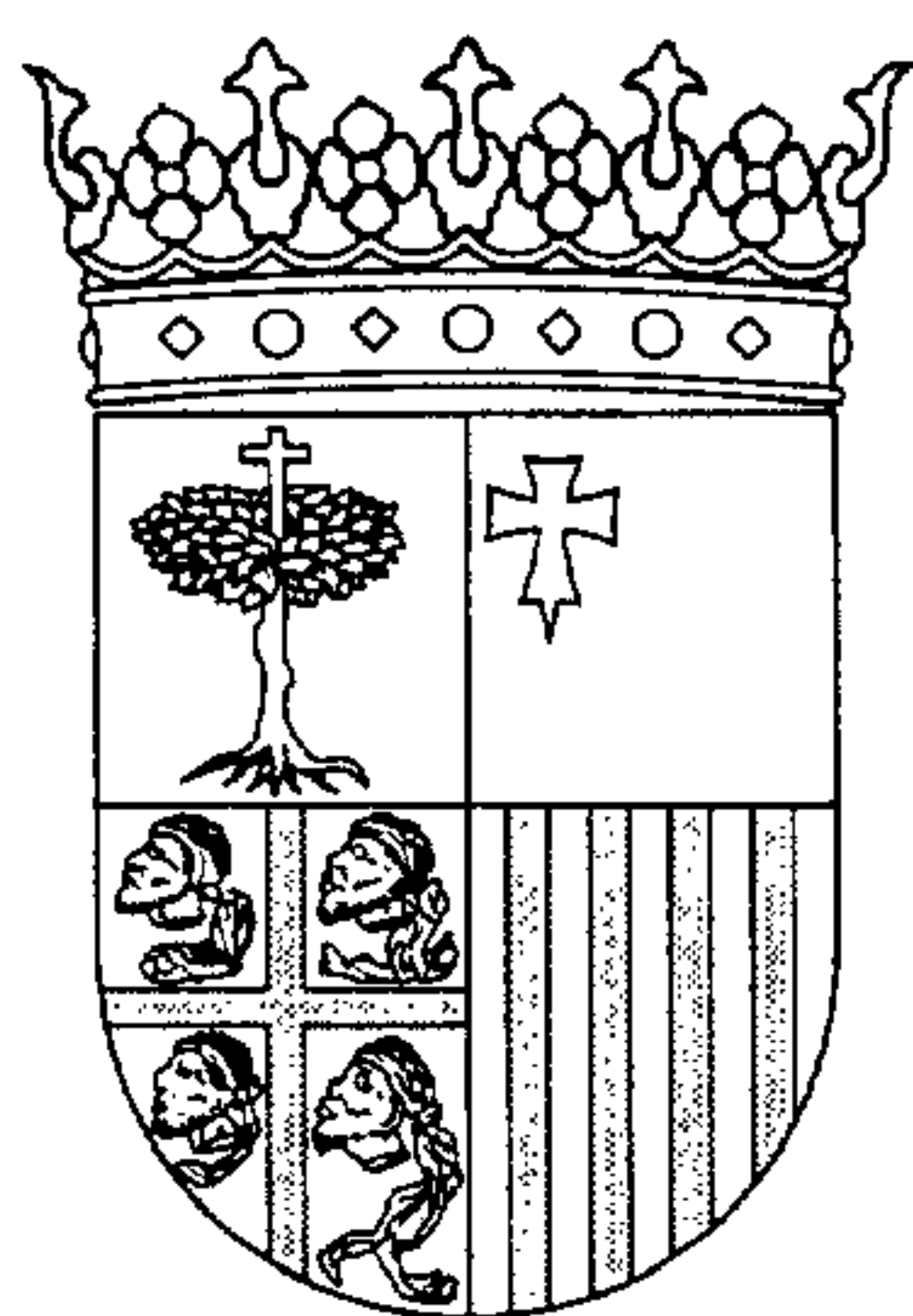




DIARIO DE SESIONES  
DE LAS  
**CORTES DE ARAGON**  
COMISION DE PETICIONES Y DERECHOS HUMANOS

---

Comisiones. Serie B: General  
Número 76 — Año 1994 — Legislatura III

---

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. SEBASTIAN CONTIN PELLICER

Sesión núm. 9

**Celebrada el miércoles 9 de febrero de 1994**

**ORDEN DEL DIA**

- 1) Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.*
- 2) Comparecencia de los representantes de la Coordinadora contra el tercer cinturón (Asociación de vecinos Venecia-Torrero), con el fin de exponer su preocupación por el tema del «tercer cinturón».*
- 3) Ruegos y preguntas.*



*Preside la sesión, celebrada en el palacio de la Aljafería, el Ilmo. Sr. D. Sebastián Contín Pellicer, acompañado por el Vicepresidente sustituto de la Comisión, Ilmo. Sr. D. Jesús Maestro Tejada, y por el Secretario de la misma, Ilmo. Sr. D. Miguel Angel Usón Ezquerro. Asiste a la Mesa la letrada Sra. Estella Izquierdo.*

*Comparecen ante la Comisión representantes de la Coordinadora contra el tercer cinturón: D.ª Isabel Torrecilla Daniel, D.ª Amparo Sánchez Alejandre, D. Valentín Pinilla, D. José María Gregorio Uribarri y D. Luis Fuster Molins.*



## SUMARIO

**Comparecencia de los representantes de la Coordinadora contra el tercer cinturón (Asociación de Vecinos Venecia-Torrero), con el fin de exponer su preocupación con el tema del «tercer cinturón».**

- Interviene el Sr. Gregorio Uribarri ..... 1368
- El Diputado Sr. Gomáriz García interviene en cuanto portavoz del G.P. Mixto ..... 1369
- Contestación del Sr. Gregorio Uribarri ..... 1369
- El Diputado Sr. Maestro Tejada interviene en nombre del G.P. Convergencia Alternativa de Aragón-Izquierda Unida ..... 1370
- La Diputada Sra. Fierro Gasca interviene en nombre del G.P. Popular ..... 1371
- Contestación de los Sres. Gregorio Uribarri y Fuster Molins, y de la Sra. Torrecilla Daniel ..... 1371
- El Diputado Sr. Esteban Sánchez interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés ..... 1372
- Contestación de los Sres. Gregorio Uribarri y Pinilla, de la Sra. Torrecilla Daniel y del Sr. Fuster Molins ..... 1373
- Réplica del Diputado Sr. Esteban Sánchez ..... 1374
- El Diputado Sr. Bernad Royo interviene en nombre del G.P. Socialista ..... 1374

- Contestación del Sr. Gregorio Uribarri, de la Sra. Torrecilla Daniel y del Sr. Fuster Molins ..... 1375
- El Diputado Sr. Gomáriz García formula preguntas concretas ..... 1376
- Contestación del Sr. Gregorio Uribarri ..... 1376
- El Diputado Sr. Maestro Tejada formula preguntas concretas ..... 1377
- Contestación de los Sres. Gregorio Uribarri y Pinilla y de la Sra. Torrecilla Daniel ..... 1377
- Réplica de la Diputada Sra. Fierro Gasca ..... 1378
- Dúplica de los Sres. Gregorio Uribarri y Fuster Molins ..... 1378
- Intervención del Diputado Sr. Esteban Sánchez ... 1378
- Intervención del Diputado Sr. Bernad Royo ..... 1379
- Contestación de los Sres. Pinilla y Gregorio Uribarri ..... 1379

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

- El Sr. Presidente, tras consultar a los Diputados, considera aprobada el acta ..... 1379



*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Se inicia la Sesión de la Comisión de Peticiones y Derechos Humanos [a las once horas y diez minutos] con la comparecencia de la coordinadora Venecia-Torrero-La Paz, sobre el tercer cinturón. Los comparecientes son doña Amparo Sánchez, don José María Gregorio y don Valentín Pinilla, y, a última hora, Isabel Torrecilla y Luis Fuster.

Bueno, consideramos que los primeros en hacer uso de la palabra pueden ser ustedes y, posteriormente, los diferentes Grupos Parlamentarios intervendrán sobre los temas que aquí se tratan.

Muchas gracias.

**Comparecencia de los representantes de la Coordinadora contra el tercer cinturón (Asociación de Vecinos Venecia-Torrero), con el fin de exponer su preocupación con el tema del «tercer cinturón».**

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Buenos días. Soy José María Gregorio.

La Coordinadora de Torrero-Venecia-La Paz surge como un grupo vecinal que intenta manifestar su contrariedad por el trazado que, en su día, aprobó el Ayuntamiento. Hemos intentado hacer llegar nuestra voz a todos los distintos sitios, instituciones y demás, y por fin nos ha tocado aquí, también en la DGA, donde ya pedimos de entrada el cambio del trazado que propone el Ayuntamiento por nuestra alternativa, que va por detrás del cementerio.

Las razones que nosotros alegamos para ese cambio son que el trazado del Ayuntamiento va a originar bastante daño. En principio, ataca al pinar que es la única zona verde de importancia que hay en Zaragoza; desde luego, alguien nos podrá decir que los pinos de Torrero no son suficientemente importantes como para que, por cortar unos cinco mil pinos que se van a cortar, pues sea, yo qué sé, esta movida llegue a estos límites. Nosotros decimos que, desde luego, no se puede comparar la calidad del pinar que hay en Torrero con los pinos o los abetos que hay en Benasque, pero es que aquí, en Zaragoza, es lo único que hay; entonces se debería de respetar. Por otro lado, el cinturón que propone el Ayuntamiento dice que va a ser una calle y nosotros no entendemos cómo una calle tiene a los dos lados zona verde, o tapia de cementerio y zona verde, y aún encima nos pasan treinta mil vehículos por allí, más todo el tráfico pesado que genera la zona sur de Zaragoza, porque mientras no esté hecho el cuarto cinturón nos va a pasar por allí. Y el cuarto cinturón —yo no estoy muy al tanto de cómo va la economía española a esos niveles—, pero me da la impresión de que el cuarto cinturón o nos da la impresión de que el cuarto cinturón no se va a hacer en bastantes años. Por lo tanto, todo el tráfico pesado que genere la zona sur de Zaragoza nos lo vamos a tener o nos lo vamos a encontrar en Torrero, a las puertas de las viviendas.

El trazado que propone el Ayuntamiento ataca frontalmente toda la parte verde del Huerva y divide en dos la zona del pinar. El pinar es un espacio verde integrado en el barrio de Torrero desde siempre, por lo tanto, eso va a bajar nuestra calidad de vida, porque no todos los barrios tienen un entorno verde como el nuestro. Y aún encima, en la parte de la barriada de La Paz, concretamente en Cala Verde y zona de San Antonio, pues por allí pasa justo pegando a las viviendas. Va a generar también bastante contaminación, aparte de la ambiental, en manera de ruido y el trazado que el Ayuntamiento parece ser que va a poner allí, pues no tiene ninguna medida correctora con respecto a esa contaminación ambiental y acústica. Por lo tanto,

los vecinos de Torrero decimos que, mientras haya una alternativa que evite todos esos perjuicios para el barrio, pues que se tendría que estudiar y, desde luego, llevarla detrás del cementerio que es como nosotros queremos; por detrás.

