

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muy buenas tardes, señoras y señores diputados, bienvenidos todos a esta Comisión de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda de hoy 30 de marzo de 2022. *[Se inicia la sesión a las dieciséis horas y dos minutos].*

Dejando el primer punto del orden del día para al final como viene siendo habitual, comenzamos por el punto número dos, que es el debate conjunto y votación separada de las siguientes proposiciones no de ley: proposición no de ley número 324/21 Sobre la reparación y mantenimiento de la Vía Verde Ojos Negros, límite, provincia de Teruel, presentada por el Grupo Popular y la proposición no de ley número 325/21 Sobre mantenimiento de la Vía Verde Val de Zafán, presentada también por el Grupo Popular. Para la presentación y defensa de las mismas dispone de ocho minutos el señor Fuertes.

El señor diputado FUERTES JARQUE: Muchas gracias, señora presidenta. Pues sí, efectivamente, hemos juntado dos proposiciones no de ley que habíamos presentado sobre sendas de vías verdes que tenemos en la provincia, aunque también cogen a alguna otra provincia, y decir que dentro la provincia, pues hay dos grandes vías verdes, como digo, que son muy utilizadas y sin duda con una gran atracción turística deportiva que atrae pues a muchos visitantes, tanto en bicicleta como senderismo, que lleva consigo pues una ocupación hotelera y de restauración muy importante en el camino que discurren las dos grandes vías verdes.

La primera de ellas nace en la provincia de Teruel, atravesando las localidades desde Ojos Negros hasta el municipio de Algimia de Alfara que es un municipio de la provincia de Valencia, pero pasando también en determinados momentos por la provincia de Castellón. Decir hoy aquí que es la más de España. Mide, 167,5 kilómetros y una vez allí incluso también se puede hacer una etapa adicional para llegar a la misma Valencia capital por la llamada vía Churra, que también he listado de mantenimiento, pero ya no es competencia nuestra, que es la Comunidad Valenciana.

Hay diez razones que consideramos que son muy importantes en defensa de esta vía verde.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Primero por su origen apasionante, que es la antigua vía minera que circulaba por la provincia, por ser la más larga de España y que se puede recorrer como cada uno quiera, pues poner etapas más largas, más cortas, etcétera. Está debidamente señalada y accesible. Es un recorrido de dificultad fácil, con un recorrido muy plano y con bajadas que era la trayectoria que llevaba el tren. Recorre tres provincias en un sólo viaje, recorre cinco importantes rutas: la Vía Verde Ojos Negros, el Camino del Cid, la Vía Churra, la Vía Angusta y la ruta del Santo Grial.

Por su gastronomía y su implicación con el turismo, vemos el cielo más estrellado de España, que se ve por ahí en la provincia de Teruel, podemos saborear la trufa negra, muy importante también en la zona de Sarrión y el viaje ofrece calma, libertad y felicidad.

Por todo ello es una recomendación muy importante.

Respecto a la otra gran vía, se llama Val de Zafán y atraviesa tres comarcas turolenses: Bajo Martín, Bajo Aragón y Matarraña. Es un poco más pequeñita, con una extensión de ciento treinta kilómetros, naciendo en La Puebla de Híjar y acaba en la desembocadura del Ebro en Tarragona. Tiene un pero, esta vía verde, tiene un pero porque tiene un parón de alrededor de veinticinco kilómetros en la zona de Alcañiz, que no está habilitado como en sí como en vía verde y que es un tema también pendiente de realizar.

Tiene la característica de que es una vía verde que nace en la montaña y acaba en el mar, — que no es muy común —, y recorre parajes tan bonitos como puede ser los puertos de Beceite, bosques y arroyo del Parque Natural y el valle del Ebro y Naranjales. Destaca un punto mágico en Valdealgorfa, que es el túnel del equinoccio de primavera, que dos kilómetros que tiene, que también es digno de ver, y todo ello, pues ha llevado a la creación de empresas turísticas de aventura ligadas a la vía. Solamente el alquiler de bicicletas en las zonas se ha quintuplicado con empresas que se han instalado en la zona, por lo cual crean también y fijan población.

Pero hay un pero. Al final estas dos vías tienen unas características comunes, que es la razón de presentar esta proposición. Pues que tienen firme en mal estado, hay baches, tiene desprendimientos, hay vallas rotas, hierbas en la vía, señalizaciones rotas o caídas, arcones rotos, falta de iluminación en algunos túneles, etcétera.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

En resumidas cuentas, en las dos vías adolecen de un adecuado mantenimiento por el paso del tiempo, porque al final, entre las condiciones climatológicas, vandalismo, el uso, etcétera, se van deteriorando y entre unas administraciones y otras, como se suele decir, pues la casa sin barrer y la vía es la que lo está pagando.

Sé que el Departamento de Vertebración está trabajando en conseguir la ruta Eurovela que aproveche todas las vías para integrarlas en el itinerario que conecta con Europa, efectivamente, y que se reafirmó también el consejero Soro en la Estrategia Aragonesa de la bicicleta que personalmente yo asistí y se comprometió para la realización de todas estas vías.

