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

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO, VIVIENDA Y TRANSPORTES

Comisiones. Serie A: Comparecencias
Número 63
Año 2012
Legislatura VIII

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. FERNANDO JESÚS GALVE JUAN

Sesión núm. 16
Celebrada el miércoles 12 de septiembre de 2012

Orden del día

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

2) Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, a petición de seis diputados del G.P. Socialista, al objeto de informar sobre el aeródromo de Caudé.

3) Debate y votación de la proposición no de ley núm. 221/12, sobre el transporte con destino al hospital Arnau de Vilanova de Lleida, presentada por el G.P. de Izquierda Unida de Aragón.

CORTES DE ARAGÓN Parlamento

4) Debate y votación de la proposición no de ley núm. 234/12, sobre la instalación de mecanismos para la reducción de la velocidad en la carretera A-1204 a su paso por Farasdués (Zaragoza), presentada por el G.P. Chunta Aragonesista.

5) Debate y votación de la proposición no de ley núm. 235/12, sobre la renovación del firme de la carretera autonómica A-125, presentada por el G.P. Chunta Aragonesista.

6) Ruegos y preguntas.

Preside la sesión, celebrada en el palacio de la Aljafería, el Ilmo. Sr. D. Fernando Jesús Galve Juan, asistido por la vicepresidenta de la comisión, Ilma. Sra. D.ª María Victoria Broto Cosculluela, y por la secretaria de la misma, Ilma. Sra. D.ª María Herrero Herrero. Asiste a la Mesa la letrada Sra. Estella Izquierdo.

Comparece ante la comisión el consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda Y Transportes, Excmo. Sr. D. Rafael Fernández de Alarcón Herrero.

SUMARIO

Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes para informar sobre el aeródromo de Caudé 5

— El diputado Sr. Ibáñez Blasco, del G.P. Socialista, explica la solicitud de comparecencia.

— El consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, Sr. Fernández de Alarcón Herrero, interviene.

— El diputado Sr. Ibáñez Blasco replica.

— El consejero Sr. Fernández de Alarcón Herrero duplica.

— El diputado Sr. Romero Rodríguez interviene en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón.

— El diputado Sr. Briz Sánchez interviene en nombre del G.P. Chunta Aragonesista.

— El diputado Sr. Blasco Nogués interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés.

— El diputado Sr. Campoy Monreal interviene en nombre del G.P. Popular.

— El consejero Sr. Fernández de Alarcón Herrero responde.

Proposición no de ley núm. 221/12, sobre el transporte público con destino al hospital Arnau de Vilanova de Lleida 15

— El diputado Sr. Aso Solans, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón, defiende la proposición no de ley.

— La diputada Sra. Martínez Sáenz, del G.P. Popular, defiende una enmienda.

— El diputado Sr. Briz Sánchez fija la posición del G.P. Chunta Aragonesista.

— El diputado Sr. Blasco Nogués fija la posición del G.P. del Partido Aragonés.

— El diputado Sr. Ibáñez Blasco fija la posición del G.P. Socialista.

— El diputado Sr. Aso Solans fija la posición de su grupo respecto de la enmienda presentada y lee un texto transaccional.

— Votación.

— Los diputados Sres. Aso Solans y Briz Sánchez y la diputada Sra. Martínez Sáenz intervienen en el turno de explicación de voto.

Proposición no de ley núm. 234/12, sobre la instalación de mecanismos para la reducción de la velocidad en la carretera A-1204 a su paso por Farasdués (Zaragoza) 19

— El diputado Sr. Briz Sánchez, del G.P. Chunta Aragonesista, defiende la proposición no de ley.

— El diputado Sr. Aso Solans fija la posición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón.

— El diputado Sr. Blasco Nogués fija la posición del G.P. del Partido Aragonés y defiende una enmienda *in voce*.

— La diputada Sra. Sánchez Pérez fija la posición del G.P. Socialista.

— El diputado Sr. Campoy Monreal fija la posición del G.P. Popular y defiende una enmienda *in voce*.

— El diputado Sr. Briz Sánchez fija la posición de su grupo respecto de las enmiendas *in voce* presentadas.

— Votación.

— El diputado Sr. Briz Sánchez, la diputada Sra. Sánchez Pérez y el diputado Sr. Campoy Monreal intervienen en el turno de explicación de voto.

Proposición no de ley núm. 235/12, sobre la renovación del firme de la carretera autonómica A-125 23

— El diputado Sr. Briz Sánchez, del G.P. Chunta Aragonesista, defiende la proposición no de ley.

— El diputado Sr. Aso Solans fija la posición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón.

— El diputado Sr. Blasco Nogués fija la posición del G.P. del Partido Aragonés.

— La diputada Sra. Broto Cosculluela fija la posición del G.P. Socialista.

— El diputado Sr. Lafuente Belmonte fija la posición del G.P. Popular.

— Votación.

— Los diputados Sres. Aso Solans y Briz Sánchez, la diputada Sra. Broto Cosculluela y el diputado Sr. Lafuente Belmonte intervienen en el turno de explicación de voto.

Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior 27

— El señor presidente da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento.

El señor presidente (GALVE JUAN): [Se inicia la sesión a las diez horas y treinta y cinco minutos.] Buenos días, señoras y señores diputados, bienvenidos a esta Comisión de Obras Públicas.

Bienvenido, ¿cómo no?, el señor consejero de Obras Públicas, así como todo su equipo que le acompaña.

Y sin más dilación, si les parece, vamos a iniciar esta comisión del día 12 de septiembre de 2012. Como viene siendo habitual, el punto número 1, «Lectura y aprobación del acta anterior», lo vamos a dejar para el final.

Pasamos al punto número 2: comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, a petición de seis diputados del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre el aeródromo de Caudé.

Para la exposición de las ideas que nos quieren trasladar, tiene, por un tiempo no superior a quince minutos, la palabra el señor Ibáñez como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Señor Ibáñez.

Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes para informar sobre el aeródromo de Caudé.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor consejero, bienvenido de nuevo a esta comisión.

En primer lugar, quiero, desde el Grupo Parlamentario Socialista, agradecerle que haya decidido, de acuerdo, lógicamente, por nuestra parte también en la Mesa, teníamos otras comparecencias solicitadas con anterioridad a esta, pero, insisto, quiero agradecerle que los grupos que apoyan al Gobierno y el Gobierno hayan coincidido con nosotros en empezar el trabajo en esta comisión con el tema del aeródromo de Caudé, un tema que usted sabe que para este grupo ha sido un tema muy importante, del que hemos hecho un seguimiento desde el inicio de la legislatura. Y lo hemos hecho —así lo hemos dicho siempre— porque entendemos que es un proyecto estratégico, un proyecto muy importante, como decía, para Teruel y para toda su provincia. Es un proyecto, por otra parte, que se encaja, dentro de las líneas del anterior Gobierno de Aragón, en el tema del Fondo de inversiones de Teruel.

Por otra parte, quería aprovechar para recordarles a sus señorías que, prácticamente a mitad de septiembre, todavía el Gobierno de Aragón no ha sido capaz de decirnos en qué se van a invertir nada más y nada menos que sesenta millones de euros, treinta de la comunidad autónoma y treinta del Gobierno central, en una provincia como la de Teruel, que, por otra parte, igual que el resto de Aragón, tan necesitada está de inversión. Y, por lo tanto, pues también queríamos manifestar nuestra preocupación y animarles a ver si en un futuro no muy lejano podemos ya disponer de esos sesenta millones de euros para las inversiones tan necesarias en la provincia de Teruel.

Como decía, el anterior Ejecutivo, en la provincia de Teruel, con ese Fondo de inversiones, lo que planteaba o lo que intentaba —y yo creo que, en buena medida, se consiguió— fue desarrollar determinados proyectos que se pueden considerar estratégicos, proyectos de futuro, proyectos ilusionantes, proyectos novedosos, como es el caso que hoy nos ocupa, generadores de inversión y creación de empleo, y entendíamos también que eso era una forma de ordenar nuestro territorio.

Quiero también resaltar que, bueno, además, creemos que con buen sentido, porque, bueno, el tema de los aeropuertos y los aeródromos todos sabemos que en España los ha habido con mayor y con menor fortuna, y, bueno, pues creemos que, en este caso, el tema se planteó mucho mejor, por poner un ejemplo, que como en la provincia vecina de Castellón.

Es un proyecto que nosotros entendemos que puede hacer de Aragón y de la provincia de Teruel un referente, un referente a nivel del Estado español, en uno de los negocios, desde nuestro punto de vista, que tiene o puede tener más futuro en los próximos años, como puede ser todo lo que está relacionado con el mantenimiento y la reparación o lo que puede ser la recuperación y el reciclaje de aeronaves. Un proyecto que, aunque también aquí hemos tenido alguna divergencia con usted, pero nosotros seguimos afirmando que el compromiso de la empresa concesionaria era crear ciento setenta y siete empleos en Teruel, entre los directos y los indirectos. Un proyecto que, lógicamente, por la vía de la recaudación de impuestos, le puede aportar a las diferentes administraciones públicas en torno a 2,2 millones de euros, y que podría suponer, en una localidad como Teruel, 3,5 millones de euros de retribuciones de esos trabajadores.

Por lo tanto, señor consejero, y aunque, insisto, viene a comparecer a petición del Grupo Socialista, pero como entendemos que ,por lo que se debatió en la Mesa de la comisión, usted tiene bastantes cosas o algunas cosas que nos quería transmitir a la comisión y que le agradecemos, en principio, en esta primera intervención le voy a plantear algunas cuestiones que son las que a nosotros nos preocupan, diciéndole también de antemano que, en principio, entendemos que el tema va muy lento, desgraciadamente, a nosotros nos gustaría que hubiera ido un poquito más rápido.

En este sentido, le queríamos preguntar en primer lugar, en esta primera intervención, si usted llegó a decir en estas Cortes, en un debate en el Pleno, que Tarmac no se había enterado de lo que había firmado —lo dijo así, textualmente, nos sorprendió bastante—. Yo espero que Tarmac ya se habrá enterado de lo que había firmado. Y lo que pasa es que me va a permitir, señor consejero, que le diga que, desde el Grupo Parlamentario Socialista, alguna vez, de lo que nos ha dado la sensación es de que el que no tenía ni idea de lo que se estaba hablando ni de lo que se había firmado era usted. Esperamos que en estos momentos esa situación ya se haya solucionado tanto por parte de la empresa concesionaria, que nosotros hemos tenido claro que siempre sabía lo que estaba haciendo, como por parte suya.

Nos gustaría saber en qué han quedado aquellas acusaciones suyas del inicio de la legislatura de posibles irregularidades administrativas, de las que ya no hemos sabido nada más ni cómo, en su caso, se han resuelto.

Y, a continuación, también le queremos preguntar con cargo a qué fondos se va a realizar el asfaltado de la campa, que era una de las cuestiones en las

que —digamos— teníamos cierta discrepancia de si se podía hacer o no se podía hacer como los anteriores responsables del consorcio habían planificado.

También nos gustaría que nos contara cuál es la situación financiera en estos momentos del consorcio del aeródromo. Nosotros entendemos que, afortunadamente, como las cosas no se hicieron mal, pues la situación financiera del aeródromo debe ser buena, pero queríamos que usted nos diga exactamente cuál es.

También queríamos hacerle una pregunta, una reflexión más bien, porque nos da la sensación de que, en algunos medios de comunicación, no sé si porque se les transmite así o porque lo entienden así, Tarmac es el concesionario del aeródromo, de todo el aeropuerto. Nosotros entendemos que no, que el aeródromo de Teruel es mucho más que la concesión que tiene Tarmac.

Y, por lo tanto, también queríamos que nos dijera qué está haciendo o qué opinión tiene y qué negociaciones ha llevado a cabo o qué iniciativas hay para los trescientos treinta mil metros cuadrados de suelo industrial que hay allí, además de la campa, si se ha hecho algo para traer alguna empresa que se pueda instalar en esos trescientos treinta mil metros cuadrados de suelo industrial que tenemos allí, que sería muy importante, dada la situación económica, poner en valor y poder recuperar también parte de la inversión.

Y, finalmente, nos gustaría también que nos dijera, si es posible, en qué plazos prevé o si tienen hablado con el concesionario, con Tarmac, de qué plazo podríamos estar hablando ya no del inicio de la actividad, sino de en cuánto tiempo podríamos pensar que se estuviera desarrollando la actividad al cien por cien de su capacidad.

Y ya digo, en un principio, a la espera de conocer las noticias que el Gobierno tenga que trasmitirnos en este sentido, pues concluiría mi intervención esperando sus respuestas.

Muchas gracias, señor presidente.

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

A continuación tiene la palabra el señor consejero.

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

Señorías. Señores diputados.

Es para mí un honor volver a estar con ustedes contándoles lo que estamos haciendo en nuestra actividad de gobierno, en este caso respecto al aeródromo de Caudé, que, en principio, es, indudablemente, un proyecto estratégico para Teruel, es un proyecto en el que un Gobierno continúa lo que ha hecho otro Gobierno, lo intenta mejorar, lo intenta concluir, y encuentra también algunas dificultades para hacerlo, pero las va superando.

El consorcio —contesto inicialmente a algunas de sus preguntas—, el consorcio ha recibido los fondos que esperaba del Fondo de inversiones de Teruel durante este año y, con eso, ha podido aliviar su situación financiera, que fue verdaderamente grave cuando ustedes nos dejaron con..., me parece que era, a la empresa Isolux, ocho o nueve millones de euros de deuda, y también faltaba por pagar el hangar.

Pero, en fin, realmente, los deberes no estaban mal hechos en la petición de fondos al Fondo de Teruel. Por ello, hemos encontrado un aeropuerto que estaba, en la mayor parte de las instalaciones principales, acabado, pero quedaban por acabar muchas más cosas, algunas más de las que estaban previstas en el plan operativo. Pero eso es lógico cuando se trata de hacer un nuevo negocio: es muy difícil que los proyectos estén detallados. O sea, el proyecto se está completando en las actividades necesarias. Por ejemplo, una de las actividades es que, en las licencias de instalación, tenemos que empezar una modificación del plan de interés general porque la recuperación o el reciclaje de aeronaves no estaba totalmente —digamos— legalizada como tal desde el principio, y tendremos que trabajar en eso.

Matizar que, efectivamente, el número de empleos inicial que preveía el pliego de condiciones y aceptó Tarmac eran ciento setenta y siete, pero que Tarmac se comprometió a noventa y dos y que en este proceso hay un compromiso mayor de Tarmac, hasta cien puestos de trabajo. Esa fue una de las cosas que, en las negociaciones que tuvimos con ellos para adaptar el contrato inicial a las necesidades que no estaban previstas en el pliego de condiciones inicial y en el contrato inicial, pues llegamos a conseguir, igual que la ampliación de 1,2 millones de euros en su inversión, en la inversión de Tarmac, que pueden ampliarse, si el negocio va bien, con una serie de controles posteriores.

El tema va —digamos— a velocidad mayor que otros aeropuertos de España, como ha dicho usted, comparando con otros aeropuertos de España, afortunadamente, porque este es un aeropuerto al que se le encontró una funcionalidad, que es la funcionalidad industrial. Yo diría que, más que un aeropuerto industrial, es una industria basada en que existe un aeropuerto, y esto es lo que lo diferencia del resto de los aeropuertos que existen, quizás excesivos, en España, indudablemente, y lo que hace viable que aquí haya puestos de trabajo y posibilidades de futuro.

Efectivamente, Tarmac es concesionario de una parte del aeropuerto, y estamos trabajando y vamos a seguir trabajando en el resto, pero, lógicamente, los proyectos hay que ponerlos en marcha uno a uno.

En este momento estamos, fundamentalmente, empeñados en conseguir las autorizaciones administrativas del aeropuerto. Esa gestión está siendo muy compleja, pero, realmente, nos habíamos dejado muchas cosas que proyectar, que nos van exigiendo los órganos administrativos todos los días. Ayer mismo hubo una reunión en Madrid en la que nos vuelven a exigir, pero de la que yo les doy una noticia, que es que, probablemente, el día, me parece que es... no sé si el 17, 18 o 19, en uno de esos tres días vendrán a hacer la comprobación in situ que la Agencia Española de Seguridad Aérea tiene que hacer para que prosiga la tramitación y pueda estar acabada, como esperamos, antes de final de octubre. Yo pienso en este momento que tendremos la autorización administrativa.

Bien, pues, hechas estas contestaciones a lo que usted, en concreto, me pregunta, voy a completarlas con algo de lo que traía previsto. Quizá, con eso, la comparecencia sea actualizada y casi completa, y luego, lógicamente, me someto a sus preguntas.