Ha habido un problema a nuestro juicio muy grave y es que, desde el Ayuntamiento, no se han dado cauces de participación a los vecinos en este tema. En abril o en mayo, el que era entonces concejal de Urbanismo nos citó a dos reuniones que se supone que eran de trabajo y ahí se contemplaban cuatro posibles trazados; en realidad eran dos solamente, uno con variantes correctoras —hasta tres, más o menos—, eran tres trazados, lo que pasa es que era el original más otros dos que incluían túneles; otro era por encima y demás, y luego la cuarta opción que es la que nosotros defendíamos, que era el famoso, el llamado *by pass*, pasaba por detrás del cementerio, a enlazar con la prolongación de Gómez Laguna; hoy en día estamos viendo que están terminando esa prolongación, ya casi en la carretera de Valencia, pues nosotros, la alternativa nuestra pasaría por allí. Decimos que ha habido falta de participación, porque en ningún momento se ha hecho un estudio riguroso de lo que nosotros hemos planteado. En su día también se nos dijo que los vecinos tendríamos que hacer, hicimos una alternativa —la tenemos por aquí, luego se repartirá—, entonces con esta alternativa más o menos venimos, venimos a decir qué es lo que nosotros vemos como una mejora de ese trazado del tercer cinturón. En esa reunión, en la última reunión en la que estábamos muchas asociaciones y muchos colectivos de todo Zaragoza, los técnicos municipales nos presentaron en papel cebolla un trazado hecho con un rotulador, lo superpusieron encima de un plano general y ese fue todo el estudio en profundidad que nosotros pedíamos. O sea, que ninguno; no hubo ningún estudio.

En julio nos recibió el alcalde de Zaragoza, a finales de julio, cuando ya no había, no tenía objeto, puesto que el día 7 de julio, en Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento, habían aprobado ya el trazado, el único trazado que desde siempre ha constado en Madrid, en el MOPT del Madrid, que ha sido el del Ayuntamiento. Nos parece un poco tomadura de pelo que, a estas alturas, en una sociedad pretendidamente democrática, no se escuche a los vecinos y más cuando ha habido cuatro mil quinientas alegaciones hechas en un fin de semana, cuando se ha hecho una manifestación de más de tres mil personas y cuando en todos los actos a los que hemos acudido ha habido gente detrás. No queremos ser representativos de nadie, pero sí que nos tendrían que haber escuchado y, por lo menos, haber estudiado en profundidad lo que nosotros decíamos, porque pensábamos que merecía la pena.

En el Cedex del Ministerio de Obras Públicas, que es el departamento que, aunque depende del Ministerio, con profesionales de diversas ramas estudia estos trazados en relación con el medio ambiente, tenían solamente la alternativa, bueno, el trazado que el Ayuntamiento mandó. Nunca ha mandado otra cosa que su trazado, entonces, el nuestro no ha sido enviado nunca. Pensamos también que no ha habido participación puesto que, si hubiera sido así, nuestra alternativa hubiera estado en el Cedex para que esos señores profesionales hubieran dictaminado y hubieran contrastado entre lo que es el trazado del Ayuntamiento y la alternativa nuestra, y hubieran dado una opinión más o menos ecuaníme de qué es lo que pasa.

El estar aquí hoy supone, para nosotros, un paso más dentro de la dinámica de peticiones para que cambie el trazado. Pensamos que por la parte de detrás del cementerio no existe apenas, no hay impacto en el pinar, ni en la calidad de vida de los vecinos; son unos cuantos metros más arriba, no implica tanto esfuerzo el llevarlo por detrás y eso aseguraría que el en-



torno de medio barrio de Torrero —ya digo que no es que precisamente Zaragoza tenga tantos— siga donde está y aún, encima, mejor cuidado de lo que está. Siempre nos hemos preguntado por qué el pinar de Torrero, por ejemplo, no tiene agua cuando tiene el canal a sus pies durante casi todo el recorrido; eso podría ser para uso y disfrute de todo Zaragoza si estuviera en condiciones, aun así lo es para los del barrio, claro. Si ponen el cinturón, eso va a suponer que nos lo van a dividir en dos y, con el tráfico que habrá allí, se va a deteriorar bastante el pinar y aún encima, la gente se lo va a pensar dos veces, sobre todo si es gente mayor y, sobre todo, si son los críos, claro. Entonces, lo que venimos a pedir aquí pues es eso, que de alguna manera esta institución estudie un poco este razonamiento que damos y que nos apoye en nuestra reivindicación de que lo echen por detrás del cementerio.

Ya perdonarán, pero no estamos acostumbrados a esta clase de reuniones y, yo por lo menos, estoy bastante nervioso; alguna cosa se me habrá quedado en el tintero, bueno, bastantes cosas y sería mejor casi, si se hacían preguntas y fuéramos contestando a las preguntas.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias, José María Gregorio.

Pasamos al turno de intervención de los distintos portavoces. Empezamos por el Grupo Mixto.

*El señor Diputado GOMARIZ GARCIA:* Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, agradecer la presencia de la agrupación de comparecientes que nos traen un tema bastante importante, desde distintas vertientes. Yo le voy a hacer alguna pregunta, a la vez que, creo, que hay un punto de partida en el cual estaríamos todos de acuerdo: Primero, que el cinturón para una ciudad como es Zaragoza, la quinta de España, dado su despliegue industrial, sus actividades, etc., es una necesidad, yo lo entiendo como una necesidad; creo que en ese punto podríamos estar de acuerdo. En segundo lugar, por lo que usted ha expuesto, hablan de respetar el pinar, hablan de que no se interrumpa la calidad de vida de los que viven en parte de Torrero, ha hablado del tráfico, de contaminación, ruidos, etc. —factor, hoy, bastante importante—, bueno, nos han expuesto esa vertiente, no hay una visión global de todo el cinturón por la ciudad, si afecta a otros distritos con una problemática parecida o no, por lo menos yo no lo he oído.

Si me hubiera gustado tener aquí, en este momento, el plano del trazado que ustedes tienen, si es posible que después me den una fotocopia o algo, yo creo que eso sería importante a la hora de hablar del tema.

El tercer punto sería que, bueno, han insistido en que no se ha escuchado a los vecinos. No sé esto, hasta qué punto se corresponde a la realidad, porque ustedes han manifestado, han expuesto, de algún modo; otra cosa es que no les hayan tratado, no les hayan aceptado el plano, pero a esto no podemos decir que es no escuchar. Mire usted lo que le digo: si siempre que a mí me dicen que no a una cosa, tengo que decir que no me han escuchado..., será que no me han admitido lo que he pedido, por circunstancias. En este caso usted dice que no le han escuchado, pero yo quiero entender que es que no han tenido en cuenta el trazado que ustedes proponen, este plano, o no se lo han tomado con interés. En ese sentido deseo verlo, estudiarlo y colaborar con el mejor sentido posible, porque es una cosa que nos interesa a todos y, lógicamente, supongo que la preocupación de todos es importante para que esto se lleve a cabo.

En ese sentido, simplemente, quería decirle si está de acuerdo que esto es una necesidad y ha de hacerse; en segundo lu-

gar, pues comparto lo de respetar el pinar, lo de la calidad de vida de los ciudadanos y ver un plano por dónde ustedes lo proponen exactamente, si lo tienen de toda la ciudad o solamente de la parte que les afecta y nada más; decirles que yo lo voy a estudiar, lo voy a ver y, en la medida que pueda, pues les responderé a ello.

Gracias.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias, señor Gomáriz. ¿Desean responder uno por uno... ? Tiene la palabra.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Vamos a ver. En cuanto a la necesidad de este tercer cinturón, nosotros pensamos que sería prioritario el cuarto cinturón antes que el tercero, porque el cuarto cinturón es el que va a llevar todo el tráfico pesado y el que va a unir polígonos, de cara a las zonas industriales de Zaragoza. Es mucho más importante el cuarto que el tercero en estos momentos, precisamente para un desarrollo industrial; si es que se piensa en ello, me figuro que será más importante el cuarto y, además, aleja el tráfico pesado de la ciudad.

En cuanto a la afección a otros distritos, nosotros no hemos entrado mucho en ese tema, puesto que lo que hemos visto desde el principio es cómo afecta a la zona sur de Zaragoza, a la zona del barrio Torrero-La Paz, tanto la alternativa nuestra como el trazado del Ayuntamiento. Hay pequeñas variantes, si el tercer cinturón pretende ser un círculo, en vez de ser un círculo por la parte sur, haría un ahondamiento con nuestra propuesta, pero el resto sería prácticamente igual, lo único que variaría sería que desde donde nace la prolongación de Gómez Laguna, el trazado del Ayuntamiento sigue por lo que es Vía Hispanidad, cruza entre el Hospital Militar y el Ministerio de Cultura, y entonces sube hasta el pinar; el nuestro sería, cuando llega a Gómez Laguna se desvía hasta la carretera de Valencia, cruza justo por detrás del pinar, discurre por detrás de las tapias del cementerio, de la parte sur del cementerio, y luego giraría hacia el este y se metería por unas barranqueras que hay por allá arriba, en Torrero, que hay una anchura tremenda, ahí caben dos cinturones, entonces pasaría por detrás del cementerio la parte esta y, luego, por las barranqueras esas iría a parar a unos ciento cincuenta metros enfrente de Cala Verde, que es la última zona de viviendas que hay en La Paz, que además iría por detrás de un monte que hay allí justo y no tendría ninguna afección, entonces allí iría a unirse con lo que desde el Ayuntamiento se ha trazado que sería el tercer cinturón; o sea, que tampoco es en la zona sur el ahondamiento éste de aquí.

Y, después, en cuanto a lo de escuchar o no escuchar si yo voy a hablar con una institución y, dentro de los límites previstos, no cogen la alternativa, no estudian la alternativa para mandarla a ese organismo que va a emitir un informe de medio ambiente y ese informe de medio ambiente va a ser el que vaya a condicionar la actitud final de Carreteras, del MOPU, pues entonces yo digo que no me han escuchado. Porque si yo estoy hablando con un señor, que sé que ese señor no va a canalizar mi propuesta, pues es como si no me hubiera escuchado. Yo creo que tiene la obligación de, por lo menos, estudiar rigurosamente... Es que nos contestaron que nosotros teníamos que hacer un estudio económico y cartográfico del trazado; nosotros somos vecinos que pagamos unos impuestos y pagamos también los impuestos de esos técnicos que hay en el Ayuntamiento, que tenían que estar a nuestro servicio, no para cualquier chorrada pero si para una cosa como ésta que es importante. Entonces, por eso decimos que no nos han escuchado.



*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias. Izquierda Unida.