Totalmente de acuerdo en una ruta europea que atravesase el Pirineo central y conectar con Lisboa, aprovechando las vías verdes. Totalmente de acuerdo en que Aragón sea un destino para el ciclo turismo de referencia en el sur de Europa. Totalmente de acuerdo en la unión de dos vías verdes para crear un circuito de cuatrocientos cincuenta kilómetros atravesando Valencia, Teruel, Alcañiz y el delta del Ebro. Totalmente de acuerdo del proyecto ciclo turista transfronterizo para unir Zaragoza, Huesca, con Pau, Tarbes y Toulouse, pero efectivamente son proyectos a largo tiempo, y el largo plazo que espero que pronto se hagan, pero, evidentemente el tiempo va a ser muy largo. Esta proposición que presentamos va de mantenimiento, no va de creación, mantenimiento de lo que tenemos. Varios clubs ciclistas, ayuntamientos, comarcas se ha manifestado, pues, las quejas de Estado y, sin duda, yo creo que al final el Departamento de Vertebración tiene mucho que decir. En una es competencia total y en otra no, pero bueno, yo creo que dentro de la estrategia que lleva aragonesa de la bicicleta tiene algo que decir, se tiene que implicar, por lo cual, creemos es urgente que se solucione este problema de una manera rápida y eficaz. Por lo cual hemos presentado las dos iniciativas que esperemos que salgan adelante.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Fuertes. A la proposición no de ley 324/21, la de Vía verde Ojos Negros, se han presentado dos enmiendas. La primera de ella presentada por la Agrupación Parlamentaria de Izquierda Unida, señor Sanz, dispone de tres minutos para su defensa.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

El señor diputado SANZ REMÓN: Sí. En el ámbito del debate compartido de ambas propuestas que tienen que ver con la puesta y el mejoramiento de las vías verdes que en este caso concreto circulan por Teruel, ambas, desde luego, con un potencial clarísimo en materia de turismo sostenible, en materia de diversificación de la economía, en materia de fomento de la venta de productos locales y turismo endógeno, en materia de turismo cultural y sobre todo también para desestacionalizar la oferta productiva y en este caso turística, y muchos otros considerandos que hemos ido debatiendo ya en multitud de iniciativas. Recuerde que Izquierda Unida concretamente, ha presentado varias de ellas que tienen que ver, por ejemplo, con el impulso Eurovelo, con lo cual también nos parece correcto, lo que planteamos y lo que se planteaba, — como ya le dijimos al consejero —, dentro de lo que es la Estrategia Aragonesa de la Bicicleta, con esa unión de rutas y ese fomento de poner a Aragón en el mapa de lo que sería el turismo ciclable, importante también, como decimos, que se desarrolle, y se desarrolle cuanto antes.

La misma estrategia habla precisamente de la garantía de mantenimiento de estas vías en el segundo año mediante la partida que hay para el mantenimiento de carretera, que nos puede parecer interesante, pero no podemos obviar que Aragón, además de estas dos, tiene otras cinco más, cuatro en Teruel, o sea, cuatro en la provincia de Zaragoza, cuatro vías verdes en la provincia de Zaragoza y una en la provincia de Huesca, y quizá deberíamos abordarlas en su conjunto, y eso es lo que planteábamos con afán constructivo siguiendo el espíritu que es de lo que se está haciendo, y siguiendo el espíritu también de lo que propone el portavoz del Partido Popular sólo para las vías verdes de Teruel.

Porque es verdad que a pesar de que discurren parcial o íntegramente en un territorio, todas deben estar incardinadas en una estrategia general, teniendo en cuenta además, la diversidad de modelos de gestión que hay con respecto a su propia naturaleza. Hay caminos naturales que han contado con fondos del ministerio, hay cuestiones competenciales de transferencia a nivel comarcal... En fin, hay una serie de cuestiones complejas que requerirían de esos espacios de coordinación. En ese sentido, Izquierda Unida plantea una enmienda que lo que propone es, pues eso, establecer un plan de dinamización, que entendemos debe ser no sólo en el marco de su uso ciclista,

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

también hay otros usos que se pueden poner encima de la mesa, de hecho, ya los tienen y sobre todo, pues incluir esa garantía presupuestaria.

Pero, en cualquier caso, como le decimos, nos parece, nos parece correcto que se impulse este plan, que se impulsen estas cuestiones que tienen que ver con otro modelo de turismo y, sobre todo, con otra, con otra forma de entenderlo y en ese sentido pues no tendremos ningún problema, seguro que no hay problemas para que entre todos y entre todas lleguemos a un consenso que nos pueda permitir abordar este debate con la unanimidad que requiere.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Sanz. Por parte de los Grupos Parlamentarios Socialista, Podemos Equo Aragón, Chunta Aragonesista y Partido Aragonés se ha presentado también una enmienda a esta iniciativa, la 324/21 y otra enmienda a la PNL 325/21. Para la defensa de ambas dispone de un poco más de tres minutos el señor Palacín.

El señor diputado PALACÍN ELTORO: Gracias, presidenta. Desde el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón se lleva varios años trabajando para dar un impulso decidido al sector de la bicicleta, articular los mecanismos necesarios para que Aragón no solo acoja al universo ciclista como ocio o deporte, sino con un carácter transversal y especialmente como una oportunidad de crecimiento económico y por qué no, como una herramienta para poder fijar y atraer población.

A través de la Estrategia Aragonesa de la Bicicleta, que es un proyecto del Gobierno de Aragón que se aprobó hace dos años, a finales del año 2020, pero en el que ya se estaba trabajando con anterioridad, primero, a través de un proceso participativo donde se realizaron diferentes sesiones por todo el territorio con los agentes implicados y posteriormente plasmando la información en un documento de consenso entre las diferentes administraciones.

Sobre la solicitud, lo que solicita la proposición no de ley, es cierto que falta todavía trabajo por hacer, se ha empezado a hacer, pero desde el departamento ya se han dado los pasos necesarios y pertinentes.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

En cuanto a las proposiciones no de ley empezaré por la segunda, por la Vía verde de Val de Zafán. En este caso no es competencia del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Estas han sido asumidas por las comarcas por las que discurre dicha vía, el Bajo Martín, el Bajo Aragón y el Matarraña. A pesar de esta situación, el Departamento de Vertebración, y en concreto, la Dirección General de Transportes trabajan para coordinar desde la Mesa de la bicicleta las distintas administraciones que intervienen para que estas labores de mantenimiento se realicen de una manera regular, ya que el camino natural, Vía verde Val de Zafán es un activo muy importante, como así explicaba el portavoz del Partido Popular en términos de usos ciclo turísticas, pero también en términos socioeconómicos.

