He hablado antes de la A-24, también se planteó o se quiso plantear como alternativa a la conexión con Cuenca, de Teruel a Cuenca, la autovía de Teruel a Cuenca, cuando se descartó desde el punto de vista medioambiental inicialmente. Son cosas distintas, obedece a objetivos diferentes y entendemos que no deben interferir una con la otra.

En el caso concreto de este desdoblamiento que nos plantea el Partido Popular, vamos a dar nuestro voto favorable porque entendemos que es importante para el territorio, importante para las comarcas, porque entendemos que no tiene especiales afecciones medioambientales, que es una obra, en principio, neutra, que no debe tener más problemas. Simplemente quería hacer la salvedad de que no permitamos, como así ya lo tenemos acordado en esta Cámara, que, después de apostar por la A-24, por su desdoblamiento, con una conexión prioritaria entre unas vías y otras, la posible mejora como vía rápida o desdoblada de la nacional 211 entre Alcolea del Pinar (Guadalajara) y Monreal del Campo, en Teruel, lo sea sin menoscabo de las actuaciones necesarias para la conexión por autovía Daroca-Calatayud referida, y no con carácter alternativo a esta.

Es decir, que sumemos actuaciones, aunque luego el Gobierno central, evidentemente, ejercerá su responsabilidad de priorización, pero nosotros entendemos que unas y otras no son alternativas, no son para descartar una a la otra o para compensar una por no hacerse la otra, sino que deben hacerse, y entendemos que eso se demuestra con los presupuestos. Efectivamente, la cantidad exigua que aparece este año y la falta de plurianuales de consignaciones importantes en los plurianuales de los próximos ejercicios no demuestra que exista una voluntad firme y clara por parte del Gobierno central de llevarlo adelante, motivo por el cual los ayuntamientos de las comarcas afectadas, tanto del Jiloca como de la provincia de Guadalajara, han comenzado a plantear y a aprobar iniciativas, motivo por el cual entiendo que también el Partido Popular trae la iniciativa a esta Cámara, que, como digo, va a contar con el apoyo de Chunta Aragonesista con esas salvedades que he realizado.

Gracias.

El señor presidente (HERAS LADERAS): Muchas gracias, señor Fuster.

En nombre del Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, tiene la palabra la señora Herrero.

La señora diputada HERRERO HERRERO: Muchas gracias, señor presidente.

Contarán con el apoyo de este grupo parlamentario a la proposición no de ley que plantea el Grupo Parlamentario Popular. Como no podía ser de otra manera, estamos totalmente de acuerdo con este desdoblamiento de la carretera 211, Alcolea del Pinar -Monreal del Campo, y, es más, nos hemos posicionado en este sentido en numerosas ocasiones. Así que, por tanto, cualquier iniciativa que pueda contribuir a que se agilicen esos trámites, indudablemente, contará con nuestro respaldo.

Sobre esta vía se ha venido hablando en numerosas ocasiones. Yo quiero decir que es una vía importante para la conexión de gran parte de la provincia de Teruel con Madrid. Quiero recordar que todo lo que es la zona norte de la provincia, todo lo que es el Bajo Aragón histórico, la comarca del Jiloca, etcétera, etcétera, la vía de comunicación, la salida directa que tiene hacia Madrid es utilizando esta carretera. Por tanto, sería muy importante para situar en el mapa, por así decirlo, a toda esta zona de la provincia, que cuenta, además, con una población considerable, si vemos el reparto de la población de la provincia de Teruel.

Ciertamente, esto coincide en el tiempo, la propuesta o la promesa de hacer esta autovía, con el momento en el que se desecha, por motivos ambientales, como se ha dicho, la ejecución de la A-40, la Teruel-Cuenca. Y como bien ha dicho el señor Fuster, también, entre otros proyectos, entre otras prioridades, estaba esa vía Calatayud-Daroca para unir con la nacional II y para conectar, por tanto, también con Madrid.