Como les he dicho antes, la fortaleza del aeropuerto de Teruel es que ya se encuentra en la recta final de los trabajos y autorizaciones para llegar a ser operativo en los próximos meses, es la especialización industrial y el espacio disponible alrededor de la pista de aterrizaje. Los puntos débiles son, y se están completando, quizás la falta de estructura industrial en Teruel de origen, que eso también es importante, los costos y, quizás, el ambiente que hay de que los aeropuertos que se han construido en España son excesivos. Con ese ambiente, es muy difícil obtener las autorizaciones administrativas, nos está pesando muchísimo ese ambiente.

Pero, bueno, yo creo que los 40,5 millones de euros que ustedes habían ejecutado de inversión antes del 30 de junio de 2011 se han completado en este momento con dos millones más, 2-3 millones más. Eso, sí, se han pagado las deudas. Y eso es lo primero que hemos hecho.

Y hemos trabajado en completar las instalaciones ofertadas en el hangar, un montón de instalaciones secundarias (torres, instalación meteorológica...), muchas instalaciones complementarias que no estaban totalmente previstas.

Por ejemplo, hemos solicitado la constitución y constituido la comisión mixta Gobierno de Aragón-Agencia Española de Seguridad Aérea, encargada de agilizar los trámites, que es lo que nos está permitiendo realmente, con sorpresa, con sorpresa de los especialistas, que al principio nos auguraron mucho más tiempo para conseguir la autorización, pues yo creo que nos van a permitir conseguir que el mes que viene tengamos esa autorización.

Por otro lado, como les he dicho, el adjudicatario de la concesión no tenía totalmente cerrada ni comprendida la infraestructura que le convenía. Yo creo que hoy podemos decir que Tarmac era una sociedad mixta, de una serie de empresas (entre ellas, Airbus, Suez...), una serie de empresas que no tenían un proyecto común. A eso me refería yo. Vamos a ver, es evidente que, en la primera reunión que tuvieron conmigo, las siete personas que vinieron de la UTE no conocían el aeropuerto, no habían estado en Teruel; entonces, bueno, faltaba por asimilar realmente ese proyecto. Y ha sido necesario que Airbus España y su presidente apostaran por el proyecto, porque el proyecto ha estado, realmente, en graves dificultades por esta... Suele pasar en las uniones temporales de empresas, es decir, nos presentamos a un negocio posible, pero luego hacemos los números y, oye, este negocio puede no ser tan bueno como parece. Entonces, hubo un tiempo de gran incertidumbre y nosotros trabajamos en exigir y en hacer comprender que el negocio por el que habían apostado, realmente, podía ser un negocio.

Bueno, esto ha sido un trabajo intenso, en el que el director general de Transportes y todo el equipo del consorcio de transportes ha trabajado activamente. Quiero agradecer a este equipo el trabajo.

Algunos de los miembros de este equipo van a acabar su trabajo próximamente, puesto que ya no tiene sentido su continuidad, y van ser sustituidos por el nuevo equipo, un equipo que, en principio, va estar compuesto solamente por tres personas. Tienen ustedes conocimiento de que el otro día ha empezado a trabajar el director del aeropuerto, un ingeniero aeronáutico con experiencia, que ya ha domiciliado a su familia en Teruel y ha puesto a sus hijos a trabajar en Teruel, esto es importante. Tarmac también ha contratado a su director de operaciones en España, tiene prefichadas a diez personas que en los próximos días yo creo que empezarán a trabajar y serán enviados a Tarbes para aprender el trabajo que tienen que hacer. Es decir, que el aeropuerto de Teruel pues va caminando.

Ha habido, eso sí, ha habido que hacer un análisis de los costes de gestión y del modelo de operación que nos ha permitido optimizar 5,7 millones de euros a lo largo de los veinticinco años de la concesión. Eso es lo que nos ha permitido abordar la inversión complementaria en la pavimentación, que no estaba en el pliego de condiciones. Y, bueno, pues de esta manera hemos conseguido, por ejemplo, que podamos volar a la vista, sin servicio AFIS, es decir, ya está autorizado; lógicamente, falta la última autorización, pero el ahorro del sistema AFIS de aterrizaje supone más de doscientos mil euros anuales, y, bueno, pues lo hemos conseguido.

Y también hemos atendido otras cosas que Tarmac nos ha pedido de una manera importante, que es el carácter internacional del aeropuerto para que no haya que tomar suelo, digamos que aterrizar en un aeropuerto europeo, si viene un avión desde China o desde África... Carácter internacional quiere decir superior a Schengen, es decir, no es España.

Y estamos estudiando la situación nocturna, pero, si no funcionara actividad nocturna (estamos estudiando qué costes nos puede producir), tenemos una alternativa pactada —digamos— de parar en el aeropuerto de Zaragoza sufragando esos gastos.

Todo eso nos ha permitido un convenio posterior, debidamente autorizado por los órganos jurídicos y debidamente tramitado, donde nosotros invertimos, efectivamente, en esa pavimentación que estaba pendiente de resolver administrativamente y reducimos estos costos, estas obligaciones que teníamos, y Tarmac se hace cargo de muchos de los gastos de operación que, inicialmente, estaban atribuidos a ellos. Con lo cual vamos a conseguir un ahorro de los costes de gestión, un aumento de compromisos de inversión de la concesionaria y el aumento, como les he dicho antes, del número de empleos directos, que, en principio, por lo menos, se garantizan ocho más directos y hay posibilidad de que sean más si la actividad económica va bien, para lo cual también hemos insertado en la mejora del convenio una inspección económica de la actividad de la empresa, que me imagino que a ustedes, en su ideología, les parecerá bien que la empresa esté auditada por el Gobierno de Aragón.

Esto es lo que hemos hecho en este tiempo, y lo que nos queda por hacer es: conseguir esta autorización; concluir el proyecto de obra de la pavimentación, que se prevé que esté concluido el 12 de noviembre, está adjudicada a la empresa de Eptisa por treinta y nueve mil novecientos euros; formalizar el contrato de obra de ese proyecto, y pensamos que las obras de pavimentación de la campa estarán acabadas antes del primer semestre, antes de junio del año que viene. Ese es nuestro compromiso con Tarmac.

Tarmac tiene, legalmente, un plazo máximo para el inicio de actividades de primero de abril del 2013, lo cual no obvia que esperemos realmente empezar a

que, como dormitorio de aviones, empiece a funcionar este año. Pero la actividad industrial, como tal actividad industrial, hay que tramitarla mediante una nueva tramitación de la licencia industrial del aeropuerto, que no estaba prevista inicialmente y que ha sido uno de los últimos temas con los que nos hemos encontrado. Es decir, la zona de reciclado y de estacionamiento exige nuevas tramitaciones administrativas, que ya se están negociando con el Ayuntamiento de Teruel.

Con eso no acaba la historia del aeropuerto de Teruel. El aeropuerto de Teruel, efectivamente, es un espacio de oportunidad para la industria en Teruel, es un espacio de referencia, esperemos que lo sea y esperemos que el nuevo director del aeropuerto de Teruel también aborde, y es una de las cosas que están en su contrato de trabajo como una de las razones para conseguir el sueldo variable que también tienen prometido, un nuevo plan de negocio y de resolver las actividades en el aeropuerto de Teruel.

Yo creo que esto es lo que yo les quería decir en una primera versión.

Únicamente, concluir con un mensaje positivo y optimista. La infraestructura construida con el dinero de todos los contribuyentes, no solo aragoneses, porque el Fondo de inversiones de Teruel es algo que el Gobierno de Aragón consigue o ha conseguido en los últimos años y va a seguir consiguiendo de la Administración central del Estado, va a ser rentable, tanto económica como socialmente, para Teruel, para Aragón y para España, y espero que contribuyendo a la creación de nuevos puestos de trabajo.

Y a ello hemos dedicado el trabajo durante estos meses, en una gestión que espero que ustedes consideren eficiente, siempre mejorable, y les pido ideas para mejorarla, en el camino de hacer económica, social y ecológicamente más sostenible un proyecto que, indudablemente, iniciaron ustedes.

Muchas gracias.

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

Bien, ahora, turno de réplica para el portavoz del Grupo Socialista, el señor Ibáñez.

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

Bueno, pues, señor consejero y señorías del Partido Popular, bienvenidos al club. Lo primero que debemos hacer es agradecer, alegrarnos de este periplo, de esta transición. El tránsito del Partido Popular con este proyecto pues la verdad es que, sin duda, es interesante. Ustedes han pasado de, estando en la oposición, calificar el proyecto como una chatarrería (al actual alcalde de Teruel se le ocurrió la brillante idea y a algún compañero de estas Cortes, que también opinaba lo mismo), emplearon términos como «despilfarro» y que era un desprestigio para Teruel, y, lógicamente, por ello, se atrevieron a pedir responsabilidades, solicitar dimisiones, incluso llegar a plantear la posibilidad de llevar el tema a los tribunales —como decía, todo eso, en la oposición—, y, ya una vez en el Gobierno, usted mismo, señor consejero, empezó sembrando alguna sospecha con algunas cuestiones que, como hemos visto después, eran inexistentes. Se va a hacer exactamente lo mismo, va a hacer exactamente lo mismo que estaba planteado. En fin, se intentó investigar, como con todo aquello que están haciendo de la anterior gestión, afortunadamente, y nos alegramos mucho, no solamente por la parte que nos toca, sino por lo interesante que es para la comunidad autónoma, sin encontrar absolutamente nada de nada, ni en este proyecto ni en ningún otro hasta el momento, insisto, y aseguro que va a ser así en el futuro.

Después, lo que hicieron fue rebajar las expectativas, diciendo que no era todo tan maravilloso, que tal... Lógicamente, se han resistido hasta el final para reconocer que se había equivocado la oposición, que tampoco nos parece una cosa tan grave, todos nos equivocamos a veces. Y, a partir de ahí, empezaron a considerar que el proyecto podría ser interesante, a presumir, incluso, de que puede ser rentable y considerarlo un proyecto de futuro, como usted nos ha intentado vender al final de su intervención, y, bueno, finalmente, ya verán con el paso del tiempo, no tengo ninguna duda de que intentarán apropiarse de los éxitos que puedan llegar y, en todo caso, culpar al PSOE si no son tantos como se preveían, ¿no?

Con lo cual, insisto, creo que ese ha sido el tránsito que han sufrido durante todo este tiempo, del cual, insisto, no tenemos otra cuestión más que alegrarnos sinceramente de que así haya sido, porque, si no, el proyecto, que, además de ustedes, ha tenido detractores desde el primer momento, pues, lógicamente, es lo que, a nuestro juicio, ha hecho que el proyecto haya estado a punto de quedarse en el camino, ante todas las dudas que, existentes o no, se planteaban al mismo.

No me ha aclarado gran cosa de lo que le he preguntado en la primera intervención. Volvemos a insistir: nosotros entendemos, afirmamos, que el plan de negocio y la inversión estaba perfectamente planteado. No nos ha comentado que se ha recuperado o se está recuperando, prácticamente, se tiene que recuperar todo el IVA de la inversión, con lo cual eso ha dotado al consorcio de liquidez. Tampoco nos ha dicho qué es lo que supone el contrato con Tarmac desde el punto de vista del canon que va pagar Tarmac, que, lógicamente, supongo que empezará a pagar ya a partir de la firma del convenio, empezarán los plazos a correr. La cantidad de dinero que va a pagar Tarmac durante los veinticinco años de concesión supone que se recupera, con eso y con el IVA, prácticamente, la totalidad de la inversión inicial, más, luego, las que haya, lógicamente, que ir haciendo.

Nos sigue insistiendo con el tema de los empleos. Mire, nosotros, sinceramente se lo digo también, nos alegramos de que hayan conseguido ocho empleos directos más, pero nosotros insistimos en que a lo que Tarmac se había comprometido era a ciento setenta y siete en total. Si ahora son noventa y dos más ocho, cien, pues serán ciento setenta y siete más ocho, ciento ochenta y cinco, con lo cual miel sobre hojuelas.

Nos alegramos también muchísimo, se lo tengo que decir, de la capacidad de presión de la dirección general de Airbus, como usted bien ha dicho, pero, hombre, Airbus sabía desde el principio lo que había. Ya le digo que me parece que los que no lo tenían muy claro eran ustedes. Airbus es socio del proyecto desde sus inicios, a ver si no lo iba a saber... En cualquier caso, pues eso, nos alegramos de que, finalmente, hayan tenido la capacidad de presión suficiente para

convencerle a usted de que el proyecto es interesante. Es uno de los socios que están desde el principio en el proyecto. Las personas que se reunieron con usted yo no sé si conocían Teruel o no, si habían estado, porque, lógicamente, en estas empresas hay cambios en los consejos y los responsables, probablemente, esas personas en concreto no hubieran estado; pero le aseguro a usted, y lo sabe perfectamente, que sí que estuvieron en Teruel y conocían perfectamente cuál era el proyecto y cuál era la situación.

En definitiva, nosotros, ya le digo, estamos muy contentos de este cambio y seguimos estando preocupados por algunas cuestiones.

Usted habla siempre del tema de la autorización administrativa para apertura del tráfico. Se lo pregunto directamente: nosotros, señor consejero, entendemos que quien tiene que dar esa autorización es usted. Nosotros, incluso, hemos hecho preguntas en el Congreso de los Diputados al respecto, y nos dicen que es una aeródromo que es de titularidad autonómica, y, por lo tanto, el que tiene que dar la autorización, señor consejero, es usted a usted mismo, con lo cual una de las cosas que le queríamos pedir es que sea lo más ágil posible en darse usted mismo su concesión, y que no tengamos que echar culpas a nadie de que no tenemos la autorización, porque, insisto, no sé si hará falta ya que sigamos hablando, pero a nosotros nos consta, por preguntas parlamentarias en Madrid y hasta donde nos llegan nuestros conocimientos, que es la Comunidad Autónoma de Aragón la que tiene que dar esa autorización administrativa.

Nos preocupa y nos gustaría que se consiguieran recuperar pues, eso, todos los meses de retraso que llevamos, y que se vayan realizando las inversiones (usted ha dicho que la campa va a estar terminada a finales de este año, el asfaltado de la campa, que era una de las cosas importantes), que se siga realizando el resto de las inversiones. Pero nos preocupa que usted dice que hay que ir por partes: bueno, se puede ir por partes, pero también se puede..., a nosotros no nos preocupa que no se esté vendiendo para nada el resto de la infraestructura, como le decíamos, y que no haya promoción de esas infraestructuras que están ahí, pendientes de que se instalen empresas. Le pedimos que ahí haga un esfuerzo... un poco mayor, no, bastante mayor del que ha hecho hasta el momento...

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

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Termino en seguida, señor presidente. También, en la primera intervención, creo que será consciente el presidente de que no he agotado el tiempo. Pero, vamos, termino rápidamente.

Nos gustaría que, por su parte y por parte de su equipo, tuvieran alguna idea novedosa, distinta de la que se encontraron en su momento, que ustedes han mejorado, bueno, pues perfecto, todo es mejorable, pero ninguna idea nueva.

Nos gustaría que se empezara a hablar en Teruel de cuestiones de enseñanza para la formación de los técnicos de mantenimiento que deban trabajar allí, y, esas nuevas actividades, pues que podamos tener una educación prevista para eso.

Nos gustaría que se dote al aeropuerto de la infraestructura mínima de información aeronáutica, lógicamente, teniendo en cuenta los costes, pero entendemos que, insisto, con las cuentas que nosotros tenemos, en estos momentos la situación económica del consorcio... Y, bueno, espero que, si se necesita alguna cantidad más, en el Fondo de inversiones de Teruel de este año, de ese que hablábamos al principio, pues tengan ustedes la posibilidad de incluirla.

Y, en definitiva, que algo que creemos que se hizo en su día con buen criterio, que era un proyecto complicado, un proyecto complejo, como todas las cosas importantes de la vida, pues no era fácil, pero creemos que se fue capaz de dar con la tecla adecuada, un sector, como decíamos al principio, de mucho futuro, nos alegramos sobremanera de que, finalmente, el tiempo haya terminado dándonos la razón a quienes defendimos este proyecto desde el principio, porque, sin duda, puede ser una parte muy importante del futuro de la ciudad de Teruel y de toda la provincia de Teruel.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Turno ahora de dúplica por parte del señor consejero.

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

Mire usted, señoría, señor diputado, la autorización administrativa de vuelo, que es lo que hace falta para aterrizar, compete a la Agencia Española de Seguridad Aérea, es decir, y la tienen que autorizar ellos, y nosotros podemos autorizar las obras, las instalaciones, todo lo que hay en tierra, pero un avión no llega a tierra si no vuela. Entonces, está usted equivocado en ese tema.

Respecto a la situación de la empresa, de Plata, de la actividad, por supuesto que estamos vendiendo Plata en los círculos del mundo donde podemos venderla, y, ahora, lo que hemos hecho es que, una vez que dotada del director, le hemos encargado que también se ocupe de esa actividad, no solamente de la propia actividad, intentando hacer mucho más eficiente su contrato de trabajo y la actividad, y hemos fichado un experto en este tipo de cosas para que sea viable.