En esa línea hemos presentado la enmienda a esta proposición no de ley.

En cuanto a la Vía verde de Ojos Negros contando actualmente y desde su puesta en servicio en el año 2007, cuenta con 93,84 kilómetros reconvertidos en camino natural. Como ya se ha comentado, en 2021 se elaboró con medios propios de la Dirección General de Transportes un minucioso estudio de toda la parte turolense con las actuaciones que debían realizarse para una reforma integral de la misma. En su trazado cuenta con varios túneles, siendo la iluminación de dos de ellos respuesto, que se ha realizado en estas últimas fechas, en el túnel de Sarrión, en el túnel de Formiché, dos.

Se han incorporado en ellos sistemas de iluminación led provistos de detectores de presencia para minimizar los consumos de energía. Estas actuaciones están contempladas en el proyecto de mejora y modernización de la Vía verde de Ojos Negros, que se redactó en junio de 2021 y que contempla una actuación en todo el tratado desde Santa Eulalia, hasta Albentosa, el límite de la provincia de Castellón, con un presupuesto de más de dos millones de euros. Este proyecto tiene como objetivo devolver paulatinamente a la Vía verde una buena condición de uso para lo que se contemplan, entre otros, el drenaje, el desbroce de márgenes de la plataforma, el acondicionamiento del firme, la señalización, el balizamiento y el acondicionamiento de las áreas de descanso.

Además, dentro de esa Estrategia Aragonesa de la Bicicleta, que está enmarcada dentro del contexto europeo hacia un respeto al medioambiente y hacia un mundo más

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

sostenible, por ese motivo, con vista al futuro, se trabaja para hacer que estas dos vías verdes se puedan unir con ciento sesenta kilómetros nuevos que no solo conectarían las localidades de Teruel y Alcañiz, sino que materializarían un circuito ciclo turista de cuatrocientos cincuenta kilómetros con salida al Mediterráneo, atravesando Valencia y Tarragona y conectando con la Eurovelo 8.

Además de conectar la Vía verde de Utrillas para llegar hasta Zaragoza desde Teruel formando parte de otra ruta Eurovelo que unirá Lisboa con Toulouse.

Ambas actuaciones materializan un ambicioso proyecto por parte del Gobierno de Aragón que el departamento afronta como uno de los ejes estratégicos con el que hacer de la provincia de Teruel un destino de referencia para el ciclo turismo con el objetivo de crear desarrollo económico en gran parte de la provincia y posibilitar de esta forma la fijación de población y la llegada de nuevos pobladores.

Como he dicho, hemos presentado una enmienda para cada una de las iniciativas que se adaptan al trabajo que se está realizando ya en este momento por parte del Gobierno de Aragón y que lo que pretende es que, el ciclo turismo y que las vías verdes sean un motor económico y de desarrollo de la zona y que esperemos que acepten y lleguemos a un acuerdo. Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Palacín. Es el turno ahora para los grupos no enmendantes. Por el Grupo Parlamentario Vox en Aragón, señor Morón, tiene la palabra.

El señor diputado MORÓN SANJUÁN: Gracias, señora presidenta. Bien, pues en Vox consideramos que las vías verdes son una magnífica oportunidad para el emprendimiento y para potenciar la práctica deportiva y lúdica de ciclismo.

Pero bueno, en esto que podemos probablemente estar de acuerdo todos los grupos, como se suele decir, “*Obras son amores que no buenas razones*”. Hay que aterrizar y concretar algo más. Y lo cierto es que la enmienda que presenta el Gobierno, pues concreta muy poco para tener la capacidad de información del estado actual de estas vías, porque si no están especialmente de acuerdo en realizar ese estudio es porque

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

ya tienen el estudio, pues para tener ese estudio y esa información pues parece que concreta poco, aporta poco a la propuesta del Grupo Popular.

Por lo tanto, consideramos que es una enmienda que en ese sentido, pues no sé si el grupo proponente aceptará, pero que realmente no aporta absolutamente nada.

Lo cierto es que de los quince millones de la Estrategia Aragonesa de la Bicicleta sólo se van a incluir para el mantenimiento de la red de vías ciclistas de Aragón quinientos cincuenta mil euros en siete años. Es decir, unos setenta y ocho mil euros al año, cantidad que nos parece muy insuficiente teniendo en cuenta la extensión, la extensión que tienen las vías verdes en Aragón, y más, teniendo en cuenta también que se quieren ampliar, como se ha estado comentando anteriormente, y también el destino que se hace de muchas partidas económicas por parte de este Gobierno de Aragón, gasto superfluo que no aporta absolutamente nada.

Por tanto, entendemos que esta partida es muy insuficiente y que, evidentemente hay que incrementarla. Nosotros, por otra parte, apoyaremos las dos, las dos propuestas y confiamos en que el grupo proponente no acepte las propuestas del cuatripartito. Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Morón. Y por el Grupo Parlamentario Ciudadanos Partido de la Ciudadanía, señor Ortas, tiene la palabra.

El señor diputado ORTAS MARTÍN: Gracias, señora presidenta. Bueno, pues hoy hablamos de las Vías verdes. El Gobierno de Aragón aprueba una estrategia sobre la bicicleta que pudimos ver su presentación, este, incentivar el uso de la misma.

El paradigma actual del turismo pues hace apostar, lógicamente, por desarrollar este tipo de vías, ya que la gente pues busca generalmente pues un tipo de turismo relacionado con la naturaleza, el deporte, etcétera.

Además, está claro que esto podía ser un motor económico y desarrollo indudable de la zona.

Tanto la Vía de Ojos Negros, —ya lo ha dicho el grupo proponente—, es la más larga de España superando los ciento setenta y siete kilómetros, como la Vía de Zafán,

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

con ciento treinta, son realmente interesantes para apostar por este tipo de turismo. Además, el hecho de que circulen a través o empleen lo que era la antigua vía del tren, pues hace que los desniveles sean suaves y puede ser muy interesante para realizar el turismo familiar.