Claro, aquí estamos diciendo —y nosotros, desde luego, lo tenemos muy claro— que una cosa no quita a la otra y que, desde luego, son vías complementarias, pero obras son amores y, si vemos cómo se están desarrollando los acontecimientos y cuáles son los trámites y cuáles son las actuaciones que se han llevado a cabo ahora y antes también, porque la necesidad de estas comunicaciones no es solo desde hace cuatro o cinco años, sino, desde luego, de mucho más atrás, y con la experiencia que tenemos, además, con la ejecución de la A23, que poco menos que costó dos décadas hacerla, ya podríamos ser conscientes de que, si a ese ritmo van las obras de las infraestructuras de titularidad estatal en Aragón, hay que empezar pronto para que puedan estar hechas, que tendrían que estar hechas ya. Por tanto, ya hace muchos años que estas vías son necesarias y, en concreto, esta, que nos parece sumamente importante.

Y yo sé cómo están ahora mismo los trámites en estos momentos, sé que el estudio informativo del desdoblamiento se licitó en enero de 2006, aunque entonces no se había prometido la autovía que se promete en febrero de 2008 en campaña electoral, y lo viví en primera persona, o sea, que sé perfectamente lo que se prometió y se comprometió en esa campaña electoral, de lo cual me alegro muchísimo porque esto podría beneficiar enormemente a la provincia de Teruel y, en definitiva, también a todo Aragón. En junio de 2009 es cuando se aprueba provisionalmente el estudio informativo, sale a información pública, y estamos en estos momentos pendientes de la aprobación definitiva del estudio informativo, para lo cual hay que superar el trámite de la declaración de impacto ambiental también.

Yo sé que esto es así, pero, claro, un poco escépticos somos y un poco preocupados estamos por el cumplimiento de esos compromisos. Hay aquí un recorte que está en la documentación que todos pueden tener, en la documentación adjunta de prensa, y a mí me parece importante y para que conste, además, en el *Diario de Sesiones* lo quiero decir, y es del 8 de noviembre de 2007, de *El Periódico de Aragón*, y aquí hay unas declaraciones de Javier Fernández, delegado del Gobierno de Aragón, en las que dice que «En los próximos días se publicará en el BOE el estudio de impacto ambiental positivo del proyecto de conversión

en vía rápida. Esta vía enlaza Monreal del Campo con Alcolea del Pinar y una Teruel con Madrid», y dice: «En unos tres años, la vía será ampliada, se suprimirán curvas, los pueblos tendrán variantes y habrá un tercer carril en varios tramos». Esto era en 2007, estamos ya prácticamente en 2011..., no sé si no se ha ido un poco de plazo, por no decir bastante. Pero, bueno, en cualquier caso, los trámites administrativos ahora mismo se están llevando a cabo, a mi juicio siempre, quizás con menos celeridad de la que se debería y de la que se tiene para con otras infraestructuras de otros lugares, pero nosotros confiamos en que esto siga adelante y en que podamos tener esta vía en poco tiempo.

Así que nuestra posición al respecto ha sido clara siempre de apoyo total al desdoblamiento de esta vía, y sigue contando el Partido Popular en estos momentos con el apoyo de este grupo parlamentario.

Muchas gracias.

El señor presidente (HERAS LADERAS): Muchas gracias, señora Herrero.

Tiene ahora la palabra el señor Berdié, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Gracias, señor presidente.

Por centrar la posición política del Grupo Socialista, estamos de acuerdo en la iniciativa que presenta el Partido Popular, pero me viene al pelo un poco la última intervención de la representante del PAR para hablar precisamente de los plazos, de lo que son plazos en la construcción de una carretera, esto es, de un desdoblamiento o de una autovía, porque los datos que daba precisamente la portavoz del Partido Aragonés coinciden con la realidad y yo creo que ayudan a entender lo que cuesta hacer una carretera de estas características.