Pero yo le quiero aclarar una cosa: yo creo que el aeropuerto de Teruel es, socialmente, sostenible; ecológicamente, va a ser sostenible cuando pongamos unas instalaciones que no estaban en el pliego de condiciones y que era la pavimentación de la campa, y que, por tanto, dieron lugar a unos retrasos. Eso es lo que ha dado lugar a unos retrasos, cuando los señores de Tarmac no firmaron lo que luego firmaron cuatro meses más tarde, exactamente lo que firmaron, porque nosotros nos empeñamos en que firmaran lo que correctamente tenían que firmar, no lo que se había tramitado de una manera no totalmente correcta.

Pero, mire usted, la devolución con el canon, que no llega a dos millones doscientos, por supuesto, es menor, la devolución con el canon directa a la empresa Plata (es decir, al consorcio de Teruel) no va a permitir amortizar la obra en veinticinco años. Es decir, la obra no es, económicamente, sostenible; es, socialmente,

sostenible; probablemente, necesaria; afortunadamente, se ha iniciado; afortunadamente, se va a acabar; pero no es, económicamente, sostenible en sí misma. Otra cosa es que la provincia de Teruel, Aragón o España sean beneficiados de este proyecto. Es decir, las cuentas contables no salen.

Bueno, esto es lo que le quería decir.

Por lo demás, todavía no se ha recuperado el IVA totalmente, es decir, tenemos un expediente todavía formalizado y con algunos problemas. Pero, pese a ello, lo que sí le puedo decir también es que, en el presupuesto de 2012, yo he hecho una petición para que el Fondo de inversiones de Teruel siga aportando una cantidad que todavía necesitamos, que no le voy a concretar, lógicamente, porque está en negociación.

Yo creo que este es un proyecto de futuro, pero también es cierto que se han hecho algunas inversiones que, probablemente, no podamos volver a hacer, que no podamos hacer rentables en muchos años algunas de las inversiones del proyecto.

Y no quiero entrar en más detalles porque yo creo que hoy todos tenemos que colaborar en ver cómo conseguimos nuevos negocios para este aeropuerto y para la provincia de Teruel.

Muchas gracias.

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

Muy bien. Pues, ahora, turno para los restantes grupos políticos.

Por parte de Izquierda Unida de Aragón, señor Romero.

El señor diputado ROMERO RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, consejero, y buenos días, señorías.

Intervengo para posicionar a Izquierda Unida con respecto al proyecto del aeropuerto de Teruel, y para posicionar en lo que ha sido en el pasado y lo que pretende ser en el futuro.

Desde Izquierda Unida hemos sido muy críticos con este proyecto, y creo que de todos los presentes es conocida nuestra postura con respecto al proyecto original: pensamos que, casualmente, es el modelo de proyecto que tiene que servir de ejemplo para no volver a cometer los errores que se cometieron en el pasado. Primero, por ser un proyecto de alto riesgo; segundo, porque los puestos de trabajo que se van a generar con los más de cuarenta millones de euros invertidos, si lo repercutimos con la inversión realizada, van a ser los puestos de trabajo más caros que le va a suponer a la Administración en la comunidad autónoma.

Además no es una apuesta real por la provincia de Teruel, no es una apuesta por sus recursos endógenos ni es una apuesta por sus sectores estratégicos y sus sectores productivos de la economía de la provincia; es uno más de los proyectos donde, al calor de la burbuja, también este proyecto se ha desinflado, y hoy solamente hablamos de lo positivo que ha sido, del empleo que va a generar, cuando hace unos años estábamos hablando de la constitución de una sociedad mixta, que se llegó a constituir, Teruel Aviación, donde se decía que «se promoverán vuelos chárter, comerciales y de mensajería», donde el vicepresidente del anterior Gobierno de Aragón llegó a decir que, con el tirón de Gran Scala, que suponía más de veinte millones de visitantes al año, habría que tener preparados todos los aeropuertos, el de Zaragoza, el de Huesca y, ¿por qué no?, el de Teruel. Hasta incluso algún director general llegó a decir que había que llegar a Teruel por tierra, mar y aire —lo de mar, espero que algún día nos lo expliquen—. El consejero Aliaga, hoy consejero también de Industria, llegó a decir que, por qué no, si a Logroño, a Mahón o a Gerona aterrizan aviones, por qué no aterrizan en Teruel, aprovechando el puente aéreo, y llevar vuelos chárter que ya estaban llegando a Logroño o a León. Y el señor Biel llegó a decir: «todo lo que planteamos para Teruel será viable si los turolenses queramos que lo sea»; aquí, la crisis, desgraciadamente, no lo ha hecho viable, o, por lo menos, los socios que constituyeron esta sociedad, entre los que también están las cajas de ahorros, entre los que también estaba su presidente, de Aramón por entonces, el señor Bono, consejero de Economía hoy. Deberían reconocer que fue más un sueño que un proyecto real.

En ese sentido, hemos sido críticos y lo seguiremos siendo. Ahora bien, hay una inversión realizada, hay una infraestructura y hay que intentar amortizarla de la forma más práctica posible.

Pongo un ejemplo: solamente que se hubieran invertido dos millones de euros en el matadero de Calamocha, hubiéramos mantenido cien puestos de trabajo, los mismos que se van a crear con más de cuarenta millones de euros, en el mejor de los casos, por una empresa que veremos si termina pagando lo que en el convenio ha manifestado y está acordado con el Gobierno de Aragón, por poner uno de los ejemplos.

Nos preocupa, y le preguntamos para que nos conteste, lo siguiente: con la puesta en marcha del aeropuerto de Teruel a través de la gestión de Tarmac, ¿dan por concluidas las inversiones de esta infraestructura y sus posibilidades futuras?

¿Se ha interesado alguna empresa adicional a Tarmac para poder ejecutar mayor actividad en este aeropuerto?

Y una tercera: el dinero invertido desde su llegada al Gobierno en el aeródromo, en el aeropuerto, ¿ha sido plenamente a través del Fondo de inversiones de Teruel? Lo que ha invertido en 2012, ¿pretende recuperarlo con los sesenta millones de euros, que está por decidir cuál va a ser su destino en el ejercicio de 2012? ¿Y no cree usted que un dinero del Fondo de inversiones de Teruel, que se pone al servicio de esta infraestructura, que va a tener un retorno, desde nuestro punto de vista, menor del anunciado por el portavoz del Grupo Socialista, debería invertirse no desde el Fondo de inversiones de Teruel, sino desde los propios socios del consorcio, puesto que habrá un retorno económico, y, si se invierte desde el Fondo de inversiones de Teruel, ya no se recupera ese dinero para seguir invirtiéndolo en la provincia de Teruel?

Son muchas las dudas que tenemos sobre la mesa, y nos gustaría que nos aclarase, porque la sensación que me da y que le da al Grupo de Izquierda Unida es que ustedes, realmente, eran críticos con este proyecto y que, cuando entraron al Gobierno de la mano de su socio, el Partido Aragonés, que cree plenamente en este proyecto, sobre la base de los artículos que le he leído publicados en diferentes medios de comunicación, ustedes suavizaron la postura y la posición. ¿No cree

que sería más práctico concluir diciendo «esto está invertido, vamos a sacarle la mayor rentabilidad posible en los tiempos en los que estamos, pero es un fiasco de proyecto en los tiempos en los que vivimos y con la que está cayendo»?

Y ese es el planteamiento que tiene Izquierda Unida: que no siempre, con dinero público, se pueden invertir cantidades de millones sin saber cuál es el futuro de ese proyecto, y aquí ha quedado acreditado y demostrado que esto es una burbuja que se ha desinflado. Y esperemos que, a partir de ahora, funcione, como mínimo, el convenio firmado por Tarmac, se recupere parte del dinero y se creen esos cien puestos de trabajo, que, como ustedes bien saben, se hablaba de «altamente cualificados», y la sensación que nos da (de momento, solo hay uno contratado) es que no van a ser tan altamente cualificados y que, como se suele decir en esta tierra, para este viaje, no hacían falta esas alforjas.

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

Por parte del Grupo Chunta Aragonesista, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor consejero, bienvenido. Buenos días, señorías.

Bien, pues voy a intentar, en cinco minutos, plantearle algunas de las cuestiones que nos preocupan desde Chunta Aragonesista.

Yo ya le digo de entrada que no estamos en contra de Caudé, esa es la primera precisión.

Pero, dicho esto, yo le querría decir que usted tiene una costumbre, desde que ha llegado al Gobierno, de revisar los proyectos, esa es su rutina, y a veces me da la sensación de que esa revisión de proyectos llega a retardar la gestión en algunas ocasiones o la acción. Eso es algo que le quiero decir de entrada. Hay ejemplos: carreteras, Plaza, etcétera.

Luego, por otra parte, después de que ustedes ya han hecho la diatriba de que quién es el padre biológico del aeródromo (que es el Partido Socialista) y quién va a ser el padre adoptivo (que es el Partido Popular) con la madre (que es el PAR), pues, evidentemente, eso significará que ustedes asumen ese proyecto definitivamente, y no quiero repetir los argumentos de mi compañero portavoz de Izquierda Unida respecto a esas —digamos— tácticas políticas que puede haber en el asunto.

Mire, yo recuerdo que pedimos su comparecencia en septiembre pasado para ver qué ocurría con este proyecto, y usted puso todos los inconvenientes con el contrato, con la empresa, con la inversión que usted decía, que yo quiero que esto me lo explique claramente: ¿quién ha puesto la inversión que se ha hecho en el aeródromo en este año para solventar todas estas deficiencias a las que usted ha hecho mención, esos cuatro millones de los que usted hablaba, que era responsabilidad de la empresa?

Mire, yo le querría decir una cosa que está publicada y que está en informes, y es que este proyecto tiene dificultades de viabilidad. Eso es lo que se ha dicho siempre, y en este momento tenemos que ser contundentes: no hay actividad; a día de hoy, no hay actividad. Esa es una realidad contundente.

Y estamos hablando, con todas las palabras que podamos decirle de que es..., bueno, pues un polo industrial relacionado con la aeronáutica, como decía el Partido Socialista en su momento, de que es un parquin de aviones, de momento, de momento; ya veremos a ver, porque la parada total no se puede hacer..., en fin, bueno, yo no voy a entrar en tecnicismos, que para eso están los especialistas, yo voy a hablar políticamente.

En este momento tenemos un aeródromo que está por ver lo que va a ocurrir. Yo les pediría que no se convierta en un cuento de la lechera, porque de bondades y buenas voluntades están llenas las páginas políticas, pero luego la realidad es la que es. Y, por lo tanto, donde no tenemos una masa crítica y, como se ha dicho también anteriormente, no tenemos un tejido industrial en Teruel adecuado, en un momento como este, que vayan a venir empresas a instalarse en Plata, pues, efectivamente, tenemos muchas dudas al respecto.

Y yo, al final, lo que le pediría, señor consejero, es que me diga cuánto dinero se ha invertido, porque he leído cuarenta y uno, cincuenta y seis, cuarenta y seis más siete... Dígame exactamente qué dinero público, ya no digo si es de los aragoneses o del Fondo de Teruel, sino cuánto dinero público se ha invertido en esta obra, en este proyecto, para conseguir, en todo caso, como usted ha dicho, cien puestos de trabajo, que ya veremos su especialización y su cualificación y sus ingresos, porque aquí se han hablado de cifras, tres millones y medio de ingresos que pueden tener esos puestos de trabajo, pero tenemos algunas dudas al respecto.

Por lo tanto, según el informe Fedea, ni son estratégicos todos estos aeropuertos que se han construido en el entorno de Zaragoza ni son necesarios, esa es una realidad.

Yo no voy a decir, por parte de Chunta Aragonesista, que hay que cerrar, pero sí que hay que ser, lógicamente, eficaces y eficientes, como ustedes repiten constantemente, y que tendrán que hacer algo veraz y real, y no solamente promesas, porque ustedes comentan en sus documentos que habrá una inversión de ocho millones, que se crearán cien puestos de trabajo..., pero, de momento, son diez puestos de trabajo y una inversión que ha hecho el Gobierno de Aragón a través del Fondo o el consorcio o quien haya correspondido. Por lo tanto, querría que me explicase, si puede ser, en qué tiempo se van a crear esos cien puestos de trabajo, porque, en un contexto de crisis, de dificultades, pues, hombre, a lo mejor los aviones paran más, pero no es fácil que eso se pueda desarrollar adecuadamente.

Y luego quería decirle lo que usted planteó también en una de sus intervenciones. Había una serie de actuaciones que tenía que hacer en este aeródromo y que usted ha ido, un poco, sembrando de una forma aislada; pero me gustaría saber, esa financiación del hangar, la campa, la construcción de la torre de control, el servicio de información de vuelo a aeródromos, contratos de seguros, la seguridad y vigilancia..., cómo está todo y qué ha costado al respecto.

Y también me interesaría mucho plantear que la tardanza en el desarrollo de la actividad, que precisase

exactamente... Usted ha dicho que podrá ser en abril de 2013, nosotros creemos que puede ser más largo; incluso, dicho por la propia empresa, habla del primer semestre de 2013, con lo que eso puede también ir hacia un tiempo más largo. Es verdad que, en octubre, parece ser que los requisitos para vuelos, que AESA, que la carta visual, que la certificación, etcétera, está por ver.

Y hay otra pregunta que también queremos que nos diga, porque nos enteramos muchas veces, y yo eso se lo digo con todo el cariño del mundo, de las cosas que hace su departamento nos enteramos los diputados, señorías, por la prensa, y eso, a veces, tiene inconvenientes. Y yo he leído en alguna parte que están en contacto con empresas de formación de pilotos, de usos deportivos, de fabricación de aeronaves, de montaje de helicópteros... Bueno, ¿qué hay de todo eso, si es que hay algo, o son solamente noticias de prensa para intentar animar al espíritu ciudadano?

En todo caso, yo no estoy tan seguro de que el optimismo del nuevo director, que habla de que puede haber ahí una captación de actividades importante, que hay, incluso, cincuenta aviones..., bueno, no estoy tan seguro, y permítame, por lo menos, que tenga unas dosis de pesimismo en el momento en el que estamos.

Y, lógicamente, la licitación de actividad pues, eso, tiene su retardo, el Ayuntamiento de Teruel, el Inaga, etcétera, que usted ha dicho más o menos en su explicación.

Y además, también le querría preguntar sobre dos cosas que ha dicho un poco al final, la iluminación nocturna y la internacionalidad de los vuelos. ¿Cuánto va a costar eso realmente, añadido a la inversión que se ha producido? Es decir, que usted, cuando comenta cuestiones que parecen baladíes, que son cuestiones sin trascendencia, luego resulta que tienen un coste económico importante y que son decisivas, a lo mejor, para que la empresa dirija las cosas de un sitio hacia otro, y nos interesaría mucho esta cuestión.

Y, en todo caso —y voy a terminar, no sé si me he pasado de tiempo, pero voy a terminar ya—, yo creo que ustedes, aquí, efectivamente, como se ha dicho hace un momento, priorizan políticamente, es decir, que el Fondo de inversiones de Teruel se podría emplear de muchas maneras, el dinero público se podría utilizar de muchas maneras: ¿ustedes creen, y a lo mejor no queda otra salida, pero ustedes creen que ese dinero, invertido en un proyecto como este para crear cien puestos de trabajo es, quizá, más prioritario que invertir cuatro millones, que es lo que valen los cuatrocientos cupos de infantil en el medio rural que ustedes pretenden ahorrar en dos años? Esa es la prioridad política a veces, y yo entiendo que esto es gobernar, y, cuando uno gobierna, decide.

Es verdad también que una inversión que ya está hecha es lamentable que se pierda y que no se utilice adecuadamente, pero el riesgo que nos parece a Chunta Aragonesista es que este proyecto, posiblemente, se convierta en un cuento de la lechera. Y por eso yo le pediría plazos, tiempo y cuándo cree usted que estará este proyecto a pleno rendimiento. Ya sé que me dirá: «voy a ser prudente, no le puedo decir esto, porque sería absolutamente arriesgado»; pero nosotros queremos concreción y que nos concrete, efectivamente, qué es lo que va a pasar con este proyecto.

Porque, efectivamente, si los cien puestos son en diez años...

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

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: ... la cosa es distinta.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por parte del Grupo Aragonés, señor Blasco.

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

Buenos días, consejero.

Bien, lo primero que le quiero decir es que el PAR, como buena madre, no deja nunca a sus hijos abandonados. Pueden ser más fáciles, más difíciles, más complicados..., eso nos pasa siempre con los hijos; pero, evidentemente, lo que no hace el PAR es abandonarlos. Lo digo porque siempre hemos apostado y nos ha parecido que es un proyecto muy importante, y, evidentemente, no es fácil hablar de los criterios que se tenían hace unos años en plena crisis, yo creo que eso también da un ámbito de reflexión distinto: es muy fácil ahora decir que esto no funciona, pero, evidentemente, hoy es difícil que funcionen muchos tipos de inversión.