El problema de estas vías pues actualmente, pues es el deterioro de las mismas, y sobre todo, pues el pésimo estado que se encuentran en algunas de las zonas, y además, incluso algún área se ha dicho que tiene alguna zona de ciertos kilómetros pues que es inexistente o no es considerado como vía verde.

Lógicamente, si queremos apostar por este tipo de turismo y la gente viene a Aragón, a realizar estas vías o estos proyectos, pues deteriora un poco la imagen de nuestra comunidad el hecho de que muchas zonas se encuentren en tan mal estado.

Se deben apostar, lógicamente, pero no solo con estrategias, no solamente con palabras, sino al final apostar decididamente por esto, es incluir presupuestos. Y para ello pues, lógicamente, hay que destinar fondos. Otro grupo anteriormente también ha dicho y ha explicado, pues que nos parece realmente insuficiente los fondos que se destinan, sobre todo con la importancia que podían tener unas zonas. Unas zonas además, que supondría potenciar su turismo, y que actualmente pues a lo mejor sufren de poca población y que bueno, pues puede ser un motor de desarrollo.

Sí que hubo, se presentaron fondos europeos, pero los fondos europeos, yo creo que en este caso no han tenido en cuenta las zonas despobladas. Mucho de los fondos europeos en materia movilidad, pues se refieren a las áreas metropolitanas y de hecho, alguna de las zonas cercanas a Zaragoza y Teruel, relativo a estas vías, pues se van a condicionar pero los propios fondos europeos no permiten que se destinen para el resto del trayecto, lo cual yo creo que es un error ya que los fondos europeos se han destinado sobre todo a movilidad, pues a las ciudades o las metrópolis y se han olvidado, pues un poco de las zonas más despobladas.

Pero lo que está claro es que si los fondos europeos no llegan, que era una buena herramienta que se dispone actualmente, pues tendrá que ser el Gobierno de Aragón el que pase de las palabras y pase a los hechos, y los hechos no son más que habilitar partidas presupuestarias y adecuar estas zonas que seguro que redundará en beneficio de todos los aragoneses. Gracias.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Ortas. Vistas y presentadas las tres enmiendas presentadas, señor Fuertes, dispone de tres minutos para fijar su posición en cuanto a cada una de ellas.

El señor diputado FUERTES JARQUE: Muchas gracias señora presidenta. Bueno, empiezo por la de la proposición no de ley 324/21 sobre la de la Vía verde de Ojos Negros Teruel. Decir que sí la vamos a aceptar y me explico por qué.

En principio, la enmienda, perdón, la PNL que habíamos presentado llevaba dos puntos, que el primero era realizar el estudio y la recepción real de la vía, lo cual el Gobierno de Aragón comunica que está hecho el estudio, por lo cual, pues huelga que lo vuelvan a realizar. Sí lo pediremos al departamento para conocerlo, y el segundo era [...?] la partida presupuestaria que creemos que si en la enmienda que presenta el cuatripartito, sí va la motivación para para que al final pueda desarrollarse en cuanto al tema económico. Y me explico, porque de las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a continuar apostando, evidente, pero sobre todo, que siga comprometido con la dotación de las partidas necesarias para su mejora progresiva.

La palabra mejora progresiva entendemos que va a más y su mantenimiento, por lo cual pensamos que puede adaptarse a la proposición que habíamos presentado, por lo cual la aceptaríamos en su literalidad, tal y como sale.

Y respecto a la de Val de Zafán pues hemos llegado a un pequeño acuerdo ahí cambiando alguna que otra cosa, porque aquí sí que nos cambia un poco la situación de esta vía. Es competencia comarcal, no es competencia del Gobierno Aragón. Entonces ahí intervienen tres comarcas. Entonces, respecto al texto que había, — y si no que me corrija el portavoz de Chunta —, hemos quedado que sería: “*coordinar y comprometerse a través de la Mesa de la Bicicleta con las administraciones competentes para que desarrollen las acciones necesarias para su conservación y mantenimiento*”. Entonces, introduciendo la palabra “*comprometerse*” con las administraciones competentes, este caso, comarcales y la palabra “*mantenimiento*” al final, pensamos que puede desarrollarse en el mismo sentido de lo que decía la proposición, por lo cual, con esas ampliaciones estaríamos de acuerdo.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

[...?] la de Izquierda Unida, no la aceptamos. No la aceptamos, no por porque no estemos de acuerdo ni muchísimo menos, sino porque particularmente desconozco las demás vías de Aragón. Tendría que analizarlas. No descarto ni muchísimo menos el estudiarlas, y de hecho las estudiaré, primero competencial, segundo, qué vías son y tercero, qué partidas económicas puedan tener. Por lo cual no descarto en una próxima comisión las traigamos, pero de momento, no aceptaríamos la enmienda de modificación que ha presentado Izquierda Unida.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Perfecto, señor Fuertes. Pues creo que ha quedado claro cómo quedarían cada una de las iniciativas a votar. Pasamos a votar en primer lugar la proposición no de ley 324/21 con la aceptación de la enmienda presentada por los grupos que apoyan el Gobierno. **¿Votos a favor? Diecisiete votos a favor. ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Una abstención Queda aprobada la proposición no de ley 324/21. Pasamos a la votación de la proposición no de ley 325/21 también con la aceptación de la enmienda presentada. ¿Votos a favor? Diecisiete votos a favor. ¿Votos en contra? Ninguno. ¿Y abstenciones? Una. Por tanto, queda también aprobada la proposición no de ley 325/21.**

Turno ahora de explicación de voto por la Agrupación Parlamentaria de Izquierda Unida, señor Sanz.