*El señor Diputado MAESTRO TEJADA:* Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, dar la bienvenida y saludar la comparecencia de la Coordinadora Venecia-Torrero-La Paz sobre el tercer cinturón e intentar aclarar que, en principio, estamos en la Comisión de Peticiones y Derechos Humanos y, por lo tanto, estamos escuchando a un colectivo ciudadano que plantea —no nosotros entendemos— dos tipos de cuestiones: una es el trato que han recibido, es decir, los cauces que ha habido para la participación y la defensa de su alternativa, y la respuesta que ha habido por parte de la Administración; y, por otro lado, el modelo territorial que supone ese tipo de trazado de cinturón, con las afecciones ambientales que ello tiene. Entonces, es cierto que la Diputación General de Aragón, y estas Cortes, pueden controlar al Gobierno en sus actuaciones, en lo que suponen los proyectos que incidan sobre el modelo territorial y un proyecto de las características del que hoy nos ocupa, efectivamente, incide sobre un sector de población importante y define también unas características del modelo territorial que se quiere. En este caso, el modelo urbanístico y de las propuestas de rondas de circunvalación, que es un modelo de los que existen.

En primer lugar, quería decir que este tipo de alternativas —no la que trae la Coordinadora, sino la que propone el Ayuntamiento en colaboración con el MOPT— son alternativas caducas, en cuanto a que a la vuelta de cinco o diez años hace falta otro cinturón. Estamos viendo reiteradamente en todas las ciudades españolas en las que se incide en una política de cultivar el vehículo privado y con unas políticas de transportes que no son las adecuadas, estamos viendo cómo se construye un cinturón, con todo el coste económico, el coste social y ambiental que tiene, y a los pocos años ese tipo de alternativa se ve condenada a buscar otra vez una nueva alternativa distinta. No es bueno que se vaya por el mismo camino, estamos tropezando en la misma piedra. Por lo tanto, vaya primero nuestro rechazo a este tipo de propuestas que nos vienen ofreciendo sistemáticamente.

Una vez planteada la decisión de tomar este tipo, como digo, de propuestas, vienen las alternativas al trazado y, efectivamente, es posible cambiar el trazado, simple y llanamente, porque existen una serie de afecciones medioambientales, existe una serie de afecciones sobre la calidad de vida del barrio de Torrero y son posibles, técnicamente, las alternativas, son viables económicamente y, por lo tanto, no debería de haber ninguna excusa para aceptar este tipo de planteamientos porque entran dentro de lo razonable. Esa era la primera de las cuestiones que queríamos aclarar.

Se da la circunstancia, además, de que un colectivo de vecinos ha planteado esa alternativa, está haciendo un esfuerzo colectivo muy importante y se está encontrando, por lo que nos cuentan y por lo que sabemos, con poca receptividad por parte de algunas instancias de la Administración. Lo digo porque, claro, realizar un estudio detallado con un balance económico más exacto e, incluso, afinando en el trazado, en las afecciones que pueda tener y demás sobre particulares o sobre propiedades municipales, eso ya requiere —todos lo sabemos— el trabajo de una consultora o de un órgano de la Administración y esto vale dineros. Estamos viendo cómo, habitualmente, la Administración gasta ingentes cantidades de dinero en esto; no se le deberían de caer los anillos por gastar un poco de dinero en aceptar que, cuando un colectivo ciudadano amplio y bueno, con cierta representatividad y con apoyos manifiestos de organizaciones políticas y sociales mucho

más amplias, no se le caerían los anillos a la Administración por hacer un esfuerzo económico que, además, está contemplado en la legislación vigente sobre evaluación de impacto ambiental, el apoyo para la búsqueda de alternativas a los colectivos sociales que están afectados. Por lo tanto, hay cauces y se deberían de acometer esos cauces. Y yo creo que, en esta Comisión de Peticiones y Derechos Humanos, sí que deberíamos de tomar buena nota de ello e instar al Gobierno de Aragón y al resto de las instancias administrativas a las que, desde aquí, podamos sugerirles esta propuesta, que atiendan estos planteamientos, establezcan medidas correctoras para ello y se vean los mecanismos económicos para poder acometerlas.

Se nos ha planteado también aquí una cuestión, como decía, la parte de la afección territorial, que yo creo que también sería interesante —aparte de hacer esta sugerencia a los órganos de gobierno—, también podríamos plantear, creo yo, cree nuestro Grupo, una sugerencia para que esta alternativa que se propone en estos momentos por parte de los vecinos, se sugiera a la Diputación General de Aragón y que se inste también al Ministerio de Obras Públicas para que la atienda a la mayor brevedad posible, realice los estudios adecuados. Es decir, no solamente que se habilite para el futuro este mecanismo, sino que para esta alternativa concreta, en estos momentos y a la mayor brevedad posible, desde estas Cortes impulsemos la necesidad de habilitar la partida económica necesaria, los técnicos que tenga la Administración, o bien el Ministerio o bien la Diputación General de Aragón, para ver las sugerencias que hace el colectivo vecinal y ver si son posibles.

Yo quiero decir además que, ayer mismo, se daba la noticia de que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente aceptaba la alternativa de la M-40 para Madrid, la menos impactante dentro de lo que supone el impacto de una obra de estas características y aceptaba una propuesta que era hacer la autovía de dos pisos, una de ellas subterránea y la otra sobre tierra, de manera que ni se afectaba al Monte del Pardo ni se afectaba a la urbanización colindante. Porque el espacio era, una de dos, o se cogía parte de la urbanización, con lo cual había que derribar varias viviendas, o bien se cogía la parte del Monte del Pardo que, como todos saben, es un espacio natural protegido. Por lo tanto, se ha optado por una solución que técnicamente es posible, que es algo más costosa, pero que supone también garantizar el derecho a disponer de un espacio natural con unas determinadas características de conservación y a respetar también los derechos de unos vecinos, de una urbanización; por lo tanto, es posible. Y no es el único caso; hace poco tiempo también, en Alicante, el Ministerio de Obras Públicas retiraba un proyecto que afectaba a una zona natural importante, creo que era un proyecto de autopista y se está planteando otra alternativa. En el Pirineo estamos viendo que se están estudiando alternativas que, evidentemente, son más costosas porque llevan algunos túneles pero que causan menor impacto ambiental.

Por lo tanto, es posible, existen partidas presupuestarias para ello y, además, sería una buena experiencia que, ya que hay un colectivo ciudadano muy interesado y con ganas de participar en este proceso, se atienda a esa reivindicación y se estudie la viabilidad. Hasta el momento, las cifras que se han dado no son descabelladas y, además, hay que tener en cuenta que lo que es el trazado del tercer cinturón en la parte de Torrero, la alternativa que proponen los vecinos supondría cruzar una vez menos el Canal Imperial de Aragón, con lo cual también nos ahorraríamos la obra de un puente. Digamos que la otra parte, la prolongación de Gómez Laguna sí que corta el Canal otra vez, pero digamos que ésa es otra parte de la obra, no es la que estamos hablando. Por lo tanto, como vemos, las



dos alternativas, la que propone el Ayuntamiento y el Ministerio, y la que proponen los vecinos, tienen ventajas y desventajas, son merecedoras de estudio y, por lo tanto, creemos y nuestro Grupo va a impulsar y propone al resto de los Grupos que estudien esa posibilidad. Por un lado, como digo, que se estudie ya mismo esa alternativa antes de tomar una decisión definitiva sobre el inicio de las obras y, por otro lado, que se habiliten los mecanismos para tener en lo sucesivo este tipo de participación vecinal, se recoja y pueda ser atendida.

Nada más. Muchas gracias.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias, señor Maestro. Por el Partido Popular, señora Fierro.

*La señora Diputada FIERRO GASCA:* Gracias, Presidente.

Buenos días. Bienvenidos a la Coordinadora de vecinos. Les agradecemos mucho que hayan venido a estas Cortes, sobre todo para conocer más de cerca este problema, del cual teníamos conocimiento mediante los medios de comunicación y nosotros también, concretamente, a través de nuestro grupo en el Ayuntamiento de Zaragoza.

Ustedes decían que a lo mejor el cuarto cinturón no llegaba por problema económico. Yo casi me plantearía en este momento si, por problema económico, a lo mejor ni llega este tercer cinturón del que hoy estamos discutiendo, que además, creemos todos y en eso creo que hay un punto de acuerdo, estamos de acuerdo en que hace falta en una ciudad como Zaragoza, si bien hay discrepancias en cuanto a su trazado.

Respecto a lo que proponía Izquierda Unida que se va a hacer en Madrid de un subterráneo, poco entiendo porque no es lo mío precisamente, pero creo que el subsuelo de Zaragoza no es el subsuelo de Madrid, nos podemos encontrar agua rápidamente; prueba de ello es que en Madrid hay metro y en Zaragoza no puede haberlo. Es una solución, en principio, que yo creo que no es factible. Ahora, técnicos tiene la Administración para poderlo estudiar, porque no sabemos lo que nos vamos a encontrar allí.

Por otra parte, respecto al problema medioambiental, dos cuestiones: el pasar el cinturón por los pinares, indudablemente, es lamentable que se pierdan árboles, pero tengo entendido, y eso quizá me lo podrían aclarar ustedes, que se va a hacer un nuevo replante de árboles, o sea, que los que se quiten se van a plantar más allá del cinturón, tengo entendido, no sé si eso me podrán contestar. Respecto al ruido, desconozco el impacto que pueda haber por ello, pero concretamente aquí estamos en un sitio que, en este momento, está pasando circulación muy cerca, circulación importante, y no se oye absolutamente nada. No creo que sea tanto problema, si bien es cierto que, cuando se haga el cuarto cinturón, aunque yo dudo de que se haga el tercero, se produzca ese impacto por ruido. Es decir que, por parte nuestra, desde luego, estudiaremos con detenimiento su alternativa y también pienso que, en estos momentos, en el Gobierno de Aragón y en la Diputación General tienen una consejería de Medio Ambiente a la cual también deberían acudir con estas inquietudes medioambientales, que será quien deberá estudiar realmente ese impacto ambiental.

Nada más. Muchas gracias.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias. ¿Desea contestar?

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Con respecto al subsuelo, si es agua o no en Zaragoza, desde luego en Torrero no es agua.

El replanteo de árboles nos habían dicho que sí, por cada uno que se corte se van a plantar, no sé cuántos, en la parte de atrás.

Entonces, de momento, una cosa es evidente: que en la zona de árboles por donde pretenden que pase el cinturón, hay algunos de ellos que llevan ya plantados allí setenta años, eso para empezar; entonces, si tenemos que esperar otros setenta para ver un pino en condiciones, es bastante lamentable.

¡Hombre!, llama la atención que me ponga el ejemplo de que aquí no oye el ruido que pasa por la avenida ésta. En las viviendas que tenemos en los barrios, desde luego, la construcción no es como aquí y el aislamiento de ruido y demás, tampoco es como aquí, por lo tanto esa deducción no me vale. Porque si los trabajadores, que habitualmente somos trabajadores los que estamos allí, pudiéramos acceder a unas viviendas con todo lujo de detalles y bien herméticas con respecto a ruido y demás, desde luego, claro, lo más seguro es que no seríamos trabajadores, seríamos de otra clase social.

Y después, con respecto a lo que ha dicho de lo del Consejero de Medio Ambiente, hace alrededor de un mes y medio o por ahí, que estuvimos hablando directamente con él, con el señor Muro; es que hemos tocado ya muchas puertas y hemos estado allí, lo que pasa es que: se estudiará, no se qué, no se cuántas, pero nunca sale nada. Ya hemos tocado esa puerta también.