Inversiones importantes como esta, en la que, en el fondo, todos estamos de acuerdo: hemos hablado de que es un aspecto estratégico, un aspecto importante de creación de empleo, de generación de inversión, y, por lo tanto, nos parece que tiene que ser necesariamente continuado hasta que se pueda poner en funcionamiento, con todas las dificultades que, evidentemente, en estos momentos están pasando.

Usted, además, ha hablado de que es un proyecto social y medioambientalmente sostenible, pero que será difícilmente sostenible económicamente. Bien, ahí tendríamos también que analizar, y usted también lo ha dicho, qué suponen esos proyectos para el conjunto tanto de Teruel como de Aragón como de España. Creemos que son proyectos que trascienden lo que es el puro coste económico y que nos deben hacer reflexionar sobre temas más allá. Sobre todo, cuando aquí, en algunos casos —digo en algunos casos—, parece que se alegran en determinados ámbitos de que en Aragón se caigan proyectos, proyectos que en su momento tenían visos de gran importancia, pero resulta que ahora vemos cómo por esos proyectos están apostando comunidades como Cataluña o Madrid. Por lo tanto, a lo mejor tendríamos que hacer reflexionar también sobre determinadas alegrías que se producen y luego tendremos que pagar unos costes cuando personas de Aragón tengan que desplazarse a otros sitios a trabajar.

Pero todo eso viene en una reflexión más en el ámbito de lo que se ha estado diciendo por otros grupos políticos, porque, de su intervención, nos interesan en el Partido Aragonés, fundamentalmente, dos temas: en primer lugar, que, a pesar de todas las dificultades, el proyecto no se ha parado, es decir, se han mantenido las negociaciones que se han tenido que mantener, se han dado los pasos que se tenían que dar, se ha avan-

zado con más o menos velocidad, pero, insisto, en un momento en el que no es fácil desbrozar todos los problemas que surgen, y, en segundo lugar, que, además de que no se ha parado, se proyecta su continuidad, con más o menos celeridad, con más o menos prisa, con más o menos problemas, pero, evidentemente, si no fuera así, esto no sería un gran proyecto.

Tampoco nos parece que sea muy de recibo el mezclar lo que son inversiones cuando resulta que, en estos momentos, en todos los ámbitos, estamos reclamando que se hagan inversiones como uno de los elementos de generar riqueza, de mover el mercado, de mover el sistema, y, por otro lado, estamos intentando mezclar las inversiones con lo que son otros temas, muy importantes, igualmente importantes o más importantes, que eso ya habría que debatirlo. Pero creemos que, en estos momentos, una de las principales reivindicaciones que debemos seguir reclamando es que se mantengan unos niveles de inversión, sobre todo en proyectos de estas características.

Es, pues, desde nuestro punto de vista, necesario seguir en ello, y, evidentemente, nos gustaría que fuera con el máximo consenso, porque estos grandes proyectos, cuando se empiezan a poner en solfa, vemos que después hay otros que se aprovechan de mejor manera de lo que lo sabemos hacer nosotros.

Creemos, pues, en este aeródromo como un proyecto estratégico, como un proyecto generador de empleo, como un proyecto generador de riqueza. Queremos que no se pare en su proceso, que no se paren las actuaciones, que se agilicen hasta donde sea posible y que, evidentemente, esté operativo en el menor plazo posible.

Por lo tanto, desde nuestro punto de vista, hay que seguir manteniendo el pulso, tenemos que seguir trabajando en esos niveles, y a eso es a lo que, desde luego, desde el Partido Aragonés, nos pondremos siempre a disposición, para tratar de que este aeródromo sea cuanto antes una realidad.

Nada más, y muchas gracias.

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

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, señor Campoy.

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

Buenos días, señor consejero. Le damos la bienvenida a esta su comisión a usted y a todo su equipo que le acompaña hoy.

Y podríamos comenzar diciendo que esto hoy no debería ser una comparecencia de debate político acerca del sí o del no de Caudé, porque no procede, porque no toca, porque el aeropuerto ya está ahí y porque es nuestra responsabilidad, la de todos, optimizar en la medida de lo posible el aeropuerto que nos hemos encontrado. Es que esto es lo que hay. Es una comparecencia que debe ser de explicación de la gestión, de lo que se ha hecho con un proyecto heredado. No estamos cuestionando, insisto, el sí o el no de Caudé, hoy no, hoy no, ni estamos cuestionando lo hecho hasta el cambio de Gobierno, ni tan siquiera estamos cuestionando si se hubiera podido hacer mejor o peor o, incluso, si se debería haber hecho la inversión. Es que el aeropuerto ya está ahí, ¿vale?

Tampoco deberíamos hablar hoy de lo que dijo uno, dijo otro o replicó otro. Es que tenemos que hablar de cómo optimizamos un aeropuerto que nos hemos encontrado ahí.

E insisto, señorías, eso es responsabilidad de todos los grupos políticos, porque estamos en un momento en que no nos podemos permitir discutir acerca de cosas que no redunden en la optimización de las inversiones que tenemos, es que no nos lo podemos permitir, es que no van a consentir los ciudadanos que nosotros nos lo queramos permitir. Eso es lo que hay.

Y, bueno, en eso, señor consejero, en esa responsabilidad que yo estoy aludiendo, usted ha estado hoy impecable, y se lo digo así, usted ha estado impecable en el fondo y en la forma. En la forma, por su voluntad, señor consejero, por su predisposición a acudir siempre ante esta sede parlamentaria y su celo en dar siempre todas las explicaciones oportunas y todas las explicaciones precisas, como hoy ha hecho usted aquí.

Decía el PSOE que le preocupa, a través de su representante, y yo le digo a usted que usted se ocupa, usted se ha ocupado de Caudé. Y, en el fondo, porque ha sacado usted agua de un pozo vacío, porque en Caudé, hoy lo podemos afirmar con total rotundidad, se ha invertido más y mejor. Decía el representante del Partido Socialista que usted, al final, va a hacer lo mismo, y yo le corrijo: usted ya ha demostrado que no ha hecho lo mismo, usted ha cogido un proyecto heredado y lo ha transformado en un proceso mejor, lo ha optimizado, y hoy lo ha explicado aquí usted muy bien.

Vamos a ver, se ha conseguido, con las negociaciones realizadas por su departamento, un acuerdo todavía mejor que el que usted heredó, y así nos lo ha explicado; se ha renunciado por parte de la empresa a unas prestaciones que producen un ahorro anual de en torno a los seis millones de euros, seis millones de euros; se ha incrementado el número de puestos de trabajo —eran noventa y dos y ahora serán cien—, con la que está cayendo. Y ya lo sé que me podrían decir: «¿y por qué no quinientos?», y yo les replicaría: «¿y por qué no cinco mil?». Pero tenemos que hablar con los números en la mano, tenemos que hablar con la realidad en la mano y tenemos que hablar con las expectativas reales. E, insisto, esa es nuestra responsabilidad con acuerdo a este proyecto, no otra.

Hay, incluso, un compromiso de que la inversión comprometida, que era de cerca de tres millones, va a ser al final de cerca de 4,2. ¿Qué más podemos pedir con este proyecto? Vamos a ver, al final hay un ahorro de costes y de inversión, y eso es un hecho objetivo, eso es un hecho tozudo.

Podríamos, al final, decir: miren, la prueba del algodón en derecho acerca de un contrato es si las dos partes están satisfechas, y en este caso podríamos decir no que las dos partes están satisfechas, Gobierno de Aragón y Tarmac (empresa concesionaria), pero sí que podríamos decir que las dos partes están de acuerdo en que van por el buen camino de la inversión, que van por el buen camino de la optimización del aeropuerto de Caudé y que van por el buen camino del acuerdo entre ambas partes.

Y por lo que respecta a la prueba del algodón de la gestión de Gobierno, podríamos decir que, si hay retornos positivos a la actividad, si hay retornos positivos a la actividad económica de Teruel y, por ende, de Aragón, iríamos en el buen camino. Y va a haber retornos positivos, señorías, va a haber retornos positivos.

Y tenemos que estar todos de acuerdo en tirar de este carro ahora porque, en beneficio de Teruel, en beneficio de Aragón y en beneficio de todos nosotros, repercutirá.

Miren ustedes, ni un Ferrari se pone a cien en cinco segundos, ni un Ferrari. Estamos hablando —hoy se ha hablado aquí— de que va a ser el estacionamiento de aviones, prácticamente, uno de los tres más importantes del mundo. Luchemos por ello.

Y esto no significa que el Partido Popular haya cambiado de actitud, esto no significa que el Partido Popular haya cambiado de vestido, esto no significa que le hayamos dado la vuelta como un calcetín al asunto; esto, señor Ibáñez, significa responsabilidad, significa responsabilidad y actuar acorde con los momentos que estamos viviendo.

Va a haber un 30% del aeropuerto que se va a dedicar al reciclado de aviones, va a haber otro tanto por ciento que se va a dedicar a hangar para mantenimiento y reciclado. Apostemos por ello, demos todos los grupos políticos la ayuda que necesite el consejero, démosela, apoyémosle. ¿Cómo no vamos a apoyar un proyecto que va a redundar en beneficio de Aragón? ¿Cómo podemos estar discutiendo aquí de que si uno dijo que tú eres feo y el otro dijo que tú más? ¡Es que tenemos que estar hablando de Caudé, de números y de proyectos! Es que tenemos que estar todos sentados en la mesa donde se deciden estas cosas con el consejero. ¿Cómo no vamos a estar? ¡Por Dios!

Vamos a ver, todas las instalaciones, señor Ibáñez, requieren de una serie de autorizaciones y de requisitos. El Partido Popular jamás, jamás, y digo jamás, va a ceder un pelo en que se abra una instalación sin tener todas las autorizaciones oportunas. Y antes de dar la consejería de Obras Públicas la autorización definitiva, tiene que haber un montón de autorizaciones legales, que es que no estamos hablando de abrir un campo para producir patatas en Teruel, estamos hablando de un aeropuerto, con muchísimos más usos industriales. Es que requiere de un sinfín de autorizaciones, y se están consiguiendo en un corto espacio de tiempo, y se van a conseguir.

Vamos a ver, ha detectado la consejería perfectamente las ventajas competitivas y los puntos fuertes del aeropuerto, y los están exprimiendo como una naranja y están sacando hasta la última gota de zumo.

Por lo que respecta a la especialización industrial del aeropuerto y al enorme espacio disponible que tiene alrededor de la pista de aterrizaje (ochenta hectáreas tiene, nada más y nada menos), vamos a aprovecharlo.

Y para terminar, señor consejero, lo ha dicho y nosotros lo rubricamos: se ha trabajado en la dirección correcta y se están alcanzando los objetivos. Le instamos, le rogamos que siga trabajando en ese sentido, y esperemos que el primer avión llegue lo antes posible.

Le vamos a felicitar hoy, y el Partido Popular quiere felicitarle hoy de verdad, a usted, al director general de Transportes y a todo el equipo que le ha acompañado en esta aventura, de verdad le vamos a felicitar por el trabajo que están ustedes consiguiendo. Y esperamos que no se cansen, que sigan trabajando con la misma intensidad y que podamos todos recoger los frutos lo antes posible.

Y al PSOE, al señor Ibáñez, también hoy le vamos a felicitar, porque ha dicho que hoy tenía alegría, y su alegría nos entusiasma.

Muchas gracias.

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

Muy bien, pues ahora, para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor consejero por un tiempo no superior a diez minutos.

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

Bueno, voy a empezar por el señor Blasco. Efectivamente, este es un proyecto socialmente sostenible, socialmente sostenible, y por eso, seguramente, se puso en marcha por el anterior Gobierno.

Económicamente, puede haber alternativas, hubo alternativas y sigue..., pero, cuando el Gobierno de Aragón actual, en julio del año 2011, se encuentra con una inversión de 40,5 millones de euros, lo que tiene que hacer es aceptar el territorio que se encuentra, en el cual antes he dicho que algunos de esos 40,5 —y no quiero entrar en debate—, probablemente, se podían haber evitado, algunos se podían haber evitado, pero no quiero entrar en debates del pasado. Es decir, partimos de una situación en la que tenemos un aeropuerto, prácticamente, acabado, que hay que acabar de pagar —primera obligación: acabar de pagar— las obligaciones contractuales que nos encontramos, y, en ese sentido, está casi cumplido, todavía tenemos algún problemilla con una empresa que nos está reclamando retrasos en los pagos anteriores, y, bueno, pues los tendremos que pagar o tendremos, y estamos negociando, que disminuirlos.

Cuando nos encontramos con eso, nos encontramos con una previsión de inversiones complementarias que, por un lado, pueden ser superiores a veinte millones si hacemos caso de una carta que nos encontramos y, por otro lado, en lo imprescindible para abrir el aeropuerto, evaluamos en unos seis-siete millones de euros. Esos seis-siete millones de euros vamos camino de reducirlos a tres, y, de los veinte, vamos a invertir cuatro, de los cuales algunos son retornables.

Eso es lo que estamos haciendo, es decir, a partir de una situación heredada, cero, vamos a olvidarnos de la amortización de lo anterior, en política eso ya está consumido, y la inversión que a partir de ese momento estamos haciendo va a ser económicamente rentable; no solo socialmente rentable, sino económicamente rentable. A partir de ese momento, ¿eh?, no miro las cantidades anteriores, en las que creo que ya no toca opinar, y, además, ustedes me han acusado muchas veces de pisar desde el pasado. Si es que yo no estaba en esa campaña electoral, ¿saben ustedes?

Pero yo creo que, a partir de ese momento, estamos optimizando esta inversión. Efectivamente, estamos trabajando en otras actividades comerciales, estamos intentando, y espero que al final lo seamos, ser eficien-

tes con toda esta gestión. No somos ni optimistas ni pesimistas respecto al futuro de otras actividades entre las ochenta hectáreas y las trescientas hectáreas, que, efectivamente, hay dos dimensiones: ochenta hectáreas están contratadas, y, por tanto, vamos a pensar que son aceptables y lógicas; las otras doscientas veinte, esperamos, deseamos y trabajaremos por que no sean un exceso de previsión que heredamos, que ha tenido unos costes, que mejor si no los hubiéramos tenido y si no los tuviéramos que pagar. Pero, a partir de lo que nos hemos encontrado, la obligación de un Gobierno es mejorarlo: en eso estamos trabajando, creo que lo estamos intentando.

Y un matiz político de fondo, señor Briz: la industria y el turismo son las dos actividades económicas en las que se soporta la mejora de la educación y de la sanidad. Lo demás no es cierto, lo demás es una burbuja.

Muchas gracias.

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

Muy bien, pues con esta intervención finaliza este punto, finaliza la comparecencia.

Agradecer una vez más al señor consejero su disposición por venir a esta su comisión, así como a todo el equipo que le acompaña.

Y, si les parece, vamos a suspender la sesión durante tres minutos para despedir al señor consejero.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Señorías, si les parece, vamos a reiniciar la comisión, y vamos a hacerlo con el punto número tres del orden del día: debate y votación de la proposición no de ley número 221/2012, sobre el transporte con destino al hospital Arnau de Vilanova de Lleida, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón.

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

Proposición no de ley núm. 221/12, sobre el transporte público con destino al hospital Arnau de Vilanova de Lleida.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente.

Bueno, la proposición no de ley que traemos hoy a esta comisión habla de la instauración o de la puesta en marcha de un servicio de autobús entre las localidades del Bajo Cinca, Fraga fundamentalmente, como capital de la misma y zona más poblada, y el hospital Arnau de Lleida.

Desde luego, este es el hospital de referencia para la mayor parte de la población del Baix Cinca, y, por tanto, entendemos que es una cuestión que debe ser debatida también en esta Cámara, habida cuenta de que este centro hospitalario atiende a población aragonesa en gran medida y que, además, sirve de alguna forma para aliviar la situación en que se encuentra el hospital de Barbastro, del que hemos debatido ampliamente, en este caso en otra comisión, también en las Cortes y también en muchos ayuntamientos, como, por ejemplo, en mi caso, el de Monzón, donde, recientemente, todos los grupos aprobamos una moción como consecuencia de la situación en la que están las amplias listas de espera que presenta el hospital de Barbastro.

Por tanto, entendemos que es doblemente importante: desde el punto de vista del servicio que se prestaría a los ciudadanos y también porque mejoraría de alguna forma la situación de la sanidad aragonesa.

Lo que mi grupo pide encaja perfectamente con un modelo de transporte sostenible. Alguna de las propuestas que hemos traído a lo largo de este poquito más de un año, como, por ejemplo, aquella que hicimos de la ley de movilidad sostenible, encaja perfectamente con apostar por un modelo de servicios al ámbito rural, encaja perfectamente con un modelo de vertebración del territorio por el que apostamos.

Y, desde luego, hay antecedentes para poder pedir este tipo de servicio, habida cuenta de que, por poner un ejemplo, el Ayuntamiento de Monzón, en colaboración con el de Binéfar, realizó un servicio similar para comunicar estas ciudades con el hospital de Barbastro, y esto supone también una importante ventaja para los ciudadanos de las zonas, porque ha sido un servicio bastante utilizado.