El señor diputado SANZ REMÓN: Sí, bueno, hemos votado a favor, porque evidentemente estamos de acuerdo en lo que plantean de mejoramiento de estas vías verdes. Pero en cualquier caso, volvemos a la mayor. Es decir, yo creo que esto hace falta, para esto falta un abordaje transversal e integral y en ese sentido, independientemente de las casuísticas, competencias y situaciones, pues bueno, abórdense también para ponerlas en valor, en común, que sería el elemento que uniría, no, la voluntad de poner en común y poner en valor este tipo de recursos y de infraestructuras.

En cualquier caso, bueno, bien, que se haya aprobado el impulso, una vez más, de estas dos vías, que desde luego para Izquierda Unida son importantes.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias señor Sanz. ¿Por el Grupo Aragonés? ¿Por el Grupo Vox en Aragón, señor Morón?

El señor diputado MORÓN SANJUÁN: Sí. A ver, evidentemente, es difícil estar en contra del texto que se ha aprobado, pero, claro, yo creo que cuando se presenta una iniciativa o cuando se aprueba una iniciativa en una comisión, pues que hay que tener un objetivo más allá del trabajo que a todos nos cuesta tratar estos temas, no, el tiempo que les dedicamos. Creo que hay que aportar algo más. Evidentemente, las iniciativas iniciales del Partido Popular recogían dos cuestiones que nos parecían muy importantes, que era realizar un estudio, una actualización de la situación de estas vías verdes para poder acometer esas labores de mantenimiento y de priorización de actuaciones y eso no ha quedado reflejado al final en el acuerdo.

Por tanto, creemos que es realmente es un tiempo baldío el que hemos empleado en esta iniciativa. Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Morón. Por Chunta Aragonésista, señor Palacín.

El señor diputado PALACÍN ELTORO: Sí, para agradecer el que hayamos llegado a un acuerdo. La verdad es que, señor Morón, no entiendo sus argumentos. Piden un estudio y está hecho de junio de 2021, ¿no querrán que gastemos recursos otra vez en hacer un estudio nuevo! Dice que el estudio concreta poco, ¡hombre, pues está hecho! Un proyecto concreto, proyecto de mejora y modernización de la vía verde de Ojos Negros, y además es que se esté invirtiendo, y se puede ver cómo se está arreglando actualmente. Por lo tanto no entiendo por qué se ha abstenido siendo que dice usted que está a favor y que se concreta poco. La verdad es que son raros los argumentos que ha utilizado.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Palacín. Por el Grupo Podemos Equo Aragón, señora Prades.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

La señora diputada PRADES ALQUÉZAR: Gracias, señora presidenta. Yo también agradecerle que hayamos podido llegar a esta transacción. Alegrarme por la parte turolense que me toca. Creo que reconocemos el valor de estas vías, ya no solo dentro del entorno del ciclo turismo, sino también su potencial como eje vertebrador, generador de empleo y también por la apuesta por la movilidad sostenible.

En esas transacciones que se han llegado a cabo, pues se ha reconocido también el trabajo que se ha desarrollado por parte del departamento, que es mucho, evidentemente, y está encima de la mesa ese estudio que ya se realizó en el 2021 y también hay una hoja de ruta marcada a través de la Estrategia de la Bicicleta.

Como aquí se ha puesto en evidencia, cada vía verde depende de cada ámbito competencial, de administraciones distintas, y creo que con el texto que casi todos aquí hemos hoy apoyado queda refrendada el apoyo de estas Cortes por ese tipo de turismo y por la, que salgan adelante estas dos vías, así que muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señora Prades. ¿Por el Grupo Ciudadanos Partido de la Ciudadanía? ¿Por el Grupo Popular? Señor Fuertes.

El señor diputado FUERTES JARQUE: Sí, gracias señora presidenta. Simplemente, bueno, alegrarme de que haya salido, más que nada por el compromiso. Yo creo que hemos arrancado entre todos, y sale de esta Comisión un compromiso por parte del Gobierno de Aragón de mantenimiento, de aumentar las partidas y un compromiso con la de Val de Zafán, que antes no lo tenía. Por lo cual, yo creo que en toda proposición al final lo que se intenta es que salga delante de la mejor manera posible y con los compromisos de aumentar, como digo, el tema económico, el tema de mantenimiento, el estudio que está hecho, que vuelvo a repetir, que lo pediremos para estudiarlo en detenimiento y el compromiso con otra vía que no es competencia de Aragón, pero el Gobierno de Aragón se va a poner a trabajar con ella, — tal y como dice la enmienda que se ha presentado y hemos enmendado entre los dos grupos —, pues alegrarme de que haya salido adelante y espero que esto sea una realidad lo antes posible.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

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

El señor diputado SABÉS TURMO: Muchas gracias presidenta, y gracias señor Fuertes por trabajar en busca de este acuerdo. Porque, usted lo decía, inicialmente hay una vía que no, por decirlo de alguna manera, poco tiene que ver con el Gobierno Aragón, pero que sí que es verdad que hay un compromiso y así se ha establecido también por el resto de portavoces que lo que pretenden es que, en coordinación con esas tres comarcas, que son las titulares, por decirlo de alguna manera, de esa vía, pueda buscarse soluciones y pueda buscarse, al final inversión para realizar esos mantenimientos tan necesarios y esas mejoras en esta vía.

Y en cuanto a la que sí que es competencia del Gobierno de Aragón, se ha visto como sí que hay una voluntad política y una voluntad política con el presupuesto. Podemos definir si es mucho o es poco, pero evidentemente es el que es y es el que se está ejecutando ya en este ejercicio, con trabajos anteriores, también, en otros ejercicios, y en el que hay un compromiso para continuar desarrollándolo en los próximos meses.

Porque el tema de las Vías Verdes y la Estrategia de la Bicicleta y la posibilidad de generar un tipo de turismo que en este Aragón interior, que es el que tenemos, pues nos lleva a poder aportar una actividad económica que puede ser incluso diferente a la que se ha tenido en los últimos años, y que nos puede llevar también a generar una riqueza en ese mundo rural tan necesario en estos momentos.