Quisiera también responder un momentico solamente..., bueno, responder, un poco afirmar lo que ha dicho el representante de Izquierda Unida, cuando ha dicho que el tercer cinturón se queda obsoleto. Este plan viene de 1943 ya y ha sufrido alguna variación, precisamente porque los vecinos han reivindicado que el trazado iba a dar muchos problemas; concretamente, antes pasaba por al lado del colegio de Lestonac y, ahora, por medio de alegaciones, se echó para atrás. Después, hay una consideración que nos gustaría que tomaran en cuenta y es que Zaragoza, presumiblemente, parece ser que va a crecer, y de hecho está creciendo en algunas zonas, hacia el sur, luego el tercer cinturón se va a quedar dentro —ya se queda en muchos sitios—, se quedaría dentro de lo que es ciudad. Todo el asunto de Montecanal, las viviendas de Valdespartera, PSV, todo eso va a albergar un montón de gente, miles de personas que se van a quedar entre el tercero y el cuarto, y la salida de esa gente sería el cuarto, no sería el tercero.

Después, también, decir que en la revisión al Plan general de ordenación urbana, que hace pocos días concluyó la fecha de alegaciones, en el barrio de Torrero se han presentado un montón de alegaciones de diversos colectivos —además de toda índole, desde parroquias, grupos parroquiales, Cáritas, voluntariado social, grupos deportivos, asociaciones de vecinos, un montón muy variopinto de asociaciones y colectivos— que han alegado pidiendo que se eche para atrás el cinturón.

No sé si alguno de mis compañeros quería decir algo.

*El señor FUSTER MOLINS:* Bueno, yo solo quería contestarle a la señorita del PP, que yo soy de los luchadores de guerra y postguerra, y me parece señorita que, vulgarmente se lo voy a decir, que cuestiono su idea. Porque para hablar de estas cosas hay que vivir allí, en los trazados, y sortearlos cientos y cientos de veces, miles de veces, por hambre o por sed. Y como veo que está un poco así, despistada, pues lo mejor sería que en el próximo recorrido que hagamos...

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Perdón, perdón. La señora Fierro no vive en Nueva York, vive en Zaragoza, conoce —me consta perfectamente— eso. Vamos al tema en concreto, sin hacer juicios de valor. Muchas gracias.

*El señor FUSTER MOLINS:* Como cuestiono que ignora todo eso, según ha dicho o ha mencionado algo, pues lo me-



jor sería que, antes de hablar así, pues que se hubiera orientado bien de como funciona esto.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Le insisto en lo que le he dicho antes. Podemos continuar. Muchas gracias.

*El señor FUSTER MOLINS:* Sí, si, pueden continuar, pero sigo creyendo lo que le digo.

*La señora TORRECILLA DANIEL:* Simplemente, no le doy pie para replantar, lo que dicen que por cada uno que quiten pondrían cinco. Yo lo que digo es que no hace falta esperar a que quiten cinco para poner uno, sino que replantar se puede ya; de hecho, ha habido alguna campaña de poner pinos y ha resultado maja y los pinos se nota que han crecido. Entonces, eso se puede hacer, independientemente de que se haga el tercer cinturón o no se haga; no hace falta compensar, no hace falta primero destruir para volver luego a poner algo nuevo.

El nivel de ruido sí que puede ser importante, porque yo vivo en la calle Oviedo que es la última —ahora no hay tercer cinturón— y en el sitio donde se supone que va a haber una rotonda, al lado del Stadium Venecia, en ese sitio hay una rotonda dibujada; hoy se oyen desde mi casa perfectamente todos los coches que pasan, o sea, que el nivel de ruido puede ser considerable. Otro peligro también respecto al ruido es que la propia tapia del cementerio sirva de rebote de ondas y el efecto podría ser mayor.

Otra cosica en que querría incidir es que, cuando hablamos de que afecta al barrio de Torrero, no es exclusivamente al barrio de Torrero a lo que me estoy refiriendo y a la calidad de vida, exclusivamente, de sus vecinos, sino que los pinares son actualmente uno de los pocos sitios donde cientos de vecinos de todo Zaragoza suben los domingos a pasar el día y, si no, estar en la avenida América: es un desfile continuo de gente que se va a jugar al tiro de la bola o a pasar el día por allí, porque es de los pocos sitios que tienen. Entonces, que no es solamente la visión corta de los vecinos, sino que estamos defendiendo un poco también una zona de recreo y de esparcimiento de todos los vecinos de Zaragoza.

Respecto a lo de escuchar, decimos que escuchar quiere decir que se nos oiga; yo, eso, siempre digo que, claro, las personas que están en el Ayuntamiento como concejales o, como aquí, los representantes son representantes; o sea, lo que no se puede es tomar decisiones entre unos pocos que han salido representantes de todos los demás, pero que si en algún momento la voz popular y una mayoría importante, porque no es fácil que dos mil personas se apunten para bajar en una manifestación diciendo algo concreto que quieren —hoy en día eso no es así, no se hace cotidianamente, se necesita que haya una concienciación bastante fuerte—, entonces las personas que están en sitios de responsabilidad y representan a la gente tienen que saber que, realmente, hay una..., vamos, que no son sus decisiones las que han de tomar ellos solos, sino contando con la opinión mayoritaria.

Y respecto a esto, una cosa solo: la gente que vamos a las manifestaciones o a los actos y otra cosa también es el sentimiento popular que hay en el barrio, de muchas personas que no van a las manifestaciones porque tienen de sesenta años para arriba y no han ido en su vida ni irán, porque no es su manera de manifestarse, pero sí que es una opinión que se puede palpar en cuanto vas al Stadium Venecia y te pones allí a explicar o a poner el mapa explicando las dos alternativas, se palpa un ambiente de decir: ¡hombre!, pues si esto lo hemos tenido aquí siempre. Es una sensación...

Respecto al cuarto cinturón, yo sigo opinando, desde luego, que la solución es hacerlo antes, porque todos los camio-

nes que vengan de Madrid y vayan a Castellón, eso es un tráfico pesado exagerado que tiene que pasar lejos de la ciudad. Yo creo que las inversiones hay que hacerlas con una visión de futuro muy fuerte; no se puede pensar en programas que estaban en los años cuarenta, que sean útiles para los noventa. Hay que pensar para el año 2050 como poco. Y, a eso, también hago referencia a lo que decía el representante de Izquierda Unida: también depende de qué tipo de ciudad busquemos, a qué demos prioridad; porque tampoco se puede, cuando se habla de precio... Hay cosas que no tienen precio y que no se pueden valorar solamente a nivel económico; la calidad de vida no se puede valorar en pesetas, es algo más, es algo distinto y que no nos tengamos que arrepentir dentro de veinte años de una cosa que ahora mismo podemos evitar.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias, señora Torrecilla. ¿Algún compareciente desea intervenir? Entonces, pasamos al Partido Aragonés.

*El señor Diputado ESTEBAN SANCHEZ:* Gracias, señor Presidente.

Bienvenida a la Coordinadora en nombre del Partido Aragonés y lamentar que no hayan venido antes a estas Cortes, porque, realmente, según parece, el período de alegaciones, si no está cerrado..., está cerrado ya, parece ser. Hubiera sido interesante que nos hubiesen contado toda esta información, hubiesen aportado esta información antes, por intentar hacer alguna gestión desde aquí, aunque ya les advierto que ésta es una cámara legislativa, no ejecutiva y, por tanto, quedan limitadas nuestras posibles intervenciones.

Pero lo que sí es cierto es que a nuestro Grupo nos parece muy interesante todo lo que nos han explicado, porque teníamos una idea, no distinta, pero sí que ahora nos ha venido muy bien las matizaciones que nos han aportado. En primer lugar, el que este cinturón esté ya, según nos ha respondido a alguna pregunta de un compañero, pues poco menos que trazado desde el año 43. Yo pensaba que era desde aquel plan de urbanismo que se llamó de Larrodera, en el año 1968 y, a partir de entonces, ha habido distintas manifestaciones, distintas alegaciones en el tema. Según tengo entendido, fue ya en el año 1986 el último plan de urbanismo, al cual había que hacer las alegaciones pertinentes. Entiendo que ustedes han presentado todo este tipo de alegaciones en el Ayuntamiento, el cual, en teoría, debe de hacerlas llegar al Ministerio que, en definitiva, es el último responsable del trazado del cinturón. Así lo entiendo y entiendo por lo que han explicado que, esas alegaciones que ustedes han presentado, no han sido trasladadas —y es una pregunta que dejo en el aire—, no han sido trasladadas al Ministerio o han sido trasladadas... Luego me responde, ésa es la duda que me ha quedado, si quieren decir que esas alegaciones de ustedes no han sido trasladadas convenientemente al Ministerio o, si han sido trasladadas, que no han sido tenidas en cuenta.

En ese segundo caso, me gustaría saber si les han dado razones por las cuáles no han tenido en cuenta las alegaciones presentadas por ustedes, como representantes de todos los vecinos, de una gran mayoría de vecinos; si les han dado razones del por qué no se han tenido en cuenta esas alegaciones. Porque si, en principio, se podía pensar que es la diferencia de costo de un trazado a otro, tampoco sabemos exactamente el coste que significaría uno u otro trazado. Lo que sí nos parece casi irrelevante es una pequeña motivación que en el ayuntamiento se nos ha dicho, en el sentido de que el Ayuntamiento se ha gastado ya unos dos mil millones en expropiaciones; me parece que eso puede ser un tanto irrelevante,



porque siempre son unas propiedades que el Ayuntamiento puede dedicar a otras cuestiones.

Ahora bien, también, por otra parte, este tercer cinturón está considerado en el plan de urbanismo como una vía urbana, no como una vía interurbana; el cuarto cinturón sí que está considerado como vía interurbana para que, en el futuro, puedan ir por ahí todas las cargas pesadas de vehículos. Pero, en tanto no se haga este cuarto cinturón, es evidente que, aunque el tercer cinturón esté considerado como vía urbana, todo el tráfico pesado y el tráfico normal de vehículos ha de circular por ahí. Con lo cual, estoy con ustedes en la contaminación, tanto ambiental como de ruidos y, por consiguiente, una peor calidad de vida de los vecinos a los que les toque cercanos a ese tercer cinturón.

Quiero exponer brevemente que, efectivamente, tanto el trazado actual como la alternativa que ustedes proponen, a nuestro juicio presentan en ambos casos ciertas ventajas y ciertos inconvenientes. Lo que sería de desear es que se expusieran claramente y que se decidiera por los técnicos competentes cuál de ambas soluciones es la mejor; por los técnicos competentes, escuchando —repito— las alegaciones que los afectados hayan manifestado. Entonces, simplemente, decirles si conocen el coste o la diferencia de coste del trazado actual y la alternativa que ustedes proponen. Si les han dado explicaciones a las alegaciones que ustedes han propuesto, en qué sentido han sido esas explicaciones y, desde luego, aunque —como les decía al principio de la intervención— esto es una cámara legislativa y de control del ejecutivo, evidentemente, pero esto es algo que afecta al Ministerio de Obras Públicas en definitiva y, en todo caso, al Ayuntamiento en lo que pueda afectar —por eso les decía que, desde aquí, poco podremos hacer—, tengan presente que lo que se pueda hacer. Desde luego, desde el Partido Aragonés lo vamos a estudiar, vamos a sopesar las posibles soluciones e intentaremos estar más en contacto con todos los afectados, para que en un momento determinado, si se puede llegar a algún tipo de solución, podamos conocer todos los pros y los contras de las alternativas que se puedan presentar. Ponernos una vez más a su disposición, agradecerles estas explicaciones que nos han dado, pedirles que me complementen las explicaciones con estas preguntas que he dejado al aire.