Efectivamente, en el año 2007, el delegado del Gobierno dice que en tres años estará construida, sobre una información pública de un estudio informativo del año 2006; efectivamente, dice que en tres años estará construida, el delegado del Gobierno, que entiende y sabe, porque es su obligación, de cómo se construye una obra de este tipo, dice 2007 sobre el estudio informativo de 2006. Pero es que el estudio informativo de 2006 no es el que se está llevando a cabo y nadie ha protestado por ello. Se está llevando a cabo el estudio informativo de junio de 2009. ¿Qué diferencia hay entre unos y otros? ¡Hombre!, a veces vale la pena —yo no digo que haya que ser experto en carreteras— estudiarse un poquito de qué van los proyectos. Claro, y el estudio informativo de 2009 —ahí sí que lo ha explicado bien el portavoz del Partido Popular, que yo creo que ha centrado bien el tema— es la conversión en una autovía, y en siete kilómetros de esa autovía, en concreto a la altura de Castellar de La Muela, hay dos soluciones: solución uno, pasa por el norte, solución dos, pasa por el sur.

Y, por lo tanto ¿en qué fase se está desde 2009? En la de declaración de impacto ambiental. Y las declaraciones de impacto ambiental —hay que decirlo así para no confundir nunca, yo creo, a nadie, y menos a los ciudadanos—, una declaración de impacto ambiental, si se hace según la legalidad, dura bastante tiempo, y hay ejemplos de ello en cualquier ca-

rrera española, en cualquier autovía española o en cualquier carretera o cualquier autovía europea. Una declaración ambiental es un instrumento de las administraciones públicas para garantizar un trazado que cuesta bastante tiempo.

Nosotros, que sí estamos con la propuesta textual que está diciendo esta proposición no de ley, que se acelere al máximo, entendemos que es, lógicamente, al máximo de lo que la ley permita... Y ¿cuáles son los siguientes procedimientos? Una vez aprobada la declaración ambiental, se aprobará el estudio definitivamente con la alternativa que salga, serán los técnicos los que digan cuál saldrá, y, una vez aprobado el estudio, se licitará la redacción del proyecto, es el siguiente paso, licitar la redacción del proyecto, y, una vez licitada la redacción del proyecto de construcción, se licitarán las obras. Pero licitar el proyecto, licitar, insisto, el proyecto de construcción no se puede hacer hasta que no haya una solución sobre cuál es el trazado, y esa solución la va a dar la declaración de impacto ambiental. Y hay una previsión presupuestaria en el año 2011 que lo que permite es continuar los trámites, ¡claro que permite!, si hay una partida abierta, se pueden continuar los trámites administrativos en la situación en que está en este momento.

Y, además —y termino—, como en la memoria de los programas de los presupuestos generales del Estado de 2011, en la sección 17, programa 453-B, que es donde está esta carretera, se dice: dos objetivos: continuar las obras en curso de los principales ejes de autovías y, segundo —y está en la memoria y por eso hay presupuesto—, continuar la relación de proyectos y estudios informativos en curso. Esa es la situación en que está esta carretera y, por lo tanto, no podemos menos que estar de acuerdo con lo que está diciendo el Partido Popular (que eso se haga lo más aceleradamente posible), añadimos —y damos por supuesto que esa es la idea del Partido Popular—, dentro de las obligaciones que la ley da para los trámites administrativos, y lo votamos a favor porque no queremos, entre otras cosas, que en algo que está en marcha y para lo que hay previsión política y presupuestaria para continuar, se dé la impresión de que no va a continuar, porque sí que va a continuar.

Nada más. Muchas gracias.

El señor presidente (HERAS LADERAS): Muchas gracias, señor Berdié. Habiendo ya intervenido todos los grupos, pasaríamos pues a votar.

¿Votos a favor? **Por unanimidad, queda aprobada la proposición no de ley número 223/10.**

Retomaríamos, pues, el primer punto del orden... Perdón, sí, es cierto.