Y sobre todo, desde esa pandemia en el que el turismo también probablemente ha cambiado, ha cambiado bastante. Que probablemente ese cambio ha llegado para quedarse y que tenemos que seguir potenciando en esa España interior, en ese Aragón interior que tiene tantas potencialidades y en este caso, las tres provincias aragonesas las tienen y Teruel también. Muchas gracias, presidenta.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias. Pasamos, por tanto, al punto número tres, debate y votación de la proposición no de ley número 130/22 sobre la apertura del espacio fronterizo Bielsa Aragnouet, presentada por el

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Grupo Parlamentario Ciudadanos Partido de la Ciudadanía. Para su presentación y defensa dispone de cinco minutos el señor Ortas.

El señor diputado ORTAS MARTÍN: Gracias, señora presidenta. Traemos una iniciativa para hablar sobre la situación que se vive ahora mismo en el paso fronterizo de Bielsa. Es una conexión que ha sufrido diversos reveses. Uno, primero, ya solicitó delimitar el paso de camiones, se cerró el paso nocturno de los mismos, ya que en la zona francesa, pues atravesar pequeñas poblaciones y el ruido ocasionado por las noches por este tipo de transporte, pues resultaba molesto a los vecinos.

Y luego un segundo paso que supuso el posterior cierre total del paso fronterizo limitándolo desde las diez de la noche hasta las seis de la mañana. La Prefectura de los Altos Pirineos dictaminó este cierre basándose en que esto pues contribuiría a la lucha contra el terrorismo.

Hablamos sobre el derecho de la libre circulación de personas en esta proposición no de ley. Sí que es cierto que no lo impide, pero, bueno, no es cierto que delimita el uso horario de las mismas y de este paso, lo que supone además un agravio para las empresas de la zona norte ya que si se reciben turistas en la zona de Sobrarbe y tienen que volver turistas que digamos que están en los alojamientos franceses y tienen que regresar a su alojamiento, pues lógicamente, está muy limitado ya que tienen que realizar los [...] de las diez de la noche.

Este año fue el único paso que se cerró, en la decisión que tomó la República Francesa sobre el cierre de pasos fronterizos con España, hubo cerca de una veintena, pero sí que es cierto que ha existido una cierta presión local y el paso de Pierre de Saint Martin en el Roncal y el Portillo en el Valle de Arán pues han sido abiertos y actualmente no hay una delimitación horaria como sí que está produciéndose en el paso fronterizo de Bielsa y que es el que más afecta, en este caso, a la Comunidad Autónoma de Aragón.

Conocimos a través de la prensa que el consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, el señor Soro, se había dirigido a la Prefectura francesa solicitándole que ya, una vez pasada esta situación excepcional, se realizara la apertura al tráfico rodado permanentemente de este paso fronterizo. Si bien es cierto que estamos

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

en una carretera de ámbito competencial autonómico, relaciones bilaterales entre España y Francia, pues lógicamente, dependen del Gobierno central y además, tratándose de un país vecino, cosa hay muchas relaciones bilaterales entre los distintos ministerios, en este caso, pues normalmente el Ministerio del Interior español con el Ministerio del Interior francés, son los encargados de hacer la custodia de estos pasos fronterizos, por lo que le solicitamos esta proposición no de ley, instar al Gobierno de Aragón para que, a su vez, inste al Gobierno de España a que se implique de forma decidida en la apertura de este paso, ya que, como digo, pues está suponiendo un agravio comparativo con otras zonas, en este caso, de Cataluña y de Navarra, y que sí que está afectando negativamente en las empresas de turismo, sobre todo de restauración, que como digo, pues, lógicamente todas las personas que se desplazan de Francia a España, pues no se pueden quedar a cenar, por ejemplo, debido a la limitación horaria y sí que solicitamos pues la implicación del Gobierno español para resolver esta situación que debería ser excepcional. Se aludió a un problema de terrorismo, también es cierto que estábamos en un momento en que existía el problema del COVID, y se intentaba limitar un poco el paso de las personas y la libre circulación, pero, actualmente y habiendo una infraestructura existente y en plenas condiciones, no parece muy adecuado que entre dos países vecinos exista una limitación de este tipo en el perjuicio de la movilidad de las personas.

Por lo tanto nosotros queremos traer aquí este problema, un problema que en la zona pues es importante para impulsar de esta forma al Gobierno de España a que ponga cartas en el asunto y se solucione de la mejor manera. Gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias señor Ortas. Es el turno ahora para el resto de grupos parlamentarios. Por la Agrupación Parlamentaria Izquierda Unida, señor Sanz, tiene la palabra.

El señor diputado SANZ REMÓN: Gracias, presidenta. Brevemente, si la motivación no persiste, la motivación que nos hace cerrar la apertura veinticuatro horas de ese paso por el túnel de Bielsa no persiste como pasa en otras localidades, como pasa en otros pasos fronterizos, como ha detallado el portavoz de Ciudadanos, bueno, pues

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

parece lógico y razonable emplazarnos a recuperar precisamente esa movilidad durante las veinticuatro horas.

Yo sé que el departamento lo ha trasladado ya y yo creo que esto es una cuestión, —como bien dice el proponente—, de bilateralidad y en ese caso nos parece razonable la propuesta y la votaremos favorablemente.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Sanz. Por el Grupo Parlamentario Aragonés, señora Peirat.

La señora diputada PEIRAT MESEGUER: Muchas gracias, presidenta. Pues yo también seré breve señor Ortas. Hablamos hoy de un tema importante como es la apertura del espacio fronterizo que usted ya ha explicado y en la que ya le adelanto que mi grupo parlamentario, Grupo Parlamentario Aragonés, votará a favor de su iniciativa. Y votará a favor, porque el Gobierno de Aragón desde la Consejería de Vertebración, ya puso soluciones en lo que se refiere a solventar el tema de la apertura que, como ya decía antes, usted ha explicado perfectamente y el por qué éste fue cerrado.