¿Por qué la propuesta? Pues, un poco, ya lo he dejado claro: desde luego, la frecuencia de horarios actual obliga a desplazarse mayoritariamente en vehículos, complicando en el desplazamiento a las personas mayores; hay que decir, además, que el vehículo, generalmente, aparca sobre un *parking* privado, habida cuenta de la ubicación del hospital, que en los últimos años ha aumentado un 25% las tasas del mismo; evidentemente, porque los domingos y festivos no hay servicio al hospital, lo cual hace que, como tampoco hay parada en el mismo, pues se ocasionen mayores costes a quien no utiliza el servicio público, puesto que debe desplazarse desde Lérida —o desde Lleida— hasta el mismo hospital en taxi o en el bus de la localidad, y porque el Gobierno debe ser quien impulse un servicio que beneficie mayoritariamente, como hemos dicho, también a los aragoneses en la zona del Baix Cinca.

Y, desde luego, entendemos que hay una cuestión también de peso, que denunciamos esta misma semana, que es que, en la zona, se siguen perdiendo comunicaciones con la zona catalana. Bueno, recientemente, hemos sabido que ha habido servicios que comunicaban el Baix Cinca con Barcelona, y, desde luego, eso también perjudica a la zona en cuestión.

Por tanto, entendemos que la iniciativa que hoy presentamos viene en la línea de lo que hemos venido defendiendo siempre: servicios, transporte y mejores posibilidades a las zonas del mundo rural.

Por mi parte, nada más, y muchas gracias.

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

Bien, se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular, y la señora Martínez, por un tiempo no superior a cinco minutos, nos va a explicar su enmienda.

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

Buenos días, señorías.

Bueno, comparezco para fijar la posición de nuestro grupo parlamentario en relación con esta iniciativa.

Partimos de la consideración de que nuestro grupo está totalmente de acuerdo, considera una pretensión justa la necesidad de mejorar el transporte público de viajeros en estas comarcas destinado al hospital Arnau Vilanova de Lérida, si bien consideramos que, tal cual está formulada la iniciativa por los proponentes, bueno, pues se escapa a las competencias que Aragón tiene desde un punto de vista constitucional y estatutario.

Es esencial, evidentemente, garantizar la asistencia sanitaria a los habitantes de estos territorios, también de toda la comunidad autónoma aragonesa, pero la asistencia sanitaria, como saben ustedes, está garantizada en tanto en cuanto forma parte de lo que es la zona de salud de Barbastro; cuenta también con un centro sanitario de alta resolución, que, evidentemente, garantiza las prestaciones sanitarias a los habitantes de estas comarcas; existe, porque el anterior Ejecutivo lo suscribió en el año 2005, un convenio que garantiza la asistencia sanitaria a la población de las zonas limítrofes entre Cataluña y Aragón, y, desde luego, en un primer momento, cuando, por razones sanitarias o por razones de proximidad, es verdad que Fraga y Lérida y muchos municipios del Bajo Cinca se encuentran muy cerca (aproximadamente, treinta kilómetros, poco más o menos) de lo que sería el propio hospital catalán, bueno, pues esa asistencia sanitaria se deriva hacia Cataluña.

En la documentación que nos han proporcionado los servicios jurídicos de esta Cámara dice que en el año 2011 ya eran treinta y cinco mil aragoneses, que es una cifra, desde luego, nada desdeñable, los que reciben asistencia en este hospital.

Partiendo de todos estos datos, evidentemente, estamos de acuerdo con la necesidad de mejorar el transporte. Sí que, no obstante, existe un transporte, como saben sus señorías, que garantiza el propio Ejecutivo aragonés, un transporte sanitario, tanto en ambulancia como en taxi, para los pacientes que tengan las patologías necesarias; existe también un convenio con Alcer que garantiza el transporte para todos aquellos enfermos con hemodiálisis en la comunidad autónoma aragonesa.

Ahora, es bien cierto, porque esta diputada ha cotejado tanto los horarios que los servicios jurídicos nos proporcionaron como, personalmente, los horarios que ofrece la empresa concesionaria de este transporte, y, evidentemente, sí que es cierto que los domingos o quizá las frecuencias..., en los domingos no existe transporte, como ha dicho su señoría, pero podrían mejorarse en las frecuencias.

Ahora bien, partiendo de esta consideración, lo cierto es que la comunidad autónoma aragonesa no tiene competencia para un tipo de transporte de esta naturaleza, porque estamos hablando de un transporte nacional, un transporte entre dos comunidades autónomas, que, hoy por hoy, se está gestionando por la empresa Alsina, del grupo ALSA, una empresa que lo gestiona en régimen de concesión administrativa. Para operar dentro de lo que sería esta disciplina, es decir, lo que la Ley de ordenación del transporte terrestre del año 1987 fija como un transporte público de viajeros, regular y permanente, requeriría una autorización de la Administración general del Estado. Nuestro Estatuto de Autonomía, en el artículo 71.15, y la Constitución, en el 148.1.5 y 149.1.21, atribuyen las competencias en transportes intercomunitarios a la Administración general del Estado. Por eso, creemos que es más oportuna la enmienda, es decir, hemos presentado esta enmienda para precisar o adaptar a la legalidad existente, a la distribución constitucional y estatutaria de competencias, y por eso consideramos que lo que las Cortes de Aragón tenemos que hacer es instar al Gobierno de Aragón para que este se dirija al Ministerio de Fomento y que, en cooperación con estos municipios, en coordinación, que es una modalidad que permite la Ley de ordenación del transporte terrestre, bueno, pues se pueda hacer efectiva esta mejora del transporte.

Por otra parte, los proponentes hacen referencia al menor coste energético, a la incidencia que sobre la población tiene el incremento de precios en el *parking* del hospital. Bueno, pues esas son cuestiones que, siendo trascendentes, siendo importantes, en nada empequeñecen la falta de competencia de la comunidad en este sentido.

Esta es la orientación que tiene nuestra enmienda y esto es por lo que nosotros no podemos apoyar la PNL en el sentido literal que está, pero sí hemos presentado esta modificación.

Muchas gracias.

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

Por los diferentes grupos políticos, por parte del Grupo Chunta Aragonesista tiene la palabra el señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Bueno, la posición de Chunta Aragonesista es clara al respecto: nosotros creemos que es una realidad y que a veces hasta es contradictoria, porque, por un lado, se convenia la sanidad con los ciudadanos aragoneses que viven en la zona este para que puedan ir al hospital de Lleida (como ha dicho la portavoz del Partido Popular, ya casi más de treinta mil aragoneses), pero, sin embargo, luego no se les ponen los medios necesarios o adecuados para que esto suceda, ¿verdad?

Evidentemente, con los enfermos que tienen necesidades clínicas y que no pueden tener un transporte ordinario, pues, efectivamente, eso es claro, pero, sin embargo, los otros tantos no tienen esa posibilidad. Por tanto nos parece que es bastante lógico intentar solucionar esa cuestión, porque, claro, el transporte privado lo puede solventar, pero sabemos que, en el medio rural y en algunas poblaciones, pues siempre hay gente de determinada edad, con muchas dificultades para utilizar este transporte, y tiene que ser paliado con transporte público.

Y es cierto que el horario que mantienen, por los datos que tenemos, pues es un horario bastante intempestivo, desde las seis de la mañana hasta las tres de la tarde.

Por tanto, es cierto que sería una buena cosa darle una salida a esto, porque, efectivamente, mucha persona usuaria de este servicio y de esta asistencia no puede trasladarse de otra forma. Incluso, económicamente, los traslados privados tienen un coste importante, el problema del *parking*, etcétera.

Por lo tanto, desde Chunta Aragonesista estamos a favor, y, claro, no podemos quedarnos en una situa-

ción, como se ha dicho, de que sea competencia o no competencia. Aunque sea competencia, en este caso, de Fomento, igual que se convenia el tema de la asistencia sanitaria, se podía conveniar perfectamente con la comunidad autónoma catalana el tema del transporte. Yo creo que eso no tiene que ser un impedimento, porque, claro, aprobar esta proposición no de ley con esta enmienda —y, ojo, es el proponente el que tendrá que decidir lo que hace— pues puede dar pie a que se dilate en el tiempo, que el Ministerio de Fomento la reciba y diga «bueno, bien, ya, tomamos nota» y no se resuelva nada. Por tanto, yo creo que hay que hacer un esfuerzo para que esto se garantice y se agilice en el menor tiempo posible.

Por lo tanto, creemos que no se puede jugar a la política de la deriva, hacia un lado, hacia otro, sino intentar resolver. Y creemos que habría que llegar a un encuentro de posiciones para que el Gobierno de Aragón hiciese todo lo que tuviera que hacer para intentar solucionar el problema, porque, si lo derivamos hacia Fomento, evidentemente, como está la situación, y todos sabemos la complicación económica y de todo tipo que hay en este momento, será difícil que se pueda poner de acuerdo a tantas poblaciones con dificultades de dos comunidades autónomas y al Ministerio de Fomento de por medio, y, además, en este momento, en este momento político, que, posiblemente, sea uno de los peores.

Por lo tanto, desde Chunta Aragonesista vamos a votar a favor, a expensas de lo que haga el portavoz de Izquierda Unida con respecto a la enmienda, pero creemos que lo que hay que buscar es la efectividad de esta propuesta, es decir, a los usuarios, que para eso estamos en el Parlamento y en los gobiernos, para intentar darles soluciones y no palabras que dicen «bueno, intentaremos resolverlo» y que sea el Ministerio de Fomento.

Esa es nuestra posición y así la vamos plantear.

Gracias.

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

Por parte del Grupo Aragonés, señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Muchas gracias, presidente.

Bueno, efectivamente, nos encontramos ante un tema en el que creo que, en el fondo, todos estamos de acuerdo, es decir, que hay que resolver un problema allí donde esté —yo creo que no es solo en esta zona, pero, evidentemente, estamos hablando, en este caso, de una zona en concreto— e intentar que se doten de los mayores servicios posibles a aquellos ciudadanos que necesitan trasladarse para un tema tan primordial, tan primario, como es el de la salud. Hasta ahí, yo creo que estamos todos de acuerdo.

A partir de ahí es donde pueden surgir algunas dificultades. Por un lado, las competencias: es evidente que nos gusta a todos hacer las cosas con celeridad, pero no sé si es oportuno saltarse las competencias que cada uno tiene en esto, porque, al final, pasa lo que pasa. Y decía el señor Briz que, a lo mejor, el Ministerio de Fomento retrasa el tema. No sé si no lo retrasaría más la Generalitat con la que les está cayendo en el tema sanitario. Pero, bueno, efectivamente, ahí habría un tema de competencias que creo que sería necesario dilucidar, entre otras cosas, para tener una solución definitiva y real al problema.

Y, en segundo lugar, habrá que estudiar también, y, desde nuestro punto de vista, es importante, la efectividad de las soluciones. Lo digo a efectos de que, al final, lo que estamos proponiendo es un traslado desde Fraga a Lleida, pero es evidente que, en muchos casos, a los ciudadanos que necesiten ese servicio y estén en el entorno de Fraga, a lo mejor les resulta mejor ir con su coche a Lleida. Por eso, será necesario también coordinar los servicios con los ayuntamientos, pero entonces complicaremos el traslado y el horario.

Quiero decir que no digo que no se tenga que hacer; digo simplemente que, cuando a los ciudadanos les ponemos demasiados problemas, al final miran el reloj y dicen: me sale mejor coger el coche y marcharme a hacer el servicio.

Es decir, no es un tema fácil; simplemente, estoy diciendo que no es un tema fácil, lo cual, señor Aso, no quiere decir que no se tenga que resolver, no me lo tome por ese sentido, sino que, simplemente, estamos hablando de temas muy personales, muy de ciudadanos que están afectados por un problema que quieren que se les resuelva cuanto antes.

Y, desde luego, desde el Partido Aragonés, estaremos con usted, y creemos que se puede perfectamente aprobar la enmienda del Partido Popular por el tema de las competencias, en que, cuantas más soluciones y más medidas se tomen para resolver los servicios del transporte público, en este caso un transporte público en relación con la salud, estaremos de acuerdo.

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

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Ibáñez.

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

Con muchísima brevedad, porque yo creo que el tema está clarísimo y todos estamos de acuerdo.

Pero, en todo caso, desde nuestro grupo parlamentario, creemos que hay alguna... El grupo proponente será el que decida si acepta o no la enmienda, lógicamente, que es competencia suya, pero nosotros entendemos que estamos hablando de un problema que hemos generado nosotros: la comunidad autónoma ha decidido que, para dar un servicio que es competencia suya, el servicio sanitario, pues determinados vecinos de Aragón, en lugar de ir a un sitio vayan a otro que está en otra comunidad autónoma y se ha firmado un convenio. A partir de ahí, yo entiendo que el Gobierno de España no pinta nada en esta fiesta. O sea, vamos a poner un servicio de helicóptero para asistencia sanitaria, que lo tenemos, pero, los helicópteros, que los ponga Fomento... Hombre, no. Claro, yo creo que, desde el momento en que es una decisión del Salud, del sistema aragonés de salud, que unos ciudadanos de Aragón vayan a un determinado sitio, es competencia del Gobierno de Aragón solucionar el problema de esos ciudadanos para que puedan tener... A mí me daría lo mismo que fueran al hospital de Barbastro que al hospital de Lérida, creo que no tiene absolutamente ninguna diferencia el que el hospital esté en otra comunidad autónoma o no, porque, sencillamente, por

razones de conveniencia —entiendo— de los ciudadanos, de proximidad, y los propios ciudadanos de esa zona así lo han demandado, prefieren ir a Lérida que a Barbastro, por poner el ejemplo. A partir de ahí, ya digo, yo creo que la solución la tiene que dar el propio Gobierno de Aragón.

Y además, este tema, aunque es muy concreto, es un transporte —podemos decir— a un centro hospitalario, que no es un transporte sanitario, pero entraría dentro de lo que es la política de transportes de la comunidad autónoma, el transporte de viajeros por carretera, en este caso, que todos sabemos que, desde el inicio de la legislatura, el consejero nos dijo aquí que iba a inventar fórmulas inéditas y excelentes, no sabemos si iba a poner un taxi a los ciudadanos porque era más barato en algunos casos que los convenios con Renfe o los convenios... Pero, después de un año, no sabemos exactamente cuál es la solución que el Gobierno le va a dar al problema del transporte de viajeros por carretera o por ferrocarril dentro de nuestra comunidad autónoma.

Ya digo, para nosotros, el tema se centra única y exclusivamente ahí: una decisión política que hemos decidido en Aragón, y nos compete a nosotros, no al Ministerio de Fomento —entendemos— el darle la solución.

En cualquier caso, nosotros votaremos a favor de la iniciativa, ya digo, se acepte o no la enmienda, el proponente sabrá. Porque, además, en línea con lo que decía el portavoz del Grupo Aragonés, se pide que sea en coordinación con los ayuntamientos de la comarca, o sea, que la propia iniciativa dice que, lógicamente, no es algo para lo que tengamos la solución, sino que se hable con los ayuntamientos, supongo que con las comarcas, y que, finalmente, podamos dar una solución a un problema que sí que es real, fundamentalmente los fines de semana. Entre semana, yo creo que, por lo que he visto en la información de la casa, entre semana, yo creo que se pueden considerar insuficientes o no, pero hay un servicio; pero el problema es que durante el fin de semana, si alguien se tiene que desplazar al hospital, no hay ni siquiera servicio de autobús, con lo cual ese sería el problema fundamental desde nuestro punto de vista.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Señor Aso, tiene tres minutos para fijar su postura.

El señor diputado ASO SOLANS: Bueno, yo no sé si es constitucional o inconstitucional que haya un servicio de trenes regionales que llegue hasta Lérida y pase por Monzón y lo pague, prácticamente, el Gobierno de Aragón en su totalidad el servicio que hay de Lérida a Zaragoza, que pasa por Monzón, Binéfar..., en fin.

Desde luego, lo que sí sé es que el ministerio queda muy lejos, y si a Ana Pastor —creo que es el nombre de la ministra— le hablan del Baix Cinca y de Ontiñena y tal, pues es posible que la mujer..., bueno, que no entienda muy bien la situación y que acabe en un cajón.

Como entendemos que eso no nos interesa y a todos los que aquí estamos no les interesa, y como a nuestro grupo le interesa buscar una solución que, a lo mejor, le parezca mejor redacción, puesto que lo que nosotros decimos en modo alguno dice que el Gobierno de Aragón siquiera lo pague, o sea, lo que decimos es que lo coordine, es decir, que lo impulse. A lo mejor, si la propuesta dijera que «las Cortes instan al Gobierno de Aragón a que lidere, junto a los ayuntamientos de la comarca, la dotación de mayores servicios de transporte», quedaba zanjada la situación.