Nada más.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias, señor Esteban.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Con respecto a lo de venir antes, la verdad es que nosotros echamos la instancia en noviembre para que nos recibieran aquí y nos ha llegado ahora. También tenemos que decir que desde el principio, desde el año 1986 ó 1987 que empezamos ya a hacer alegaciones a este trazado, nosotros hemos mantenido contacto con todos los grupos parlamentarios, con todos, dentro del Ayuntamiento, perdón, grupos municipales, entre ellos el suyo, con el señor Meroño. La última vez que estuvo el señor Meroño escuchándonos fue en una asamblea ciudadana en la cual invitamos a todos los partidos políticos, tanto municipales, parlamentarios, como extraparlamentarios. Allí acudió el que pudo o el que quiso y también estuvo allí el señor Meroño, o sea que este tema lo conoce bien porque, además, a los grupos municipales les hemos dado documentación de las alegaciones que han llegado al MOPT y, concretamente, el Cedex que he dicho antes, si que las tenía todas allí. Las cuatro mil quinientas, aproximadamente, individuales, las tenía allí y también las de los colectivos que las dejamos en la demarcación el MOPT, aquí

en Zaragoza, o sea que en eso no ha habido ninguna..., han cogido y las han llevado. No han dado todavía ninguna explicación a nuestras alegaciones, ni nos han respondido; no sabemos por qué.

Con respecto a la diferencia de costo, pues aquí nos tenemos que remitir otra vez a lo que hemos llamado antes by pass del que se hablaba en abril y en mayo, en esas dos reuniones que tuvimos con el entonces concejal de Urbanismo García Nieto, que era la cuarta opción, la que nosotros defendíamos: pasar el cinturón por detrás del cementerio; ese by pass, en esa reunión, se habló de que podía costar quinientos millones más que el trazado que decía el Ayuntamiento, quinientos millones más. Allí se nos dijo, por ejemplo, cuando se desarrollaron las alternativas, excepto la del trazado que llevaban los técnicos municipales, que esos quinientos millones se podían emplear en hacer mejoras en el pinar, en el entorno y demás, cosa que nos llama la atención porque después, cuando fuimos a Madrid al Ministerio pues de todo esto no habían hablado nada, por lo menos los técnicos medioambientales; por lo menos el jefe del área de Medio Ambiente nos dijo que no sabía nada.

Entonces, la alternativa que nosotros hemos presentado, que es prácticamente igual al by pass o, por lo menos, pretende ser prácticamente igual, cuando nosotros trazamos esa línea en el mapa, lo hemos hecho después de haber andado por la zona y de haber trazado con un bolígrafo y un rotulador por donde debería de ir. Quiero decir que nosotros no estamos cerrados a que eso sea así solamente, sino que exponemos una idea de por dónde debería de ir ahora. Tampoco es cinco metros aquí o diez metros más arriba, que eso sí que se puede variar, dentro de lo que cabe, sino que sea por detrás. Entonces, la alternativa, según los técnicos del ayuntamiento, que a nuestro juicio seguimos pensando que no han estudiado en profundidad la alternativa nuestra, dicen que cuesta unos tres mil millones más. Por lo tanto, no sabemos por qué esa diferencia entre el by pass y la alternativa, cuando pretenden ser prácticamente iguales: no lo entendemos.

Con respecto a lo de las expropiaciones, pues estamos en el mismo tema de siempre: si se hubieran tenido en cuenta las protestas y alegaciones vecinales, y se hubiera hecho un estudio riguroso, en su día, de la alternativa nuestra, pues entonces a lo mejor no hubieran ido a la expropiación y se hubieran esperado un poco más, o sea que, para nosotros, ha fallado un poco ahí la gestión.

*La señora TORRECILLA DANIEL:* Respecto a las alegaciones, insistir en que cuando estuvimos hablando con el director de Medio Ambiente, subdirector del MOPT, cuando vino aquí a Zaragoza, en las jornadas de energía que se organizaron...

*El señor PINILLA:* Es el director general de Política Ambiental.

*La señora TORRECILLA DANIEL:* Pues el director general de Política Ambiental, en las jornadas de energía que organizó el Colegio de Ingenieros Técnicos, estaba al tanto del tercer cinturón, sabía que estaba el estudio sobre un trazado y solo de un trazado; él no había recibido ningún plano ni ninguna documentación, que se la dimos entonces y esto hace un par de meses.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Ellos han recibido las alegaciones y solamente con las alegaciones trabajan, pero nosotros, en contacto telefónico con uno de los que están ahí, en el Cedex, nos decía que para ellos hubiera sido, incluso el



jefe del área de Medio Ambiente de Madrid, nos decía que para ellos es mucho mejor trabajar con varias propuestas sobre un trazado, porque les da más flexibilidad y más ecuanimidad a la hora de evaluar impactos y demás, y decir: pues éste, mejor que el otro por esto, por esto y por esto, por lo que sea. Pero solamente les han llevado el trazado del Ayuntamiento. Es verdad que les han llegado las alegaciones y, en ese sentido, sabemos que desde el Cedex van a instar a que se hagan medidas correctoras porque, desde luego, lo que salió de Zaragoza era el trazado tal como está pintado en los mapas, sin ninguna medida correctora.

*La señora TORRECILLA DANIEL:* Respecto a la pega fuerte que debe poner el Ayuntamiento, la pega que nos dicen que me parece bien ponerlo así, todo sobre la mesa, es que insisten en que esto es una vía urbana, cosa que está por ver. Si no se hace el cuarto, nunca será una vía urbana, será una interurbana y, entonces, que nuestra alternativa alarga el recorrido de cara a gente que pueda venir de otros barrios. Por eso, yo también insistiría en el aspecto ése de qué tipo de ciudad queremos porque, una vez que cojo el coche, a mí me da lo mismo hacer un kilómetro más y, entonces, es en eso en lo que hay que pensar. Evidentemente es más corto el otro, está claro que es más cortico, pero que no solamente es el único aspecto en el que hay que pensar al hacer un diseño urbanístico.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Después, también hay otras ventajas...

*La señora TORRECILLA DANIEL:* Perdona que acabe.

Otro asunto que decía es que si lo echamos por detrás, en toda esta zona que pone de las Abdulas, si se quiere pasar un autobús, no cogería a personas, y nosotros lo que decimos es que en todo este trozo donde pone en el mapa, en amarillo, tercer cinturón, los pinos, por ahí tampoco es que vayan a coger a nadie, así que tampoco es un sitio en que, cada quinientos metros, vaya a tener una parada con el diseño que ellos han hecho.

Nosotros, las entradas que se ven desde el tercero, nuestra alternativa, pues hay ya vías como para poder entrar hacia lo que es el barrio, porque la pega —decían— es lo de la incomunicación del barrio. Nosotros no lo vemos tanto, no creemos que esté incomunicado con las líneas de autobuses que tenemos ahora, pero para mejorarlo, incluso creemos que este diseño lo mejoraría, alargando un poco el recorrido para algunos de los casos.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Solamente quería decir también que la alternativa nuestra lo que sí que recoge, por ejemplo, es que haya tres carriles en cada dirección puesto que, al no haber impacto en la parte de arriba, pueden ir tres carriles en cada dirección tranquilamente. Sin embargo, en el trazado del Ayuntamiento, desde que va a entrar en el pinar ahí solamente van dos carriles hasta la puerta del cementerio, la puerta norte del cementerio en donde ya empieza otra vez con tres, después de hacer una rotonda que afecta bastante a ese cuadro de pinar que tenemos entre la cárcel, el cementerio y el Stadium Venecia; por eso se va todo, la mitad, vamos, fuera, eso es una cuestión bastante importante a la hora del tráfico, de valorar la rapidez y la fluidez del tráfico, que sean tres en vez de dos.

*La señora TORRECILLA DANIEL:* Y otro asunto también es que, para Todos los Santos, para fechas como el día del padre, de la madre, Torrero recibe un tráfico muy intenso de cara al

cementerio; nuestra alternativa posibilitaría utilizar la parte de detrás del cementerio, una puerta que hay detrás del cementerio, de tal manera que el flujo fuera también más fluido por detrás, por detrás en lugar de por delante, porque estaría la posibilidad de entrar por detrás.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* ¿Algún compareciente desea añadir algo más?

*El señor FUSTER MOLINS:* Yo solo quería decirle aquí al compañero dos palabras: que no estoy de acuerdo sobre que es vía urbana porque, suponiendo que... Es que eso está muy cacareado por el Ayuntamiento y yo lo cuestiono un poco; si fuera vía urbana, lo más natural es que no fuera el MOPU el que la subvencionara.

Por otra parte, pues me resulta peculiar el que los partidos... También cuestiono que no están bastante mentalizados con los problemas de algún barrio, no solo Torrero, porque ahora mismo me acaba de decir que esto es asunto de la Corporación, que no es asunto de aquí, pero yo creo que Torrero y toda la periferia de Zaragoza es asunto no solo de los vecinos, es algo propio de toda Zaragoza, porque son todos los zaragozanos los que tienen que disfrutar de los pinares y, en fin, para todos los niños y juventud.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Abriremos después turno de réplicas. La haga ahora si le parece.

*El señor Diputado ESTEBAN SANCHEZ:* Por llevar el orden, según el orden me toca hablar ahora.

Simplemente quería..., no me habré explicado bien pero, desde luego, estoy con usted en que los problemas de cualquier barrio, centro o de cualquier colectivo son problema de todos, o sea, he querido decir eso, quizá no me haya explicado bien, porque veo que usted quizá no haya cogido la onda, pero mientras daban toda esta clase de explicaciones complementarias, estaba yo viendo si han estudiado —no lo sé si técnicamente es posible— la posibilidad de que, una vez cruzado el canal por el trazado actual que se propone, si una vez cruzado el canal es posible desviarlo por detrás del Tiro y por detrás del cementerio a enlazar con su alternativa, evitando todo esto otro que parece ser lo más costoso, o sea, hacer una desviación más pequeña desde, pasado el canal, para pasar por detrás del Tiro y por detrás del cementerio. Sería una posibilidad; si técnicamente es posible, si lo han mirado.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Técnicamente es posible, pero sería más impactante aún.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Señor Bernad.

*El señor Diputado BERNAD ROYO:* Muchas gracias, señor Presidente.