Todos conocemos que el 12 de enero de 2021 se emitió un decreto con efectos desde el 15 de enero de 2021, el cual establecía el cierre del túnel de Bielsa de lunes a domingo, de diez de la noche a seis de la mañana por motivos de seguridad nacional y control de fronteras, sin establecer ninguna fecha límite. Ante tal situación, como bien le decía el consejero de Vertebración, solicitó, como todos ya conocemos, la reapertura de dicho túnel de noche y se está trabajando en este sentido. Y se está trabajando, porque el gobierno entiende que el cierre de dicho túnel acarrea consecuencias negativas para la actividad turística y la vida, tanto de los ciudadanos franceses como de los ciudadanos españoles.

Por lo tanto, pues una cuestión que compartimos y como he dicho al principio de mi intervención, votaremos a favor de su proposición no de ley. Nada más y muchas gracias, presidenta.

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

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

El señor diputado MORÓN SANJUÁN: Gracias, señora presidenta. Bueno, pues para el Grupo Parlamentario Vox en Aragón, esta anómala situación, por llamarla de alguna manera, que se está viendo en los pasos transfronterizos entre Francia y España, lo que traduce y revela claramente es la irrelevancia del Gobierno de España, incapaz de hacer valer el derecho a la libre circulación de los ciudadanos españoles por el territorio de la Unión, de acuerdo con los acuerdos de Schengen.

No creemos que tenga que ser el Consejero de Vertebración quien tenga que mediar para la apertura de estos de estos pasos. Bien, se puede agradecer su voluntad y su interés, pero evidentemente, no es su competencia, tan preocupado está siempre con las competencias que de su departamento. Pero tiene que ser el Gobierno de España, tiene que ser el Gobierno de España el que recabe de las autoridades galas la información que, según parece, justificaría el cierre de este túnel por las noches, cosa que, evidentemente parece que no deja de ser una excusa y que, por tanto, de no existir esos motivos que justificasen este cierre, pues lo que debería es exigir la apertura inmediata del túnel las veinticuatro horas del día.

Lo cierto es que mientras el Gobierno de España está titubeando en esta cuestión, o simplemente, no la aborda, no le interesa, pues cientos de aragoneses, como bien ha explicado el grupo proponente, se ven perjudicados en su quehacer diario y se están frenando las posibilidades de ocio y de turismo en la zona. Por lo tanto, votaremos a favor de la propuesta del Grupo Ciudadanos. Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias señor Morón. Por el Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista, señor Palacín, tiene la palabra.

El señor diputado PALACÍN ELTORO: Gracias, presidenta. El consejero se preocupa porque el túnel es absolutamente importante para la economía de la comarca de Sobrarbe. Se abrió hace cuarenta y seis años en el mes de noviembre de este año y fue un antes y un después para la comarca. Fue un antes y un después para la actividad económica, para la generación de empresas, para esa relación entre el sur de Francia y

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

esa parte del Alto Aragón y, desde luego, la situación que tenemos en este momento, hay que intentar poner todos los medios para que se termine de una vez.

En el año 2008 se creó el Consorcio del túnel de Bielsa por parte del Gobierno de Aragón y el departamento sesenta y cinco altos Pirineos con un objetivo que era mantener, mejorar el estado del túnel, que no estaba en mejores condiciones, mejorar el de las carreteras, ya que es una zona donde [...] lado francés, nieva mucho y necesitan un mantenimiento en cuanto a los aludes, y que se pudiera abrir veinticuatro horas y trescientos sesenta y cinco días al año, por, precisamente por eso, con ese objetivo para mantener y mejorar la economía de la zona y que las empresas que cierran o que están abiertas seis meses al año pudieran estar abiertas todo el año. Y eso supone el túnel de Bielsa en la comarca de Sobrarbe.

Desde junio del 2021 se subrogó todos los derechos y obligaciones del Consorcio en la FT Pirineos precisamente para seguir impulsando la economía de la zona. Estamos acercándonos además al verano, que es cuando más tránsito tiene, este túnel, donde es más importante, si se llegara a abrir por las noches, si son necesarias más tareas de mantenimiento. Por lo tanto, es necesaria esa implicación, como decía el consejero, ya se dirigió a la prefectura, que recordad que gracias al consejero ya se consiguió abrir durante la legislatura pasada en uno de los cierres y gracias a la presión que se hizo desde el Gobierno de Aragón se consiguió volver a abrir el túnel, cosa que desde el Gobierno de España no se hizo.

Por eso creemos que es muy conveniente esta iniciativa para implicar al Gobierno de España en esa relación bilateral con el estado francés para que se pueda abrir una infraestructura que, sin duda, es muy importante para la comarca de Sobrarbe y para el Alto Aragón. Por tanto, votaremos a favor.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Palacín. Por el Grupo Podemos Equo Aragón, señora Prades, tiene la palabra.

La señora diputada PRADES ALQUÉZAR: Gracias, señora presidenta. Mi grupo parlamentario también votará a favor de esta iniciativa porque consideramos que es importante que ese túnel, que esa vía de comunicación, esté abierta todos los días, todas las otras posibles.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Evidentemente estamos a la puertas de una temporada turística que, entiendo que todo el sector y toda la zona, toda la comarca, estará esperando para reactivar esa economía que lleva latente durante tanto tiempo a causa de, primero, de la pandemia y ahora de la guerra, y entendemos que si las causas que motivaron el cierre en su día pues ahora han decaído y otros pasos fronterizos ya se han levantado las restricciones, entendemos que no se sostiene que ahora mismo esas restricciones se mantengan.