Pero lo que yo sí creo es que, a lo mejor, ese servicio pasa por establecer dos líneas de taxi por los dos ejes carreteros del Baix Cinca para llegar a Fraga y, allí, un autobús que vaya a Lérida. Y, a lo mejor, la parte pequeñita es competencia del Gobierno de Aragón y la otra, no, no lo sé. Pero esa es una cuestión que creo que es muy fácil de negociar con los ayuntamientos, ellos saben mejor que nadie las demandas y las necesidades, y, por tanto, creo que la propuesta, en ese sentido de que el Gobierno de Aragón sea el que lidere o el que coordine, que, de alguna manera, es lo que decía la propuesta, es sensata. No tengo ningún inconveniente en cambiarla por «liderar, junto a los ayuntamientos, la dotación de mayores servicios», si así queda más clara para los miembros del Gobierno.

Ni siquiera estábamos hablando de que sea el Gobierno de Aragón el que lo pague. A nosotros, lo que nos parece es que se debe dar ese servicio con independencia de quién lo pague. Si el Gobierno de Aragón consigue que pague algo el Ministerio de Fomento, pues mejor para los aragoneses, desde luego.

Nada más, y muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias.

Señora Martínez.

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Sí. Me gustaría charlar con el proponente dos minutos.

El señor presidente (GALVE JUAN): ¿Prefieren que suspendamos la sesión dos minutos?

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Sí, por favor.

El señor presidente (GALVE JUAN): Se suspende la sesión dos minutos.

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Muchas gracias. *[Pausa.]*

El señor presidente (GALVE JUAN): Bien, pues, si les parece, reanudamos la sesión.

Señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Sí.

La propuesta, si mal no he entendido, quedaría: «... instan al Gobierno de Aragón a que lidere, en coordinación con los ayuntamientos de la comarca, la dotación de mayores servicios de transporte». Tal cual, ¿no?

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Sí; por mi parte, sí.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien, pues entonces, si parece ser que los portavoces de los diferentes grupos políticos han llevado a un acuerdo, si les parece, pasamos a la votación.

¿Votos a favor de esta propuesta? Unanimidad. Muy bien, queda aprobada esta proposición no de ley.

Pasamos al turno de explicación de voto.

Por Izquierda Unida de Aragón, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Nada, simplemente, por agradecer a los grupos el apoyo a esta propuesta, que yo creo que va a ir en la línea de mejorar los servicios que se prestan a los ciudadanos aragoneses, en especial a los del Baix Cinca.

Nada más, y muchas gracias a todos.

El señor presidente (GALVE JUAN): Por Chunta Aragonesista, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Brevemente.

Yo aprovecharía la oportunidad que nos brinda esta propuesta —lástima que el director general se haya ido—, pero sí que se anunció aquí hace ya unos meses que se iba a plantear una ley de transporte. Bueno, pues sería muy interesante que cosas como esta pudiesen reflejarse con claridad en esa nueva ley de transporte, cómo quedarían situaciones de este tipo, por ejemplo. Entonces, yo pediría a los partidos que sustentan al Gobierno que intenten buscar esa posibilidad y presentar esa ley de transportes, para dar respuesta a este problema y a otras líneas de transporte que, lógicamente, han corrido riesgo y han desaparecido en el medio rural.

El señor presidente (GALVE JUAN): ¿Señor Blasco? ¿Señor Ibáñez? ¿Señora Martínez?

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Pues yo, nada, brevemente, agradecer también el apoyo de todos los grupos y, desde luego, la actitud dialogante de Izquierda Unida.

Muchas gracias.

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

Muy bien, si les parece, pasamos al punto número 4 del orden del día: debate y votación de la proposición no de ley número 234/12, sobre la instalación de mecanismos para la reducción de la velocidad en la carretera A-1204 a su paso por Farasdués (Zaragoza), presentada por el Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista.

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

Proposición no de ley núm. 234/12, sobre la instalación de mecanismos para la reducción de la velocidad en la carretera A-1204 a su paso por Farasdués (Zaragoza).

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Bueno, señorías, hablar de carreteras en esta comisión no deja de ser complicado, ¿no?, más en este momento. Que yo tengo que decir que no tengo ninguna información de cómo queda el nuevo Plan de carreteras en Aragón, esa es una realidad contundente, y, por lo tanto, yo espero que se nos haga llegar, porque parece ser que la prensa sí que tiene conocimiento, por eso le decía el consejero anteriormente que nos haga llegar ese Plan de carreteras, para ver exactamente cómo queda la situación a partir de este momento. Porque, claro, el Plan Red ya parece ser que pasó a la historia y que ahora hay una nueva situación, y, claro, estas propuestas son propuestas que no sabes muy bien si están reflejadas, recogidas o cómo queda la cuestión, ¿no?

En todo caso, dicho esto, pues la propuesta es bastante clara. Es un tema de seguridad vial, que es otro de los asuntos que se ha quedado también un poco en el limbo, ese Plan de seguridad vial que se aprobó en la anterior legislatura y tan importante nos parece que es, y, bueno, pues tampoco se desarrolla en este caso, o, por lo menos, así lo parece. El director general de Carreteras no ha comparecido en esta comisión, cuando se pidió también para todo esto.

Bien, hablamos de la carretera autonómica A-1204 a su paso por Farasdués. Bueno, es una carretera que, lógicamente, une poblaciones que todos sabemos (Ejea de los Caballeros y Luesia), y carece de un sistema de limitación de velocidad, que ya sabemos que es un tema que también se ha debatido mucho, la legalidad de estos recursos (bandas reductoras o pasos elevados). En definitiva, habría que buscar la solución más adecuada para que ese exceso de velocidad no se produjese.

Tengo que decir que esta es una propuesta reiterativa, porque ya ha sido aprobada en el Ayuntamiento de Ejea, que es donde más afecta, en todo caso, esta vía de comunicación, ya se aprobó el día 7 de mayo de 2012, con unanimidad por parte de todos los grupos políticos para intentar que se colocasen esos sistemas de limitación de velocidad en esta carretera.

Parece ser que el Consejo de Gobierno aprobó también un gasto provisional para conservación de carreteras donde, posiblemente, se encontraba esta... —por eso digo que no sé ahora en qué situación queda ya esto, con los cambios que ha habido—, esta carretera se encontraba en ese Plan de seguridad vial.

Por lo tanto, creemos que, si está recogida, no habrá inconveniente en aprobar esto en las Cortes, como es nuestro propósito, ¿verdad?

Quiero decir también que, en todo caso, esta práctica o este interés por la seguridad vial se manifestaba ya en el período anterior, cuando el Partido Popular estaba en la oposición y decía con mucha claridad y rotundidad el que ahora es su portavoz que las vías aragonesas de carácter secundario estaban muy mal señalizadas y que había que hacer algunas actuaciones para solventar esta situación.

Por lo tanto, había una estrategia por parte del otro Gobierno anterior de dar salida a esto, y, en este momento, pues, claro, tenemos esta indefinición, no sabemos muy bien qué va a pasar, qué ocurrirá, cómo se hará esto, el presupuesto de este año, al que viene, el nuevo plan... Bueno, realmente, no tenemos muy claro en este momento si esta propuesta concierne al presupuesto actual, será para el que viene, cómo queda esto, etcétera. Por lo tanto, pedi-

mos que, en todo caso, se incluya como propuesta y que, cuando haya disponibilidad presupuestaria —si la hay ya, con esta aprobación en el Consejo de Gobierno, pues perfecto, y, si no, cuando la haya—, que se contemple con la mayor brevedad posible ante ese nuevo Plan de carreteras.

Y, en todo caso, entendemos que es importante, por parte del Gobierno, asumir la responsabilidad en el mantenimiento de carreteras, porque, claro, todos sabemos que, cuanto más tiempo pase sin la conservación, más deterioro habrá y más dificultades, y, en este caso, incluso estamos hablando de seguridad vial y de vidas cuya desaparición podemos evitar.

Por lo tanto, esta es la propuesta, una propuesta sencilla, que yo creo que no ofrece mayores problemas. Y esperemos que los demás grupos parlamentarios apoyen y voten a favor de esta proposición no de ley.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Bien, no se ha presentado ninguna enmienda a esta proposición no de ley. Entonces, pasamos a que se expliquen los diversos grupos políticos.

Por el Grupo de Izquierda Unida de Aragón, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Pues nuestro grupo parlamentario va a mantener la misma posición que mantuvo en el Ayuntamiento de Ejea. Por tanto, vamos a apoyar esta propuesta que hoy trae Chunta Aragonesista, en un día en el que ha salido el tema de la velocidad antes, con el tema de Caudé.

Por aclarar, hay Ferrari que van de cero a cien en menos de cinco segundos, que decía el portavoz del Grupo Popular, y, por tanto, creemos, más allá de la pequeña broma, que es hora de regular algunas de estas cuestiones.

Recientemente presentamos la iniciativa..., bueno, a la altura de Tierz, por el tema de la seguridad en ese cruce, donde también la velocidad en muchas ocasiones es importante, y la ausencia de una rotonda también. Y, desde luego, este es un ejemplo más en los que hay que tomar medidas par reducir la velocidad y, con ello, apostar por la seguridad vial, algo que, como también ha dicho el señor Briz, preocupa a todos los grupos parlamentarios, y, desde luego, entendemos que el Gobierno de Aragón debería ponerse las pilas, habida cuenta de que no está apostando decididamente por esa materia.

Nada más, y muchas gracias.

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

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

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Sí, muchas gracias.

Bien, efectivamente, un tema de seguridad y un tema de vialidad que es importante y que, por nuestra parte, lo vemos bien, con algún matiz. Digo con algún matiz porque, evidentemente, y según se está funcionando hasta este momento en los temas de vialidad, son los ayuntamientos los que eligen el sistema de seguridad más apropiado para sus ciudadanos. Por lo tanto, en este caso debería ser —entendemos— el Ayuntamiento de Ejea el que remitiese a la Dirección General de Carreteras cuál es el mejor sistema, porque no todos sirven ni todos son igualmente efectivos.

Por lo tanto, en nuestro caso, no habría ningún problema en aprobar esta proposición no de ley siempre que se añadiese al final del párrafo una matización en el sentido de «una vez recibido el informe correspondiente del Ayuntamiento de Ejea de los Caballeros», que es el que tiene que decidir qué sistema de seguridad es el que se tiene que implantar en Farasdués. Es decir, no es la Dirección General de Carreteras la que lo decide, sino que, a la vista de los planteamientos que pueda haber, el propio Ayuntamiento decide. Por lo tanto, mal puede en este caso el Gobierno de Aragón dar una solución a algo sobre lo que, previamente, el propio Ayuntamiento le tiene que informar.

Yo creo que se debería añadir, en todo caso, «una vez conocida la opinión» o «una vez conocido el proyecto decidido por el Ayuntamiento de Ejea».

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señora Sánchez.

La señora diputada SÁNCHEZ PÉREZ: Gracias, presidente.

Pues el Grupo Parlamentario Socialista también va a aprobar esta iniciativa, de la misma manera que lo hizo nuestro grupo en el Ayuntamiento de Ejea, Ayuntamiento al que pertenece el municipio de Farasdués.

Desde luego, el Grupo Parlamentario Socialista cree que es necesaria la mejora en las carreteras de nuestra comunidad, un problema que ya abordó nuestro anterior Gobierno cuando dio ese impulso importante con el Plan Red, un plan que ha finiquitado el actual Gobierno de Aragón, y, desde luego, lo que ha demostrado es una insensibilidad total con el territorio, sobre todo con el medio rural, porque, desde luego, hubiera supuesto la mejora de las infraestructuras viarias de nuestra comunidad, de todas las infraestructuras.

Un plan que ha quedado reducido a la mínima expresión cuando se ha presentado ese Plan de carreteras 2013-2024, como señalaba el señor Briz, que no conocemos prácticamente, con muy poca inversión, y que, simplemente, va a servir para mejorar algunos tramos que ya señaló, por lo visto, el consejero, aquellos tramos que lleven más tráfico, volviendo a quedar de manifiesto el desprecio por los habitantes del medio rural. Unas infraestructuras, las del medio rural, que van a quedar sin ejecutar una vez más.

Espero, por lo que he oído, que el Partido Popular y el Partido Aragonés voten a favor de esta iniciativa tal y como está. Como decía el portavoz de Partido Aragonés, yo creo que esta infraestructura es autonómica, con lo cual el Ayuntamiento de Farasdués puede plantear qué sistema quiere, que no vamos a entrar en el sistema, qué reducción de velocidad quiere, pero, desde luego, serán el Gobierno de Aragón y la

Dirección General de Carreteras quienes determinen exactamente cuál es el más adecuado, porque es competencia de ellos.

Lo que queremos con esta iniciativa, desde luego, es mejorar esa seguridad vial en la travesía de Farasdués y eliminar la peligrosidad de los vecinos de este municipio.

Esperamos que, de esos noventa millones del Plan de carreteras 2013-2024 que están destinados a seguridad vial, se destine una pequeña parte, que creo que no supondrá mucho dinero, a esta iniciativa que hoy presenta el Grupo Chunta Aragonesista.

Nada más, y muchas gracias, señor presidente..

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

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, señor Campoy.

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

Bueno, esto parece hoy una comparecencia para hablar del Plan general de carreteras, y eso hoy no era, hoy no era, ni para hablar del Plan general de carreteras ni para hablar del avance ni para hablar de la disposición presupuestaria. Yo creía que venía a hablar, exactamente, de una proposición no de ley que hablaba de mejorar las condiciones de seguridad de la carretera autonómica A-1204, y me van permitir ustedes, señorías, que yo hable de eso hoy.

No obstante, debido a la inquietud que me produce su inquietud, me atrevo a decirles que tienen colgado ustedes, todas sus señorías, en la web del Gobierno de Aragón, concretamente de carreteras, el avance el plan que en estos momentos están presentando a las comarcas y que se presentará —entiendo— en seguida en estas instancias, en sede parlamentaria.

Bien, el Partido Popular comparte, rubrica y cree necesario el impulso que ustedes, señores de Chunta Aragonesista, presentan en esta proposición no de ley, es que lo rubricamos al cien por cien. La seguridad vial es una absoluta prioridad para el Partido Popular, y así lo ha venido demostrando constantemente y así lo seguiremos demostrando constantemente.

Pero, para hablar a ciencia cierta de esta proposición no de ley, yo les diría a ustedes, señores de Chunta Aragonesista, que, si aprobáramos esta proposición no de ley tal y como está planteada, sería una proposición no de ley de las que podríamos definir como de ejecución imposible, y me explico.

Todo en la vida tiene un proceso, y esto, exactamente esto que estamos debatiendo hoy aquí, el proceso se inició el día 7 de mayo de 2012, en una sesión plenaria celebrada en el Ayuntamiento de Ejea, en la cual se adoptó una moción por la que se instaba al Gobierno de Aragón a colocar sistemas de limitación de velocidad en la carretera A-1204 a su paso por Farasdués.

Bien, una vez iniciada esta moción que se aprobó en el Ayuntamiento de Ejea, esta moción fue remitida al Departamento de Obras Públicas.

El Departamento de Obras Públicas abre un expediente, que está abierto ya, que no hay que abrirlo, que no hay que impulsarlo, que está abierto ya, que existe y que tiene una referencia que es —por si quieren tomar nota— 1868/2012, número de referencia A-1204-764-12-FP/fp —minúsculas—.

Y fíjense ustedes, fíjense ustedes, hay una carta que remite el Departamento de Obras Públicas al Ayuntamiento de Ejea, que tiene fecha de 8 de junio de 2012, en la cual le dice que, «en relación con lo solicitado en su escrito de referencia, esta Subdirección le hace las siguientes consideraciones...», y le hace unas consideraciones al Ayuntamiento de Ejea y le dice que, para terminar de cumplimentar el trámite que han iniciado para —que es lo pedido— instar o mejorar las condiciones de seguridad, le pide una serie de datos, que el Ayuntamiento de Ejea, a fecha de hoy, todavía no ha remitido.

Si queremos hablar de insensibilidades, como se ha hablado hoy aquí, pues, hombre, a bote pronto, yo, insensibilidad, veo en el Ayuntamiento de Ejea, que puede parecer a alguien que le preocupa poco lo que ha solicitado, por cuanto que tarda dos meses en contestar a una carta del Gobierno de Aragón, del Departamento de Obras Públicas.

Insisto, esto sería, si lo aprobáramos aquí hoy, una proposición no de ley de ejecución imposible, porque entenderán sus señorías que mal podemos impulsar lo que está ya impulsado, abierto expediente, en fase de desarrollo y con una petición de datos al Ayuntamiento de Ejea.