¿Explicación de voto?

Señor Gamón.

El señor diputado GAMÓN YUSTE: En primer lugar, quiero agradecer a todos los grupos, lógicamente, el apoyo de esta iniciativa, que esperemos que se refleje en que esta infraestructura siga adelante. Pero quiero hacer un par de apreciaciones.

Al Partido Aragonés, que ha hecho referencia a que en algún momento parece ser que no nos acordábamos de esta vía, de esta infraestructura, la primera

gran modificación de esta vía y el dejarla como está en la actualidad, con la reforma de todo el firme y evitando algunas curvas, la realizó el Partido Popular, y, además, veo que coincide plenamente con los argumentos que mostraba el Partido Popular en cuanto al retraso que vamos viendo que está ocurriendo con esta infraestructura.

Y al Partido Socialista, simplemente, cuando dice hablar de estudiar los proyectos, estamos de acuerdo, los proyectos hay que estudiarlos, pero usted también, y el señor Barreda también, y el señor Javier Fernández también, porque dicen exactamente lo contrario que usted dice. Con lo cual, no sé quién los habrá estudiado mejor, si usted, o el presidente de la Junta de Castilla-La Mancha, o el delegado del Gobierno; alguno de los tres, desde luego, se equivoca.

Cuando habla de dos soluciones en Castellar de La Muela, es cierto, es cierto que hay dos soluciones, pero también es cierto que esa es una de las tácticas que emplean ustedes para alargar algunos problemas como puede ser, y le voy a poner un ejemplo, lo que ocurrió con la A-23. Respecto a la A-23, estuvimos discutiendo si la A-23 transcurría por las cuencas mineras o por el Jiloca durante años y años y años, hasta que llegó el Partido Popular y tomó la iniciativa de que fuera por un sitio o por otro. Con lo cual, las cosas se pueden retrasar o bien por no poder nada en los presupuestos, como ustedes han hecho, o bien por crear situaciones en las que haya que dilucidar ciertos aspectos que, al fin y al cabo, lo único que hacen es prorrogar en el tiempo, sin tomar una decisión que pueda solucionar.

Y también es cierto, señor Berdié, y ahí sí que no puedo estar conforme con usted, que el presupuesto de 2011 es claro, transparente y, desde luego, con treinta mil euros asignados para esta carretera no tenemos ni para las carpetas del propio estudio. Yo creo, señor Berdié, que aquí —y por eso es la iniciativa y yo, desde luego, le agradezco su apoyo—, entre todos, tenemos que trabajar, y ahí sí que vamos a estar en que esta infraestructura podamos apoyarla todos, pero basarse en que el proyecto de 2011 de presupuestos ya deja constancia de poderlo hacer porque hay una partida, pues, si por partidas ha de ser, desde luego, se haría todo, y usted sabe que eso no es así.

Yo creo que la actitud manifiesta del Gobierno es clara en cuanto que esta autovía se retrasase y vamos a ver si desde Aragón podemos apoyar y ayudar para que no sea así.

Muchas gracias.

El señor presidente (HERAS LADERAS): Muchas gracias, señor Gamón.
Señor Berdié.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Gracias, señor presidente.

La verdad es que no iba a intervenir, señor Gamón, porque, en general, he estado de acuerdo con toda su intervención del principio y hemos aprobado la proposición no de ley.

¡Hombre!, pero le haré dos precisiones porque usted, ya en la respuesta de la explicación de voto, un poco, en fin, casi sin manos y sobre la cuerda, ha dicho una cosa que yo creo que, si usted la reflexiona, no la dice porque usted sí que entiende de estas cosas. ¡Hombre!, usted no me diga que en el trazado de una autovía, al hacer un desdoblamiento, me da igual el ejemplo que quiera poner, desde el de Alcañiz hasta..., el que quiera poner —que lo hacen los técnicos, no lo hace ni el señor Barreda, ni yo, ni el señor Zapatero, ni ningún diputado de ustedes, no, lo hacen los técnicos—, que en el trazado de la autovía se hace..., en fin, iba a decir un taco, no voy a decir un taco, que estamos en sede parlamentaria, se hace para fastidiar. Oiga, un desdoblamiento de una autovía, la gente sería y los técnicos, en fin, que hacen estas cosas son serios, al menos tan serios como usted o como yo, y saben del asunto más que usted y que yo, aunque nosotros nos enteramos de algo..., ¡hombre!, un desdoblamiento no se hace, como usted dice, para fastidiar.