Yo quería, antes de nada, decir dos cosas: una de ella procedimental, primera, es que, agradeciendo la presencia de la Coordinadora aquí, Coordinadora que nos está demostrando con sus intervenciones el celo que está poniendo sobre este problema, que incluso podríamos decir que era un problema desconocido hace poco tiempo y que, sin embargo, ahora es un problema conocido por la opinión pública zaragozana, y yo creo que preocupante; es decir, están dando una dimensión a la construcción de este tercer cinturón que no sé si será real o no la problemática que presentan pero, en cualquier caso, a mí me parece positivo, como ejemplo de participación ciudadana en los problemas de una ciudad y, por lo tanto, de profundización en lo que



podríamos decir democracia. Pero yo quería decir, el segundo aspecto, a los que comparecen que ha habido alguna afirmación o algún desliz, yo creo, en la apreciación de lo que es una sociedad democrática o lo que pueden ser las instituciones democráticas: ¿Quién asume la representatividad de una nación?, ¿las asociaciones de vecinos o las coordinadoras de este tipo, muy positivas desde mi punto de vista?, ¿o se las atribuyen, en general, aquellas instituciones que han sido acordadas a través de unas elecciones democráticas? Quiero decir con esto algo —no quiero entrar en debate, ni mucho menos—, lo que quiero decir es que, seguramente, el Ayuntamiento, la Diputación General de Aragón, estas Cortes tienen que enfrentarse a los problemas con una perspectiva que podría definirse como la del interés general y que, por lo tanto, a veces los intereses generales pueden chocar, pueden contrastar con los intereses, muy legítimos sin duda pero que, en algunas ocasiones, pueden calcularse como particulares o sectoriales. Es decir, no entro a valorar, que voy a entrar posteriormente, pero no entro a valorar ahora la viabilidad o no del proyecto, lo que quiero entrar a valorar es, básicamente, una cosa: el carácter democrático y representativo de las instituciones, del Ayuntamiento, de estas Cortes o de la Diputación General de Aragón, y que no hay que contemplarlas como los enemigos a quien vencer sino, fundamentalmente, con quienes entenderse y con quienes coordinar los intereses, intereses particulares y generales.

Por otra parte quiero decir que ustedes comparecen aquí para informarnos a nosotros, fundamentalmente. Y no se trata de decir si está bien o está mal; nosotros nos informamos y podemos expresar nuestra opinión, que creo que es lo que estamos haciendo. Dicho esto, tengo que decir que, a partir de ahí, yo tengo un mar de dudas y que las voy a exponer con toda sinceridad.

Antes ha dicho usted una cosa que no me ha gustado nada. Estos pinares han sido adorados por nuestros antepasados, pues, efectivamente, esto a los zaragozanos hay que decírselo, si un día vemos como talan los pinares de Venecia, hay que decir que eso ha sido trabajo de generaciones en nuestra ciudad, han sido plantados fundamentalmente por niños, desde finales del siglo pasado, en el día del árbol; el día del árbol era un día de fiesta para las escuelas zaragozanas y, con esa ocasión, subían los niños a los montes de Venecia —que todos los hemos visto en sus prolongaciones cómo son, son un secarral— e iban plantando poco a poco. Por tanto, tienen una edad y yo creo que es bueno expresar el cariño que deben tener los zaragozanos a esos pinos por el valor en sí y, desde luego, por lo que representan. De modo que es verdad, allí van ahora los zaragozanos, digamos que a expansionarse, a aprovechar el tiempo de ocio y, además, están haciéndolo en un marco que han construido día a día, en los últimos cien años. La verdad es que a mí, personalmente, me dolería mucho ver que esos pinos desaparecieran del monte de Torrero, de verdad. Ahora bien, el problema de los cinturones es un problema siempre, aparentemente, insoluble. Antes se ha mencionado, y es verdad, cuántos años ha tardado y vamos a tardar quizá en ver realizada la M-40, de Madrid; es un problema parecido, no sé si con dimensiones distintas, pero es un problema parecido al que tenemos ahora planteado aquí con el tercer cinturón y, en el fondo, todo ello viene dado, fundamentalmente, por el tipo de modelo de ciudad que hemos elegido.

Podemos hacer una reflexión y decir si es que realmente queremos que la circulación siga aumentando, siga creciendo; me parece que sí, que esta decisión la hemos tomado, desgraciadamente. Fijaos: es un problema ahora que es tremendamente dramático para la sociedad europea en general, no solamente para la española; la crisis de la industria automo-

vilística está suponiendo tragedias para millones de desempleados europeos, es decir, hemos adoptado, hemos optado por una ciudad como la hemos adoptado y, por lo tanto, tenemos que considerar, tenemos que contemplar estas posibilidades de realizar cinturones. Efectivamente, es verdad, estaríamos en una contradicción, estaríamos adoptando, estaríamos defendiendo posturas en las que no creemos. Pues bien, desde esa perspectiva, desde ese punto de vista, este Grupo Parlamentario yo creo que en esta ocasión tiene —he expresado algunos aspectos personales, algunas consideraciones personales—, parece también, por lógica, que deberíamos construir el cuarto cinturón antes que el tercero; evitaríamos de esa manera que el tercer cinturón, efectivamente, fuese una carretera, es verdad. También quiero decir: ¿qué es lo que podemos nosotros plantear a los que han venido aquí, con tan buena voluntad, a informarnos? Desde mi punto de vista, porque nosotros no somos el Ayuntamiento, tendríamos que plantearnos lo siguiente: vamos a ver, ésta es una vía del tercer cinturón, ¿es una vía urbana o no es una vía urbana?, si es una vía urbana, ¿de qué instituciones depende?, desde luego, el Ayuntamiento hace el proyecto, efectivamente, el Ministerio es el que va a poner el dinero, la pregunta es: ¿y la Diputación General de Aragón?, que aquí si que tendría eficacia en la comparecencia de ustedes, ¿qué puede decir la Diputación General de Aragón?, que, al fin y al cabo, es una institución sobre la que nosotros ejercemos, no solamente la labor legislativa, sino el control. ¿Qué podríamos, en definitiva, nosotros hacer, si realmente hay alguna vinculación con la Diputación General de Aragón de este problema? A mí se me ocurre, en principio, que los problemas de ordenación del territorio, desde luego, son así de claros, las competencias son así de claras, están transferidas a nuestra comunidad; quizá esa consejería tuviera algo que decir. En fin, yo creo que esto es lo que ustedes deben de plantearse, deben de quizá aclararse. Han venido, nos han informado pero, inmediatamente después, esto debe tener algún tipo de repercusión. Lo que nosotros les podemos decir a todos ustedes, señoras y señores que representan a esta Coordinadora, es que el Grupo Parlamentario Socialista se ocupa del tema y se compromete a hacer llegar lo que ustedes aquí nos han planteado, nuestras propias dudas —yo creo que lo he expresado con plena honestidad, es decir, no he dicho ni sí ni no, porque son dudas lo que tenemos—, con todas estas razones, pero plantearlas también por nuestra parte a la consejería de Ordenación del territorio. Eso es un compromiso y eso lo vamos a hacer; nos gustaría saber si también vosotros, si ustedes tienen a ese respecto alguna idea suficientemente clara.

Por mi parte, nada más.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias, señor Bernad. Señores comparecientes.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Nosotros ya estuvimos hablando con Albasini y con Jerónimo Blasco sobre el tema éste, pero cuando atravesamos una puerta y nos recibe alguien, nosotros soltamos —como vulgarmente se dice— el rollo, nos escucha y parece ser que ahí se acaba todo. Claro, es un poco...

Yo quisiera decir algo con respecto a lo que ha dicho sobre la representatividad y tal. Yo, antes, he dicho pretendidamente democrática; yo es que entiendo la democracia como algo vivo y como algo que está en movimiento siempre. Desde luego, como no se hace democracia es alegando que la legitimidad se tiene por unas votaciones y hasta que no se vuelven a tener otras votaciones... Se sigue siendo legítimo, puesto que ahí ha habido una resultados en las urnas, pero la democracia que yo entiendo se hace todos los días, día a día, en base a la



participación. Los ciudadanos de a pie, que tenemos que escuchar las arengas políticas cuando viene el periodo de elecciones, también queremos que luego, en esos periodos entre elección y elección, se nos tenga en cuenta y más cuando hay un problema que nos afecta directamente. No negamos la legitimidad, ni que sea democrática, vaya, por supuesto que no, pero sí que hacemos constar que la democracia es otra cosa más viva y más real, y desde luego que está hecha en base a la participación.

Tampoco queremos hacer del PSOE, que es el que lleva en estos momentos el Ayuntamiento, pues el patito feo, no queremos hacer. Simplemente creemos que se están equivocando en cuanto a la manera de llevar este asunto por lo menos con los vecinos de Torrero.

Es verdad que, cuando hay intereses generales que afectan a toda la ciudad, deberían primar los generales sobre los particulares. Pero, hombre, siempre y cuando se haya hablado con esos particulares, que a lo mejor aportan una solución que no es tan gravosa para ellos y que no representa casi nada para la ciudad o para el resto de los ciudadanos y, en ese sentido, pues nosotros pensamos que eso puede ser una posibilidad. Yo nací en Torrero, tengo una casa de cuarenta años y sigo ahí, tuve que irme fuera por motivos de trabajo y, cuando he vuelto aquí, me fui a comprar la casa a Torrero; yo no me he venido aquí, al lado de una calle grande, o no me he ido a la avenida Madrid, no me he ido al centro de Zaragoza, me he ido a Torrero, ¿por qué?, pues porque reúne una serie de condiciones que son las que yo viví desde crío y creo que son las que a mí me gustan de verdad. Si allí hubiera habido una..., yo qué sé, algo de tráfico, algo de todas estas cosas, yo ahora no estaría aquí, en esta mesa, pero es que es un sitio que ha estado siempre que, en ese sentido, no ha habido nada, es un espacio verde y no nos podemos permitir el lujo de atacar ese espacio verde. Y más en Zaragoza, que es una estepa, así de claro. Es que es de sentido común y más cuando estamos diciendo que sean trescientos o cuatrocientos metros más arriba, que en algunos sitios, como es la zona de La Paz, son ciento cincuenta metros; es que no estamos hablando de subir a la luna, estamos hablando de trescientos o cuatrocientos metros.

Y, con respecto a qué competencias tiene la DGA, nosotros tenemos entendido que si el trazado se varía, porque tengamos la suerte de que, al final nuestra alternativa sea la que se elige, entonces si que tendría que ver la DGA para aprobar ese cambio de trazado, pensamos; me parece que es así, según nos dijeron: si hay modificación tiene que intervenir la DGA, si no, no, porque eso es un asunto entre el Ayuntamiento y el Ministerio y entre ellos lo... Pero si hay modificación tenemos entendido que sí.

*La señora TORRECILLA DANIEL:* Yo quisiera puntualizar una cosica a lo que has dicho de que parece que hayamos optado decididamente por la ciudad del automóvil. Yo creo que nunca se hace una opción definitiva y para siempre, o sea, que hasta ahora se ha optado por esa, pero que de ahora en adelante ponemos alternativas diferentes. En cuanto que dices eso de que ves hay crisis en el automóvil, parece que la deducción haya sido, que parece que se resuelve poniendo cinturones, que haya circulación fluida, que se favorezca el consumo, que arriba los coches. Digo que yo no estaría por ahí, ni muchísimo menos, ni es la única alternativa posible. Es una cosa pendiente, hay un modelo de ciudad que podemos hacer entre todos de aquí hacia adelante.