Ello no obstante, señorías, con el celo que caracteriza a este Grupo Popular en temas de seguridad vial, yo, a ustedes, les digo que estaremos dispuestos a aprobar lo que a nosotros nos parece una proposición no de ley de ejecución imposible siempre que añadiéramos lo que ha dicho, a nuestro modo de ver, con buen criterio, el portavoz del Partido Aragonés: «una vez realizados los informes correspondientes del Ayuntamiento de Ejea de los Caballeros, si tiene a bien remitirlos al Gobierno de Aragón, y si los informes técnicos y las disposiciones presupuestarias lo permiten». En ese caso, señorías, el Partido Popular no tendría ninguna objeción, con la voluntad que le caracteriza en estos temas de seguridad vial, de votar a favor.

Muchas gracias.

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

Señor Briz, ¿quiere hacer alguna consideración?

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Sí, sí, porque, claro, abruma. Por lo menos, conseguimos con estas proposiciones no de ley de ejecución tener información, con lo que no está mal.

Bueno, sobre el informe del Ayuntamiento de Ejea, yo creo que no habría ningún inconveniente. Lo que nos preocupa más o me preocupa más es la disponibilidad presupuestaria, porque, claro, si estamos diciendo que esto se deriva otra vez en el tiempo, pues estamos haciendo poco, ¿verdad?

Entonces, bueno, estaría dispuesto si quitásemos la disponibilidad presupuestaria... *[El diputado señor CAMPOY MONREAL, del G.P. Popular, se manifiesta desde su escaño en términos que resultan ininteligi-*

bles.] Es que, vamos a ver, lo que no... Lo argumento y acabo yo...

El señor presidente (GALVE JUAN): Señorías, señorías, ¿no querrán dos minutos para discutir en vez de empezar este...?

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: No, no... Bien, lo hablaremos, pero lo quiero decir es que, si hay un expediente de ejecución y, evidentemente, eso significa que se va a desarrollar la señalización, no entiendo ahora el celo —y utilizo la palabra del Grupo Parlamentario del Partido Popular— para decir: hombre, si hay disponibilidad presupuestaria, sí... Entonces, ¿para qué se inicia el expediente? Es decir, que...

Y es volver a lo mismo: como no tenemos garantía legal de cómo está la situación de las carreteras y el Plan de seguridad, etcétera, pues nos movemos aquí en cierta ambigüedad, y eso es un problema.

Y, bueno, luego, en la explicación de voto, si acaso, explicaré algunas cosas que me han parecido sorprendentes.

Yo, dos minutos, a ver si llegamos a algún acuerdo, por lo menos, en este tema, si puede ser.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Vamos a conceder dos minutos, señorías. *[Pausa.]*

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien, parece que han llegado a un acuerdo. Señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Bien, pues vamos a admitir la enmienda, y a ver si el Ayuntamiento de Ejea contesta también al expediente.

Bueno, yo voy a confiar en esa voluntad de la ejecución. Entonces, bueno, si no se produce así, pues, evidentemente, volveremos a presentar esta iniciativa, en todo caso.

Por lo tanto, admitimos la enmienda que ha propuesto el señor Campoy.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien, muchas gracias, señor Briz.

Pues, si les parece, pasamos a votación. ¿Votos a favor de esta proposición no de ley, con esa enmienda? **Unanimidad, y por tanto, al ser unanimidad, queda aprobada esta proposición no de ley.**

Pasamos al turno de explicación de voto.

¿Señor Aso? ¿Señor Briz?

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias otra vez, señor presidente.

Yo quiero agradecer, por supuesto, a los grupos parlamentarios el apoyo a la proposición no de ley.

Yo creo que Ejea tiene que solucionar este problema. Por lo tanto, yo pido también al portavoz del Partido Popular que se comprometa en la ejecución de esta iniciativa y que no quede, como otras, en el cajón.

Y una cosa que sí que les quería decir, aprovechando el planteamiento del portavoz del Partido Popular: resulta que estamos pidiendo la información por escrito al departamento con el Plan de carreteras, y no la hemos recibido y ya está colgada en la página web. A mí, eso me parece... que algo no funciona bien, ya no sé cómo llamarlo. Ustedes, que en sus documentos dicen «la transparencia», bueno, pues no lo sé. Eso es lo que está sucediendo.

Y luego, nos tenemos que enterar de lo que sucede en el departamento cuando traemos propuestas a la comisión, cuando sería una táctica deseable que, de lo que está sucediendo en el departamento, por lo menos, a la comisión le llegase la información con cierta facilidad, porque de este expediente que ustedes inician en Ejea con la propuesta y tal, nos tenemos que enterar, efectivamente... Y, además, las fechas, la propuesta es del 14 de junio, y esto se envía el día 8 de junio. Es decir, que hubiese sido bueno el decir: ustedes no hagan nada, porque esto se va a ejecutar.

Porque tenemos la costumbre, y eso es lamentable, de que se aprueban proposiciones no de ley en este Parlamento y luego se quedan en el cajón y no hay ninguna viabilidad.

Por lo tanto, quiero recordarles a los miembros del Partido Popular que, en aras de esa transparencia, nos den la información a los grupos parlamentarios y nos comuniquen las acciones y decisiones que toman, por el buen funcionamiento, y a lo mejor hasta no perderíamos tanto tiempo en determinadas cuestiones.

Muchas gracias.

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

¿Señor Blasco? No.

¿Señora Sánchez?

La señora diputada SÁNCHEZ PÉREZ: Gracias, presidente.

Nada, por contestar un poco al portavoz del Partido Popular.

Desde luego, no nos consta que hayan solicitado información al Ayuntamiento de Ejea, nos gustaría saber qué tipo de información.

Y, de cualquier manera, vuelvo a reiterar que la carretera de la que estamos hablando es una carretera autonómica, A-1204. Si hay problemas de seguridad vial, el Gobierno de Aragón tendría que actuar sin esperar a que llegaran informes del Ayuntamiento de Ejea.

Simplemente, por hacerlo constar.

Muchas gracias, señor presidente.

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

¿Señor Campoy?

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Pues, en mi turno de explicación de voto, lo único que puedo explicar es nuestra proactividad en estos temas de seguridad vial, que, aun creyendo, insisto, que era una proposición no de ley de ejecución imposible, hemos votado a favor y hemos llegado a una transacción.

Y me atrevo a sugerir a la portavoz del Partido Socialista que se dirija al Ayuntamiento de Ejea en clave

institucional o, en clave orgánica, al presidente de su partido para que le informe, porque no entiendo muy bien cómo funciona la oposición, para que le informe, porque entiendo que esa vía será mucho más rápida que si le tengo que informar yo.

No obstante, en la amabilidad que caracteriza a este grupo, le facilitaremos la información en cinco minutos si usted quiere.

Muchas gracias.

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

Bien, si les parece, pasamos al punto número cinco del orden del día: debate y votación de la proposición no de ley número 235/12, sobre la renovación del firme en la carretera autonómica A-125, presentada por el Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista.

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

Proposición no de ley núm. 235/12, sobre la renovación del firme de la carretera autonómica A-125.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Pues volvemos otra vez a hablar de carreteras.

Es una propuesta que habla otra vez, en este caso, no de la seguridad vial, sino de la conservación y de la renovación del firme de la carretera autonómica A-125, también de Ejea de los Caballeros, que llega hasta el límite con la provincia de Navarra, y que todos sabemos, si conocemos la zona —evidentemente, la mayoría—, que une pueblos, lógicamente, de esa comarca.

La población, lógicamente, como es sabido en muchas de las comarcas, tiene que producir una movilidad por parte de esa población de pueblos, como Santa Anastasia u otros, a la propia Ejea por motivos escolares, por motivos de gestiones de todo tipo (sanitarios, compras, intendencia, etcétera).

Y luego, también es una vía que soporta un tráfico de alto tonelaje, porque hay un polígono industrial situado en esa zona.

Bueno, se habla ya de mal estado desde el año 2010, el año 2010 ya se habla de mal estado, socavones, arcenes, embalsamientos, problemas, mal estado de conservación y que las obras últimas de parcheo se hicieron pues hace veinte años —es lo que decimos: si no hay conservación en las carreteras, cada vez hay un mayor deterioro de ellas—, y luego se han hecho cosas puntuales que no han solventado la situación.

Incluso, el tráfico diario, la media que hay, llega a superar los mil quinientos vehículos, hablamos de mil ochocientos setenta incluso. Es decir, que es un tráfico relativamente importante.

Como he dicho anteriormente, en la anterior proposición no de ley, fue aprobada, por unanimidad también, en el Ayuntamiento de Ejea esta proposición no de ley, que, además, creo, según lo que he leído —ahora ya tienen que asegurármelo en el Partido Popular—, en el Plan nuevo de carreteras, en esa inversión de mil cuatrocientos millones en doce años, parece que está recogida esta carretera. Pero, claro, ya no sé si seguramente está este tramo, tengo esa duda —como no he visto el documento, pues tengo que imaginar—, si está ese tramo o es otro tramo distinto hasta Ayerbe..., bueno, eso me lo tendrán que aclarar. Entonces, si está recogido, pues, entonces, ya vamos a ser felices eternamente.

Y bueno, como decía anteriormente, esta carretera ha sido solicitada por parte del Partido Popular, se han hecho iniciativas en su momento. Por tanto, yo espero que sean solidarios en este caso y que la aprueben si no hay ningún problema en expedientes de ejecución u otra cosa semejante.

Ya digo que desde el año 2010 hemos pedido esto. Esta carretera parece que estaba en el Plan Red, porque es de red estructurante —ya me voy aclarando qué es cada cosa—. Y, bueno, pues ahora, si no está el Plan Red, pues este otro plan tendrá que hacerse cargo de esta carretera. En definitiva, había previstas en este Plan Red una serie de medidas (señalización, mejora de firme, barreras de seguridad, balizamiento, etcétera) que iban a solucionar estos problemas.

Bueno, pues nuestra propuesta y la propuesta del Ayuntamiento de Ejea por unanimidad es que se desarrolle, se ejecute esta renovación, este tramo de firme entre Ejea y la Comunidad de Navarra.

Y, bueno, esperamos que todos los grupos parlamentarios voten a favor de esta proposición no de ley, que yo creo que beneficiará, sin duda, a los usuarios de esta carretera y de esta comarca.

Muchas gracias.

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

Bien, no se ha presentado ninguna enmienda a esta proposición no de ley.

Sí que pasamos a que se expliquen los diversos grupos políticos.

Por Izquierda Unida de Aragón, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, nosotros, igual que hemos hecho en la anterior y al igual que hizo nuestro grupo municipal en Ejea, pues vamos a votar a favor de la propuesta que presenta Chunta Aragonesista, más allá de que, evidentemente, en la zona también hay carreteras que debieran ser mejoradas, algunas en las que las obras debieran ir más rápido.

Y más allá de eso y más allá de lo que ha explicado el portavoz de Chunta Aragonesista en relación con el nuevo Plan general de carreteras, que, desde luego, no conocemos, y nos parece realmente mal que se piense explicar en comarcas y no haya pasado por aquí, ya más allá de que esta carretera pudiera estar o no en el mismo, lo cual nos haría felices, ¿verdad?, lo que nos encantaría ya sobremanera es que tuviera financiación para poderla realizar, porque el que vaya figurado en un Plan de carreteras puede no llevar como conclusión final el que la carretera, finalmente, se haga, habida cuenta de que tenemos un Plan general de carreteras que quedó, prácticamente, en nada una vez que se

aprobó el Plan Red, y, desde luego, bueno, esperemos que no pase lo mismo con el nuevo.

Nada más, y muchas gracias.

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

Señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Bien, muchas gracias.

Efectivamente, creemos que en estos momentos traer a debate temas de renovaciones, arreglos de carreteras, es un poco complicado de poderlos aprobar, porque, a pesar de que no tengamos un conocimiento exhaustivo, ni siquiera poco exhaustivo, de lo que es el nuevo Plan de carreteras, es evidentemente que ese Plan de carreteras está; por lo menos, lo hemos podido ver en la prensa y hemos podido leer temas al respecto.

Por lo tanto, creemos que, previamente, tendrá que haber un debate sobre ese Plan de carreteras y tendremos que ver cuáles son los contenidos de ese Plan de carreteras, si, como dice el señor Briz, están o no estos tramos. Pero lo que no nos parece oportuno es ir aprobando ahora tramo por tramo sin conocer previamente si están o no están. Es decir, nos parecería que en estos momentos sería un poco incongruente hacerle ya enmiendas a un plan poco conocido.

Por lo tanto, desde nuestro punto de vista, es preferible estudiar bien el plan, conocerlo, y a partir de ahí podremos volver a hablar. Pero, mientras tanto, no nos parecería oportuno, en este caso, ir aprobando tramo por tramo y luego tener un Plan de carreteras que no se pareciera en nada a lo que aquí hemos aprobado.

Nada más, y muchas gracias.

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

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señora Broto.

La señora diputada BROTO COSCULLUELA: Gracias, presidente.

Nuestro grupo va a apoyar esta moción, por una parte, con un argumento general, que es el que hablaríamos en cualquier tema de conservación de carreteras o de cualquier otro servicio en el mundo rural: para nosotros, es fundamental la igualdad de oportunidades de los aragoneses, vivan donde vivan, y, por tanto, sabemos que esta carretera supone mucho para los habitantes de Santa Anastasia, de El Sabinar o de Valareña, tanto para sus desplazamientos habituales como para algo tan importante, que garantiza la escolarización, como es el transporte escolar. No son buenos tiempos para la educación rural, y, por lo tanto, nos parece, en este sentido, fundamental.

Pero también, además, esta moción se aprobó por unanimidad en el Ayuntamiento de Ejea, y, por lo tanto, lo lógico sería que lográramos esta misma unanimidad aquí esta mañana.

El Ayuntamiento de Ejea ha reivindicado en numerosas ocasiones este tema y, además, se ha planteado también esa autovía que una Pamplona-Ejea-Huesca, por parte del Ayuntamiento, y que, además, está contemplado en algún sentido en el Plan de infraestructuras de la Comunidad Foral de Navarra.

Hay que decir también, y usted hacía alusión señor Briz, que este tramo de carretera estaba, desde luego, contemplado en el Plan Red, un plan que era fundamental para la conservación de nuestras infraestructuras, que era fundamental también para muchas empresas, la inversión era fundamental para el mantenimiento de muchas empresas, y, como saben ustedes, es un plan que ha finiquitado este Gobierno, con ese afán que tiene por destruir muchas cosas de las que ha hecho el Gobierno anterior. Y, por lo tanto, lo que plantearía es que hemos perdido un año, hemos perdido un año, y, desde luego, en este sentido, yo creo que tienen una responsabilidad el Gobierno actual y todos los que, de alguna manera, no dieron el impulso para llevar a cabo ese Plan Red.

Tenemos en este momento ese Plan de carreteras. El portavoz del Partido Popular parece que no quiere que hablemos de ese Plan de carreteras, pero es triste, es triste que los que estamos aquí hemos podido conocer ese Plan de carreteras por la prensa o en la página del departamento. Pero yo creo que, en un sistema democrático, las personas que formamos parte de esta Comisión de Obras Públicas teníamos que conocerlo de manos del consejero o de la persona en la que él delegara por parte del departamento.

Y, por otra parte, ese Plan de carreteras, lógicamente, tiene que tener financiación, tiene que tener presupuesto, y, desde luego, con esta bandera que tiene el Gobierno de la austeridad, nos parece a priori, y, desde luego, esperamos conocerlo y que nos expliquen, que es un papel mojado el que tenemos encima de la mesa.

Por lo tanto, vamos a apoyar esta moción, que nos parece fundamental. Pero yo creo que, ligado a esta moción que estamos debatiendo y hablando de carreteras, estamos hablando esta mañana de muchas cosas, que nos parecería que es importante que el departamento nos contara y nos diera la oportunidad de participar en este proyecto y en los que tiene para el futuro.

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

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, señor Lafuente.

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, y eso lo dice una ex consejera del Gobierno anterior, que no hay transparencia en este Gobierno y que se enteran por la prensa de las cosas. Señoría, pues cuántas veces nos hemos venido a las comisiones los que ya hemos estado alguna legislatura y hemos venido con la documentación sin aportar por el Gobierno de Aragón, y tenían todas las asociaciones de Aragón la documentación, en la prensa y en páginas web antes, señoría. ¡Ay, Dios mío, lo que hay que oír!

Bien, entraré en el tema.

Mire, tal y como nos tienen acostumbrados Chunta y otros grupos de la oposición, bueno, pues van planteando actuaciones deslavazadas. Actuaciones lo digo en positivo, entiéndame, no lo digo con ánimo de

decir que esté mal, sino que, bueno, es una manera de hacer política en esta comisión, y que es con actuaciones puntuales, deslavazadas, que no tienen ningún criterio ni ninguna argumentación.

CHA, en este caso, se refiere a una carretera, la A-125, entre Ejea y la Comunidad Navarra. Ya le digo que, según su exposición de motivos, es cierto que es una carretera, relativamente, muy transitada, pero tampoco es menos cierto que es una carretera relativamente transitada, pero que hay otras muchas que ustedes no han traído aquí que están mucho más transitadas y que están en iguales condiciones, están en iguales condiciones.