Así que nos consta, como aquí se ha puesto en evidencia, que desde la consejería ya se han realizado acciones para conseguir este objetivo, así que, por lo tanto, votaremos a favor.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señora Prades. Por el Grupo Popular, señor Juste, tiene la palabra.

El señor diputado JUSTE SANZ: Muchas gracias, presidenta. Pues desde el Partido Popular también, por supuesto, apoyaremos la iniciativa.

Estamos hablando del túnel de Bielsa que une dos comarcas, el Sobrarbe y el departamento Altos Pirineos y la verdad que es importante pues para las dos zonas. Las sinergias entre las dos comarcas son fundamentales, en la actividad económica, en turismo. Hoy he visto datos de más de mil vehículos diarios con sobre todo presencia en el mes de agosto, en los meses de mayor carga turística, pero evidentemente, las sinergias son fundamentales. El que el túnel esté abierto durante todas las horas es fundamental también para el tema del transporte, el transporte, sobre todo, en productos agroalimentarios, que si no está, pues es más difícil el tránsito entre las dos zonas.

Ya se ha dicho, pero al final tenemos un compromiso en la Unión Europea de libre tránsito de personas y de capitales, y eso, tenemos que hacernos, bueno, el peso suficiente para que se lleve a cabo. Es un acuerdo, es una directiva comunitaria que está aprobada y se debe cumplir.

Luego, las razones que se han esgrimido, las dos veces que se ha cerrado, por razones sanitarias o por razones terroristas, yo creo que en estos momentos no se sustentan. Razones sanitarias, gracias a Dios, estamos en una mejor situación y la lucha

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

antiterrorista se tiene que hacer tanto a un lado de los Pirineos como al otro, a los dos, con lo cual, no entiendo muy bien por qué se cierra por la noche.

Yo estudiaba estos días un poco la historia del túnel. Bueno, también lo ha dicho el representante de Chunta. En 1976 se iniciaba el túnel y me pareció curioso ver, ese túnel se empezó con la participación de todos los vecinos del Sobrarbe y de Altos Pirineos, avalando el crédito con su patrimonio para que se pudiese hacer, con lo cual, fue una infraestructura muy demandada. En 1976 se terminó y, por lo tanto, estamos en los cuarenta y cinco años, cuarenta y seis se cumplirían en octubre.

Por lo tanto, yo le pediría al gobierno central, en estos momentos, el mismo interés que tuvieron en los años setenta los vecinos de la zona para construir ese túnel, y, por lo tanto, para que se reabra. Muchas gracias.

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

El señor diputado SABÉS TURMO: Muchas gracias, presidenta. Yo les invitaría a todos, —y ya le digo que votaremos a favor de esta proposición no de ley —, pero yo digo que les invitaría a todos a escuchar alcalde de Bielsa, al presidente de la comarca, alcalde de Aínsa, que es compañero suyo en estas Cortes de Aragón, y creo que entenderemos todos, todos la importancia que supone ese túnel en una comarca en la que no hay nieve, — les recuerdo que la nieve la tienen al otro lado del túnel—, y en el que hay una circulación de pasajeros, pero también de mercancías muy importante.

Y por eso desde el territorio, desde ese territorio despoblado, pero que está creciendo económicamente, en el que ese turismo del que hablábamos en la anterior proposición no de ley, pues está generando una actividad económica tremenda, muy importante, pues entienden y defienden en todo momento, — como lo hace también el Gobierno de Aragón —, la importancia de que Francia cambie su postura y permita finalmente, que el túnel esté abierto las veinticuatro horas del día, los trescientos sesenta y cinco días del año.

Pero me parece muy osado alguna intervención que he escuchado poniendo en duda el papel que juega el Gobierno de España en las relaciones bilaterales con Francia.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Me parece, de verdad, demasiado osado, que sin tener información, sin tener argumentos, sin tener datos, se pueda decir lo que se ha dicho hoy en esta Cámara.

Evidentemente, el Gobierno de España, como el Gobierno de Aragón, trabajan intensamente por la reapertura, en este caso, del túnel de Bielsa. Y el Gobierno de Aragón, todavía más si cabe, en ese sentido, porque es conocedor de la importancia que tiene este túnel, no sólo para la comarca del Sobrarbe, sino para toda la provincia de Huesca. Porque de hecho, como se ha indicado, el Consorcio del túnel de Bielsa, cuando se crea en el año 2008, se crea fundamentalmente con un único objetivo, y es que ese túnel pueda estar abierto los trescientos sesenta y cinco días del año y las veinticuatro horas de cada uno de esos días. Y por eso no podemos hacer otra cosa que apoyar esta proposición no de ley, que nos alegramos que pueda salir, como parece, por unanimidad, porque al final, al final es una postura que nos demandan la gente que vive en ese territorio, un territorio que les recuerdo, es uno de los más despoblados de esta comunidad autónoma. Muchas gracias, presidenta.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Sabés. Pasamos, por tanto, a la votación, entendiendo que no desea modificar el grupo proponente su iniciativa.

Pasamos, por tanto, a la votación de la proposición. **¿Votos a favor? Pues por unanimidad, queda aprobada la proposición no de ley número 130/22.**

Turno ahora de explicación de voto. ¿Por el Grupo Aragonés, Vox, Chunta Aragonesista, Podemos Equo? ¿Ciudadanos? Señor Ortas.

El señor diputado ORTAS LORENTE: Simplemente, por cortesía parlamentaria, para agradecer a todos los grupos el voto favorable a la iniciativa.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias. ¿Por el Grupo Popular, por el Grupo Socialista?

Pues retomamos el punto número uno del orden del día que era la lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior. Queda aprobada por asentimiento.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Y concluimos con el punto número cuatro. ¿Ruegos y preguntas? ¿No? Pues sin ningún asunto más que tratar, se levanta la sesión deseándoles a todos ustedes muy buena tarde.

[Se levanta la sesión a las dieciséis horas y cincuenta minutos]