*El señor FUSTER MOLINS:* Yo solo dos palabras. Le felicito por estar un poco de acuerdo con la Coordinadora; di-

cen que más vale tarde que nunca. Aparte de lo que hemos hablado de Torrero, pinares sagrados, pues esto también tuvo su riqueza y nos ayudó a alguna generación del barrio a salir de la crisis, porque en aquel tiempo Torrero, después de la guerra, tenía mucha riqueza natural de caza, pesca y recursos silvestres de la tierra, lo cual pues lo que ha dicho usted, que es uno de los barrios dignos de mencionar. Aparte de que su fundación y la plantación de pinares fue puesta, aparte de por niños, como ha dicho usted, por muchos elementos que sacaron de prisiones que, verdaderamente, algunos de ellos eran democráticos de verdad, no la democracia de ahora.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias. Se abre turno de réplicas y preguntas. Señor Gomáriz.

*El señor Diputado GOMARIZ GARCIA:* Muy breve.

Para indicar, ya que se ha mencionado antes a Madrid, Alicante, etc., que Zaragoza, con su categoría, necesita este tercer cinturón. Y no solamente es normal, sino que hay dos cuestiones más pendientes que son las salidas de la ciudad con autovía, por lo menos hasta Cariñena y autovía por lo menos hasta más de El Burgo. Una ciudad como —me estoy pensando ahora— por ejemplo Murcia, que es la mitad de ciudad que Zaragoza y tiene salidas, autovías para todos lados, tiene cinturón, y Zaragoza, en una ciudad de la categoría que es, esto tenía que estar hecho pero ya hace tiempo. Entonces, el cinturón, he insistido antes que es una necesidad, pero quería hacerles una pregunta: para hacer el tercer cinturón con el trazado que el Ayuntamiento propone hay que conseguir terrenos; bueno, no sé el coste real a la hora de pagar, de expropiar por donde pasa que, lógicamente, me da la impresión de que será mucho más caro que la expropiación por detrás del cementerio puesto que son terrenos mucho más alejados y será más fácil expropiar o, al menos, con menos dinero. Ahí habría una cuestión de ahorro; pregunto yo: ¿qué ahorro se podría...?

Por otra parte, sabemos que las ciudades crecen, y me gusta, en términos generales, entender además que este trazado va a para años y el otro se podría encontrar en breve espacio de tiempo muy cercano a la ciudad, con todas las complicaciones que lleva consigo y demás. Entonces, la pregunta concreta era eso de si hay estudios económicos hechos en cantidad de ahorro, a la hora de expropiar, en el trazado del Ayuntamiento y el trazado que ustedes proponen; ahorro en cuanto a expropiación.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Gracias, por su pregunta, señor Gomáriz. Señores comparecientes.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Nosotros no sabemos si hay diferencia o no, lo que sí que sabemos es, por encima de lo que es el pinar, eso, de momento que nosotros sepamos, es terreno rústico. Sabemos que hay idea de efectuar ahí lo que han venido llamándose el plan Torrero, que son unas viviendas sociales y otras viviendas que no son sociales, encima del pinar, en lo que sería entre el tercero y el cuarto. No lo sé, la verdad es que no sabemos ni nos lo hemos planteado nunca qué diferencia podría haber en las expropiaciones, porque también esto entraría rozando algo que no depende de nosotros y esto si que depende del Ayuntamiento, dependería del Ayuntamiento pero directamente y sería la especulación que pueda haber y demás; nosotros, ahí, no queremos entrar. De hecho; se nos ha acusado de que la Coordinadora estábamos al servicio de la familia ésta que es dueña de los terrenos de arriba y no sabemos si se llama Santacruz o Villa Cruz, no me acuerdo, el caso es que se nos ha acusado públicamente, a través de



las cartas que han repartido por el barrio. De cara a esto, lo que hemos hecho ha sido, en las alegaciones que hemos presentado ahora a la revisión del Plan de ordenación urbana, hemos puesto dos alegaciones: una para desviar el trazado por detrás y la segunda para que entre el trazado del tercer cinturón —la alternativa nuestra— y el cuarto, ese terreno o se reforeste o se contemple como zona verde, o sea, para que quede claro que nosotros no estamos vinculados política ni económicamente, ni tenemos relación con ninguna inmobiliaria ni grupo especulador que haya por ahí.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias, señor Gregorio. Señora Fierro.

*La señora Diputada FIERRO GASCA:* Gracias. Reiterar de nuevo... Perdón.

*El señor Diputado MAESTRO TEJADA:* Gracias, señor Presidente.

Solamente quería, porque quedase un poco más claro, yo no sé si —a mí, por lo menos, no me ha quedado muy claro— la posición que mantiene el Ministerio de Obras Públicas y Transportes sería la de aceptar alguna solución, siempre y cuando el Ayuntamiento de Zaragoza la aceptase, o dijéramos que es al revés: el Ayuntamiento es el que aceptaría, si el Ministerio de Obras Públicas cambia su posición. Como intervienen dos organismos, parece ser que en algunas reuniones se pasan la pelota y todos aceptarían alguna otra solución pero, en definitiva, la única que es incluida es ésta. Me gustaría saber si, a la vista de los datos económicos que se han manejado, de las cantidades, —que no son excesivas, teniendo en cuenta que el ejemplo que ponía yo antes de la M-40, supuso tres mil millones de pesetas más el coste de la alternativa—, es decir, que el Ministerio de Obras Públicas es capaz de absorber esos quinientos millones y más, siempre y cuando haya una justificación razonable. Y creo que en este caso la hay o, por lo menos, debería estudiarse en profundidad porque creemos que la hay. Por parte del Ministerio no parece que hubiera esa oposición, por lo tanto, si solamente fuera del Ayuntamiento, estas Cortes deberían de interceder o, por lo menos, que el Gobierno de Aragón intercediese en esa situación. Quería aclarar si, realmente, hay voluntad por parte de algunos de los organismos, como en algún momento lo han manifestado, de atender las posiciones, siempre y cuando el otro cambiase su actitud o decidiese alguna posición más blanda o de aceptación de las alternativas.

Nada más. Muchas gracias.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Gracias, señor Maestro. ¿Desean responder?

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Efectivamente, se han pasado la pelota últimamente: «esto es cosa del MOPT y nosotros no tenemos ya nada que ver, nosotros hemos llevado ya el trazado y demás». No sabemos, realmente, qué postura va a adoptar el Ministerio; lo más lógico es que se atenga a lo que oficialmente, por estudios, fechas y demás, se haya presentado. Cuando nosotros fuimos a Madrid, vuelvo a reiterar que no sabían nada de nuestra alternativa, solamente tenían un trazado, por lo tanto no conocían cuál era la propuesta vecinal y han trabajado siempre sobre el trazado del Ayuntamiento. No sabemos si puede variar o no puede variar, desde luego lo que pensamos nosotros es que, a este paso, no va a variar porque el Ministerio no va a tomar otra resolución que la que tengan a aprobar. En estos momentos hay un informe del Cedex ya hecho, me

figuro que está pendiente la resolución de impacto ambiental que saldrá publicada en el Boletín Oficial del Estado, sobre el trazado oficial. Entonces, todavía no sé por qué medios llegará nuestra alternativa; tendrían que ser medios oficiales, porque si la mandamos nosotros, desde luego, no nos van a hacer caso; se estudiara, pues ahí tendríamos una posibilidad pero, de momento, las cosas están así. El Ayuntamiento ha mandado su trazado en unas fechas previstas con el MOPT y el nuestro, tenemos que decir, que el nuestro, en la última reunión que tuvimos con el nuevo concejal de Urbanismo, el 2 de diciembre, mandó la alternativa nuestra, pero completamente fuera de fechas ya, porque incluso el Cedex había terminado el informe, o sea que..., no sé qué sentido tiene mandarla, porque no creo que la vayan a estudiar; ese es el asunto.

Sería otra cosa que en abril, por ejemplo, cuando tuvimos esas dos reuniones, hubieran cogido el by pass que presentaban ellos, haberlo llevado al Cedex porque, según tenemos entendido nosotros, el trazado del Ayuntamiento entró en el Cedex hacia el mes de abril y allí hubieran entrado dos soluciones. No fue así.

Quería haber contestado otra cosa, pero no me acuerdo ahora.

*El señor PINILLA:* Está claro que el Ayuntamiento es el que reserva el suelo por el que va a ir el trazado del cinturón, entonces, el Ayuntamiento reserva el suelo y es el MOPT quien ejecuta, pero decir por dónde va a ir el trazado del cinturón es competencia clarísima del Ayuntamiento.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Nosotros sabemos, por ejemplo, que el Cedex, con este señor con el que estuve hablando yo, nos dijo telefónicamente que ellos no estaban por un trazado duro y agresivo, y que iban a poner dos puntos donde había impacto acústico y ambiental que se tendría que corregir. Lo que pasa es que eso son palabras y no las hemos visto reflejadas de momento en ningún sitio y aludía, por ejemplo, al pinar y aludía también al ruido en la zona de La Paz y, claro, ahí decía de poner pantallas acústicas. Entonces, eso también está en relación, con la siguiente entrevista que mantuvimos ese mismo día en Madrid, con un responsable de carreteras al cual nosotros decíamos: «es que el Ayuntamiento de Zaragoza dice que esto es una calle» y él, pues se reía, se nos rió, como diciendo «hombre, ¿esto es una calle?, va el tráfico pesado y demás, pues no lo sé, yo no he conocido nunca una calle que tenga pantallas antirruído, por ejemplo». Y por muchas ofertas..., y además es que nosotros desconfiamos de las propuestas que nos puedan hacer de que van a poner allí algo que mitigue el ruido, porque es un ejemplo vivo el que tenemos ahí, con la A-2, en el Actur. La A-2 la autovía de Barcelona está a pocos metros de las viviendas de Margarita Xirgú, por detrás, y es que van los coches a la altura del segundo piso y ahí no tienen pantallas y es una interurbana. O sea, para una calle, como dicen que va a ser, pues ya me dirás tu a mí lo que pintan unas pantallas antirruído que tendrán cuatro metros de altura, por muy bonitas que las pinten.

*La señora TORRECILLA DANIEL:* Además que los consejos de medio ambiente no son vigilantes...

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Hay otra cosa también. A nosotros, textualmente, nos dijeron que por mucha necesidad que haya, por mucho impacto ambiental que haya, si las presiones políticas —y lo digo casi textualmente—, si las presiones políticas son muy fuertes, desde luego este informe medioambiental puede ir tranquilamente a la papelera. Así de



claro nos lo dijeron, o sea, que... Pues no sé la posición que tomará el Ministerio; lo que sí que está claro es la posición que vamos a tener nosotros y es que vamos a seguir hasta el final, hasta que veamos que esto lo van a llevar a cabo.