Está vía tiene una IMD (intensidad media diaria) de unos mil seiscientos cuarenta y dos vehículos/día, pero, fíjese, por ejemplo, por ponerle dos ejemplos: entre Huesca y Ayerbe, la IMD es de tres mil catorce, el doble que esta, y también se tiene que acometer un refuerzo —la palabra técnica es «refuerzo»— de la A-132, igual que la que nos ocupa, exactamente igual —no la he visto aquí—; o, mejor, fíjese, otra, entre Alagón y Tauste, la A-126, con una IMD de cinco mil setecientos dieciséis vehículos, casi cuatro veces más que esta carretera, y no he visto a Chunta traerla, no han dicho ustedes nada. No creo que sea porque les importan menos los ciudadanos de estas localidades, y, fíjese, estoy seguro de que no, absolutamente seguro de que no es así.

Lo que le vengo a decir, señoría, señor Briz, lo que le vengo a decir es que todas son importantes, absolutamente todas son importantes, y lo que tiene que hacer el Gobierno es la obligación de gobernar. Eso, como todos aquí sabemos, es decidir.

El Ayuntamiento de Ejea dirigió una carta, como usted pone en su exposición, a la Dirección General de Carreteras, poniendo de manifiesto la mejora del firme de la A-125, pero usted no dice en el escrito que obtuvo respuesta del Gobierno de Aragón, con fecha 2 de julio, al Ayuntamiento de Ejea, a su alcalde, en la cual se le manifiesta la voluntad de la mejora progresiva, no solo de esta, sino de otras carreteras autonómicas en la misma situación en que está esta. Esto se va a hacer con todas las carreteras.

Y ya puede visitar usted en la página web, como le han dicho anteriormente, el Plan de carreteras 2013-2024, que se va a presentar. Lo que va a hacer este plan es priorizar de una manera estructurada, con dos referencias, y no es el oportunismo político, ¿verdad?, quizás imperante en otras épocas: son el motivo técnico y la disponibilidad presupuestaria. Pero, para los anteriores intervinientes, es que esto es así, es que lo que no se puede hacer es todas las carreteras de golpe. Eso también las hubiera querido hacer, ¡seguro!; si el PSOE no se levantaba por las mañanas intentado fastidiar a los aragoneses, no: intentó hacer lo que pudo. Pues es lo que está haciendo este Gobierno: en función de la disponibilidad presupuestaria, lo que puede. Porque lo otro, el ir a hipotecas, ya sabemos dónde nos lleva.

Concretamente, creo que se va a presentar el día 12, y, por lo tanto, ahí ya nos marcarán cómo va a ser ese plan.

Ya le anuncio, señor Briz, que este tramo está comprometido, y el otro, también, de los dos que hablaba; este tramo está comprometido en ese plan, y el otro del que hablaba en la otra dirección, también.

Además, le recuerdo que en este tramo se ha actuado, se ha actuado si no de una manera definitiva, pero sí se ha actuado en los últimos meses debido al tránsito de la vuelta ciclista que ha pasado en los últimos días.

Todas las peticiones de todos los ayuntamientos son legítimas, señor Briz, todas las peticiones de todos los ayuntamientos son legítimas. ¿Sabe por qué? Porque esa es su función, el intentar que su pueblo esté lo mejor comunicado posible. Pero no es menos cierto que, para Chunta, esto lo convierte en un intento de llenar páginas de periódicos. Se lo digo porque, con esta carretera y con otras muchas que ustedes traen constantemente a estas Cortes, lo que hacen es una rueda de prensa previa; el día de la sesión, otro comentario, y después del resultado de la comisión. Ustedes hacen de altavoz de todas ellas, y es una manera de estar, yo no le digo que no, es una manera de estar. ¿Sabe lo que hacemos nosotros? Trabajar día a día para que la carretera esté mejor, quizás sin salir tanto en los medios de comunicación, pero haciéndolo con criterios técnicos y con disponibilidad presupuestaria. Ustedes prefieren generar noticia con la promoción de sus propias siglas y con el desgaste de las ajenas, y lo que hacemos nosotros es trabajar día a día, intentando mejorar las cosas. Son dos formas distintas. Yo le digo que la oposición antes no se hacía de esa manera, y cualquiera que esté en esta comisión lo sabe, no se hacía de esa manera; otra cosa es que ustedes lo estén haciendo así.

Nuestro grupo va a votar en contra, pero con una idea clara, porque ya le he puesto de manifiesto que está en el Plan de carreteras y, por lo tanto, se va a ejecutar. Mire, sí que lo va a hacer con una idea clara, y es que el Gobierno va a actuar en esta vía porque lo marca ese plan, porque tendrá financiación, porque compromete la financiación a muchos años y porque se ha incluido la actuación dentro del Plan de carreteras que se va a presentar el día 12, y que atenderemos a criterios técnicos y a la oportunidad presupuestaria, no al oportunismo de aquel que, simplemente, lo que hace es recoger las iniciativas legítimas de todos los ayuntamientos y plantear una detrás de otra en esta comisión sin ningún tipo de criterio.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Bien, pues creo que las posiciones ya han quedado suficientemente claras, así que, si les parece a todos ustedes, vamos a pasar a la votación de esta proposición no de ley. ¿Votos a favor de esta proposición no de ley? **Ocho votos a favor.** ¿Votos en contra? **Diez votos en contra. Por tanto, decae esta proposición no de ley.**

Pasamos al turno de explicación de voto.

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Simplemente, para decir que no deja de sorprenderme que se pueda actuar por criterios técnicos por el paso de la vuelta ciclista a España y no por criterios técnicos por el uso cotidiano de la misma.

Nada más.

Lamentar que no se haya podido aprobar la propuesta.

El señor presidente (GALVE JUAN): Por Chunta Aragonesista, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Yo no sé por dónde empezar, porque tengo aquí tales argumentos...

Vamos a ver, el señor Blasco dice que, hasta que no se haga el plan, no se puede aprobar, pero el señor Lafuente dice que, como está en el plan, tampoco lo apruebo; que se retrase porque, claro, como está en el plan, ya la aprobaremos cuando el plan, pero, si está en el plan, no la aprobamos porque ya está en el plan. En definitiva, yo, la transparencia, no puedo entender cómo dicen que tienen transparencia cuando yo he pedido por escrito el Plan de carreteras y no lo he recibido todavía.

Y una cosa le quiero decir, señor Lafuente: les vamos a construir el Plan de carreteras con las proposiciones no de ley que presentemos la oposición, porque, poco a poco, se irá haciendo el puzle.

Y serían ustedes los que tendrían que llevar la iniciativa y presentarnos un documento claro, como todo, como siempre, como en vivienda, como en todos los aspectos, claro, de qué quieren y cuáles son sus objetivos. Pero, de momento, no lo sabemos, y, claro, jugamos, como la fábula del ciego, a ver si le pego, a ver si le pego, y a eso estamos jugando.

Y, mire, nosotros defendemos los intereses de los aragoneses, que lo tenga muy claro, y no vamos a lo mediático. Mediático es lo que ha hecho el señor Rajoy durante muchos años, eso es mediático, eso sí que es mediático, y sigue siendo mediático; la entrevista del otro día, eso sí que es mediático, ¡eso sí que es mediático!: para no decir nada, una hora teniendo a España en vilo. ¡Eso es mediático! No me diga a mí que hacemos para ser mediáticos.

Y, de verdad, lo de la vuelta ciclista me parece ya una aberración: que diga que va a moverse por cuestiones técnicas y por cuestiones de interés general y diga que han pavimentado o que han mejorado la carretera porque pasaba la vuelta ciclista. ¡Dígalo a los aragoneses bien claro!, haga una rueda de prensa y dígalo, a ver si lo entienden, señor Lafuente, a ver si lo entienden.

Y, por lo menos, usted tiene que tener, como le digo siempre, un respeto a la oposición, nosotros defendemos las posiciones y las propuestas que creemos convenientes.

Y lo que está claro es que ustedes llevan año y pico gobernando y las carreteras siguen estando en peor estado, y, si siguen así, seguirán todavía peor. Por lo tanto, no me diga que nosotros hacemos campañas mediáticas y ustedes hacen lo que tienen que hacer.

Y termino, señor presidente, termino.

En todo caso, lo que tendrían que hacer realmente es presentar ese plan a los grupos parlamentarios y, seguramente, explicar muy bien cuál es la estrategia que tiene el Gobierno de Aragón en cuanto a las infraestructuras, porque me da la sensación de que ustedes saben bien que lo único que pretende la señora Rudi es llegar al déficit público sacar pecho —y entiéndanme bien— en Madrid, porque los únicos sitios donde no se ha invertido o menos se ha invertido en España son Baleares y Aragón, esa es la realidad. Y nos van a presentar un plan sin ejecución alguna en doce años, o, por lo menos, mientras ustedes estén. Esa es la realidad y eso es lo que entendemos.

Y esto me parece contradictorio: que haya una carretera aprobada en un plan y voten en contra en clave parlamentaria, que eso lo expliquen en el canon que tienen que hacer para los próximos parlamentarios, para que entiendan cómo funciona esto.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, señor Blasco. ¿No?

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señora Broto.

La señora diputada BROTO COSCULLUELA: Sobre todo, quiero agradecer al portavoz del Partido Popular, señor Lafuente, sus consejos para hacer oposición, porque, desde luego, lo que tenemos claro, lo que tiene claro este grupo es que no vamos a hacer la oposición, ni la hemos hecho en este año, como la hicieron ustedes.

Ha dicho, entre otras cosas, ha hablado de ciclismo..., de muchas cosas. Y, bueno, como parece que esto del ciclismo puede ser una razón para priorizar las carreteras, como ya sabe que en mi pueblo tenemos mucha experiencia en este tema, lo que les voy a proponer al club ciclista es que organicemos unas cicloturistas a lo largo de Aragón para ver si de esta manera encontramos, por parte de ustedes, la sensibilidad para que algunas carreteras se arreglen.

La verdad es que, no sé, después de tanto tiempo, y conozco su experiencia, no puedo entender cómo no entiende cuál es el papel de la oposición. El papel de la oposición es plantear las reivindicaciones para que el Gobierno priorice, y eso es lo que le estamos diciendo con esta proposición no de ley, que esperábamos que se aprobara: lo que queríamos es que ustedes priorizaran, algo que no se ha aprobado, y nos ha sorprendido mucho porque, bueno, explíquenselo después también a sus compañeros de Ejea.

Y por otra parte, quiero decirle una cosa, quiero decirle una cosa, señor Lafuente: mire, yo he sido consejera del Gobierno de Aragón, como usted me ha dicho, el señor Vicente también, y a mí no me verá nunca firmar como ex consejera, porque ese tema ha terminado y lo que nos han dicho los ciudadanos es que estemos en la oposición, y, como representante del Partido Socialista, soy en este momento diputada en la oposición, y eso es lo que hago, oposición al Gobierno. Y, desde luego, mi tarea en el Gobierno anterior no va a invalidad en ningún caso, ni le permito que invalide, desde luego, mi papel en este momento como diputada en la oposición, miembro del Partido Socialista.

Y le voy a decir una cosa, hablando de transparencia: lo que sí le puedo contar —lo hablaremos en otro momento— son muchos temas que hemos traído aquí, en esta comisión y en otras muchas, con la parti-

cipación ciudadana activa, que ustedes han tirado a la basura y han finiquitado.

Y otra cosa: también le quiero decir que solamente el 10% de la transparencia que nosotros tuvimos en todos los gobiernos, que la tengan ustedes, y, con eso, nosotros nos daremos por satisfechos.

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

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, señor Lafuente.

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: Señora Broto, a mí me sorprende, porque parece que usted renuncia a los años que ha sido consejera. Yo me sentiría orgulloso, en cualquier caso. Pero lo que usted ha dado aquí es el mensaje «por favor, señores del Gobierno, no miren ustedes atrás», porque quizás no les interesa mucho que miremos, no sé. Desde luego, no va a ser la labor de este portavoz en este momento estar constantemente apelando al pasado, pero lo que ha hecho usted es renunciar de los doce años del señor Iglesias. Usted misma, pero es lo que ha hecho... No, no, usted ha renunciado de esos doce años, porque acaba de decir que usted es diputada y que no le saquemos más los años de Gobierno. Pues, oiga, los tienen, igual que nosotros, dentro de unos años, los tendremos y tendremos que responder al nuevo Gobierno por lo que hicimos nosotros, y usted está en ese papel en este momento. Lo que no puede hacer es pretender aquí que se haga un borrón y cuenta nueva porque en este momento es usted diputada. Pues, mire, usted fue consejera y tiene que asumir que fue consejera, igual que el señor Vicente fue consejero, y usted tuvo funciones de gobierno. *[Rumores.]*

Mire, lo que sí que le intento decir es que no van a hacer oposición... *[La diputada señora BROTO COSCULLUELA, del G.P. Socialista, se manifiesta desde su escaño en términos que resultan ininteligibles.]* Si me permite, señoría, yo acabo...

El señor presidente (GALVE JUAN): Señorías, les rogaría, por favor, silencio para que pueda acabar la explicación el señor Lafuente.

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: Quizás le duele, pero es que eso es lo que hay. Si no van a hacer la oposición como la hicimos nosotros, eso, ¿qué quería decir?, ¿que no la van a hacer con responsabilidad? Usted verá.

Señor Aso, lo que ha dicho usted es que el que esta carretera no esté en el plan no significa que tenga financiación. Es cierto, absolutamente cierto. Pero, ¿sabe algo más? Si no está en el plan, lo que es seguro es que no se hace, porque lo que está recogido en el plan será lo prioritario. Después habrá que buscarle la financiación, pero, hombre, el primer paso es que esté reflejado en el plan, entiéndalo usted.

Luego, yo, de verdad, hay cosas que no puedo entender. Mire, señor Briz, lo de la vuelta ciclista, simplemente, le he dado el detalle porque usted dice expresamente en la exposición de motivos que no se ha hecho nada en los últimos diez años, y lo que he venido a decirle es que eso es una falsedad. ¡Punto! No quiero decir —por cierto, como todos los gobiernos han hecho— que, ante llegada de eventos deportivos, culturales, sociales y de cualquier tipo, han hecho y han acondicionado las infraestructuras de Aragón. Muy bien hecho, señora Broto, muy bien hecho, porque nos ven desde fuera, y yo creo que es una buena idea dar una buena impresión de Aragón, y usted lo hizo, y el señor Vicente, también, y ahora lo hace este Gobierno para dar una buena imagen de Aragón. Y eso es un criterio: dar una buena imagen.

Pero a lo que venía lo de la vuelta ciclista es, simplemente, al hecho de que se ha actuado, yo no digo si mucho o poco. Y le he dicho que no de forma definitiva, pero le he dicho que se ha actuado. Por lo tanto, es una falsedad que no se haya actuado en los diez años.

Y por último, mire, yo le hablo siempre, y usted lo sabe además, con el máximo respeto, a usted, a la señora Broto y al señor Aso, ¡a todos!, con el máximo respeto. Pero eso no quiere decir que coincida en absoluto con sus ideas y eso no quiere decir que no defienda con vehemencia las mías. Ni un solo momento le he faltado yo al respeto y jamás, se lo aseguro, ¡jamás lo haré.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Bien, pues, si les parece, retomamos el punto número uno: lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

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

¿Alguna objeción al acta de la sesión anterior? ¿No?

Pues retomamos el punto número 6: ruegos y preguntas.

¿Algún ruego? ¿Alguna pregunta, señorías? ¿Ninguna?

Pues muy bien, levantamos la sesión *[a las trece horas y cuatro minutos]*.

Muchas gracias.

ÍNDICE DE TRAMITACIONES

1. Proyectos de ley
2. Proposiciones de ley
3. Decretos leyes
4. Proposiciones 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 de Reglamento y Estatuto de los Diputados
        - 10.2.3. Ante la Comisión de Comparecencias y Peticiones Ciudadanas
        - 10.2.4. Ante la Comisión Institucional y de Desarrollo Estatutario
        - 10.2.5. Ante la Comisión de Hacienda, Presupuestos y Administración Pública
        - 10.2.6. Ante la Comisión de Economía y Empleo
        - 10.2.7. Ante la Comisión de Industria e Innovación
        - 10.2.8. Ante la Comisión de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente
        - 10.2.9. Ante la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes
        - 10.2.10. Ante la Comisión de Política Territorial e Interior
        - 10.2.11. Ante la Comisión de Sanidad, Bienestar Social y Familia
        - 10.2.12. Ante la Comisión de Educación, Universidad, Cultura y Deporte
    - 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

CORTES DE ARAGÓN - Palacio de la Aljafería - 50071 Zaragoza
www.cortesaragon.es
Edición electrónica: Cortes de Aragón - Servicio de Publicaciones
Depósito Legal: Z-1466-1983 - ISSN: 1138-1167