Y el segundo punto que quería aclarar. Usted tiene que saber, porque usted ha gestionado, que, si lo hay que continuar es el trámite administrativo del encargo del proyecto, no de la licitación de la obra, del encargo del proyecto, que es el que habrá que licitar cuando se apruebe la declaración de impacto ambiental, usted sabe —seguro que usted lo ha hecho muchas veces..., bueno, no sé si ha gestionado hasta este nivel o no— que la partida presupuestaria es suficiente para iniciar el expediente, por supuesto que sí, por supuesto que sí, es que las partidas presupuestarias completas no se ponen prácticamente nunca, ni en los ministerios, ni en los ayuntamientos... [*Rumores.*] En fin, para continuar los trabajos necesarios en esa fase, la partida presupuestaria es suficiente, e incluso, ustedes sabrán, hasta permite ampliarla si, por el momento en que se tiene que ejecutar, hay que ampliarla o no. Porque, si se pudiesen todas las partidas completas, los presupuestos en ninguna Administración darían para más de diez acciones, y usted lo sabe.

Por lo tanto, ya que estamos de acuerdo en que esto está en marcha y va bien, pues, bueno, dejémoslo ahí. Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (HERAS LADERAS): Muchas gracias, señor Berdié.

Pasaríamos al punto cuarto del orden del día: ruegos y preguntas.

¿Algún ruego? ¿Alguna pregunta?

Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

No habiendo ruegos ni preguntas, retomaríamos entonces el punto primero, que es la lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

Se aprueba por unanimidad.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias. [*A las doce horas y treinta y cinco minutos.*]

ÍNDICE DE TRAMITACIONES

1. Proyectos de ley
2. Propositiones de ley
3. Decretos leyes
4. Propositiones no de ley
5. Mociones
6. Interpelaciones
7. Preguntas
8. Resoluciones del Pleno
9. Cuenta general de la Comunidad Autónoma de Aragón
10. Comparecencias
 - 10.1. Del Presidente de la Diputación General de Aragón (DGA)
 - 10.2. De consejeros de la DGA
 - 10.2.1. Ante el Pleno
 - 10.2.2. Ante la Comisión Institucional
 - 10.2.3. Ante la Comisión de Economía y Presupuestos
 - 10.2.4. Ante la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes
 - 10.2.5. Ante la Comisión Agraria
 - 10.2.6. Ante la Comisión de Industria, Comercio y Turismo
 - 10.2.7. Ante la Comisión de Sanidad
 - 10.2.8. Ante la Comisión de Educación, Cultura y Deporte
 - 10.2.9. Ante la Comisión de Medio Ambiente
 - 10.2.10. Ante la Comisión de Asuntos Sociales
 - 10.2.11. Ante la Comisión de Ciencia, Tecnología y Universidad
 - 10.2.12. Ante la Comisión de Política Territorial, Justicia e Interior
 - 10.2.13. Ante la Comisión de Peticiones y Derechos Humanos
 - 10.2.14. Ante la Comisión de Reglamento y Estatuto de los Diputados
 - 10.3. De altos cargos y funcionarios de la DGA
 - 10.4. Del Justicia de Aragón
 - 10.5. Otras comparecencias
11. Debates generales
 - 11.1. Debate sobre el estado de la Comunidad Autónoma de Aragón
 - 11.2. Otros debates
12. Varios