*La señora TORRECILLA DANIEL:* No sé yo hasta qué punto la presión fuerte que podría hacer la Diputación General sería la de forzar a que, realmente, se hiciera primero el cuarto, o sea, que los vecinos y la gente veríamos de distinta manera el tercer cinturón si el cuarto se hiciera antes; es una visión que cambia por completo. O sea, que no somos tampoco unos insolidarios con el resto de la ciudad ni mucho menos, pero, vamos, una cosa es tener el cuarto hecho y verte todo lejos, y otra cosa es ver que vas a tener encima toda la circulación. Entonces, a lo mejor la presión fuerte que se podría hacer es forzar a que el cuarto se hiciera primero.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Es que es evidente que por el tercer cinturón, si está hecho el cuarto, no va a ir ni un coche que vaya a cualquier polígono industrial de Zaragoza, ni uno, porque saldrían fuera de la ciudad, sería más rápido para ellos. La cantidad de tráfico que se genera en la Vía Ibérica actualmente, cuando vienen de Cuarte y Cadrete, con el tercer cinturón del Ayuntamiento, todo el tráfico les llega hasta el centro de la ciudad, hasta la plaza del Emperador Carlos, me parece que se llama..., no, la de más arriba, hasta ese enlace que hay justo en el Hospital Militar, llegaría hasta allí, no le quitaríamos nada. Después, todo el tráfico que genera la carretera de Castellón, con camiones y demás, eso nos va a pasar a Torrero, todo el tráfico que genera la zona sur, todos esos polígonos que hay por ahí. Si se hiciera el cuarto, por ahí iría la gente, no iría por el tercero; por el tercero, a lo mejor iría el domingo para ir a la Romareda.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias. Señor Esteban... Perdón.

*La señora Diputada FIERRO GASCA:* Gracias, Presidente.

Reiterar, de nuevo, el interés del Grupo Parlamentario Popular en la exposición que nos han hecho hoy; trasladaremos al grupo municipal del Ayuntamiento estas inquietudes. Y decirles también que, en estas Cortes, los Diputados también tenemos derecho a ser informados; aun cuando vivamos de siempre en Zaragoza y conozcamos Zaragoza, no estamos todo el día andando por Zaragoza, tendríamos que estar también andando por todo Aragón. Tenemos un buen dossier de prensa de todo lo que han trabajado durante el año pasado, lo que consideramos loable por la inquietud que tienen con respecto a nuestra ciudad que es Zaragoza, por que haya el menor daño posible cuando hay algo necesario para la fluidez del tráfico y para la buena comunicación entre sus habitantes. Y también se podría incluso estudiar si no sería necesario, en vez de un tercer y un cuarto cinturón, un solo cinturón, eso si que se podría tratar de trabajar, no empezar a decir: mejor el cuarto que el tercero, sino decir, bueno, vamos a ver si por razones económicas, que creo que tanto la nación española como las comunidades autónomas están con graves problemas económicos y no hablemos de la quiebra del Ayuntamiento de Zaragoza, si tal vez, en lugar de dar dos soluciones, la buena sería una; quizá por ahí podría ir una de las propuestas: no buscar una alternativa entre una u otra, y primero ésta y, si no, aquella otra, sino buscar una sola para ver si así se podría solucionar el problema y, sobre todo por el lado económico, tal vez sería la solución factible.

Gracias.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Gracias, señora Fierro. Señores comparecientes.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Sí, tenemos que decir que hay un grupo político, concretamente Izquierda Unida, que precisamente da esa alternativa: unir el tercer y cuarto cinturón en la parte de Torrero.

Nosotros, desde el principio, no estamos cerrados a que nuestra alternativa sea la mejor, sino que estamos diciendo que la solución pasa por detrás del cementerio y por las barranqueras que hay entre el pinar, que no afecta nada. Pero eso podría ser una solución, claro que sí, y se podría estudiar y, desde luego, aún sería mejor que hacer el tercero y el cuarto en esa zona; eso se podría estudiar tranquilamente y además yo creo que, si se mantuviera lo de ir por detrás —en este caso necesariamente tendría que ir por detrás, puesto que sería también el cuarto cinturón de carácter interurbano—, pues sería una solución, casi casi, ideal. Nosotros nos hemos visto abocados a hacer una alternativa pues porque no había otro remedio; el Ayuntamiento se empeña en que tiene que haber tercero y cuarto, entonces nosotros hemos dicho: vale, con el cuarto estamos de acuerdo, si es que tiene que haber un cinturón de circunvalación en Zaragoza, entonces, si van a hacer el tercer y el cuarto, y tal como se están poniendo las cosas, vamos a hacer una alternativa; pero lo que se está hablando nos parece razonable.

*El señor PINILLA:* El cinturón para el futuro de la ciudad es el cuarto, no el tercero; el tercero nace ya desfasado por completo.

*El señor FUSTER MOLINS:* Yo, en este caso, no estoy en desacuerdo con la señorita, pero resulta que hay una contradicción tan grande que el Ayuntamiento está empeñado de que es muy diferente la misión de una vía urbana con la misión de... Entonces, ahí el ayuntamiento es donde más hinca la púa.

Nada más.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias. Partido Aragonés.

*El señor Diputado ESTEBAN SANCHEZ:* Yo me alegro profundamente, a título personal incluso, de la comparecencia que han tenido, de las explicaciones que nos han dado, porque a mí me han aclarado muchas dudas, me han aclarado muchas dudas. Creo que he sacado unas conclusiones y, lo estábamos comentando con el compañero, hemos sacado unas conclusiones interesantes que vamos a debatir con nuestro grupo municipal en el Ayuntamiento, que sabemos su pensamiento porque hemos hablado con ellos, pero con el que vamos a debatir el tema y, evidentemente, si se está hablando de que el tercer cinturón, el trazado actual lo consideran vía urbana, la única forma de que fuese vía urbana es hacer el cuarto, para que el cuarto sí que fuese interurbana y, entonces, el tercero en su trazado actual o no sería necesario o, simplemente, sería una vía urbana que hasta podría ser favorable para el desarrollo de los barrios de Torrero y La Paz. Entonces, hay esa otra posibilidad que se ha apuntado ahora, de solamente un cinturón, pero si el cuarto se hace antes —y quizá ahí es donde tendremos que insistir—, lo que actualmente es tercero sería una vía urbana más y, entonces, si el MOPU no lo hacía, veríamos si el Ayuntamiento tendría o no posibilidades de llevarlo a cabo. Pero, en cualquier caso, es una alternativa.

Por eso decíamos que a nuestro Grupo nos convence plenamente y nos alegra que hayan venido a darnos esta clase



de explicaciones que, desde el Grupo Parlamentario, desconocíamos, aunque nuestro grupo municipal las conociese, pero siempre ven más diez ojos que dos y, por supuesto, vamos a estudiar con todo detalle, porque nos parece muy interesante todo lo que nos han expuesto, para llegar a una solución que no deteriore la calidad de vida de los habitantes de esos barrios; eso por encima de todo.

Nada más. Agradecerles, como digo, sus explicaciones y ponernos en servicio. Muchas gracias.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Gracias, señor Esteban. Señor Bernad.

*El señor Diputado BERNAD ROYO:* Primero, el agradecimiento por la presencia de la Coordinadora, sin ninguna duda y, luego, una pregunta: ¿saben ustedes —es que yo no lo sé, exactamente no lo sé—, saben ustedes si en los Presupuestos Generales del Estado de 1994 está incluida la partida para realizar el cinturón?, ¿sí o no?, porque si no está incluida, va a ser muy difícil que la vuelvan a incluir.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias.

*El señor PINILLA:* En el plan puente de carreteras, para el periodo bianual 94-95, está incluida una partida de cinco mil ciento cuarenta millones para la realización del tercer cinturón; en el año 94 no se va a ejecutar, se acometería en el 95, pero existe ya una partida presupuestaria.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Existe una historia de gran costo, también, y son declaraciones que se han hecho; por ejemplo, el alcalde dijo que a principios del 94 se haría, cuando fuimos a Madrid lo desmintieron, posteriormente García Nieto, después también, lo desmintió, dijo que en el 95. Pero, efectivamente, está metido en ese plan bianual, son cinco mil y pico millones. Lo que pasa es que cinco mil y pico millones, me parece que..., a nosotros, vamos, se nos hace un poco corto.

*El señor PINILLA:* El Ayuntamiento está hablando de un coste de siete mil millones, aparte dos mil millones para expropiaciones, que los dos mil millones de expropiaciones los tendría que pagar el Ayuntamiento. Entonces hay un baile de cifras que no..., no sabemos muy bien si con esa partida se pueda hacer y, en caso de hacerlo, de qué manera se haría. Con cinco mil millones, desde luego, no puede haber muchas medidas correctoras de impacto ambiental.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Además existe el agravante de que hace aproximadamente hace cuatro años que se llegó a ese consorcio, a ese acuerdo, por lo tanto, si ese con-

venio donde se pusieron los cinco mil y pico millones hace cuatro años, hasta el 95 serán cinco años, por lo tanto eso está ya completamente desfasado, van a hacer corto.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias, señor Gregorio.

*La señora Diputada FIERRO GASCA:* Simplemente, comentar que creo que la obligación del pago de las indemnizaciones por expropiación es del Ministerio, por tratarse de un bien de interés público y social, o algo así, según me comentaron el otro día; o sea, escapa del Ayuntamiento.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Ese detalle no lo conocíamos nosotros; siempre nos han dicho que era el Ayuntamiento quien corría con los costes de las expropiaciones.

*El señor PINILLA:* Es que a nosotros, como ha dicho el compañero, precisamente porque consideran esto como calle urbana, como una calle, es el Ayuntamiento, sí.

*El señor GREGORIO URIBARRI:* Es el ayuntamiento, sí.

Si no hay más preguntas, queríamos agradecer que nos hayan escuchado y, desde luego, recordar a los políticos que están aquí, que a los que somos ciudadanos de a pie y que vivimos en barrios se nos tiene que escuchar. Este no es el caso, pero, a nivel de instituciones, queremos recordar que son los mismos partidos que están aquí los que están gobernando en el Ayuntamiento y que, vamos, esto no pretende ser un rapapolvo, pero casi casi. Somos ciudadanos y se nos pide a la hora de votar que nos movilizemos y vayamos a votar, y luego no existe esa dinámica de participación.

*El señor FUSTER MOLINS:* Que se practique la democracia.

*El señor Presidente (CONTIN PELLICER):* Muchas gracias a los comparecientes por su ilustrativa charla con todos nosotros. Aclararles que su escrito tuvo entrada en el mes de noviembre, pero el mes de diciembre y sobre todo el mes de enero no son épocas parlamentarias, con lo cual hubo que demorar esta comparecencia de hoy, en la cual tuvimos el mayor interés desde el primer momento.

Muchas gracias.

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

¿Se aprueba el acta de la sesión anterior?

Se levanta la sesión. [A las doce horas y cuarenta y cinco minutos].





## DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES DE ARAGON

Precio del ejemplar: 200 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 1994, en papel o microficha: 13.000 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 1994, en papel y microficha: 14.200 ptas. (IVA incluido).

Precio de la colección 1983-1993, en microficha: 75.100 ptas. (IVA incluido).

Suscripciones en el Servicio de Publicaciones de las Cortes, Palacio de la Aljafería - 50071 ZARAGOZA.

El pago de la suscripción se realizará mediante talón extendido a nombre de las Cortes de Aragón.