

## CORTES DE ARAGÓN

# Vicente dice que la reforma de las carreteras no es una privatización

El consejero garantiza, en respuesta a IU, que ningún funcionario 'irá a la calle'

EFE

**ZARAGOZA.-** El consejero de Obras Públicas del Gobierno de Aragón, Alfonso Vicente, aseguró ayer que la reforma integral de 1.500 kilómetros de la red estructurante de carreteras autonómicas mediante un sistema de concesión no supone una privatización y ningún funcionario "irá a la calle" por su aplicación.

Así lo subrayó durante su comparecencia en la Comisión de Obras Públicas de las Cortes para explicar a petición de IU ese proyecto, cuyo coste final Vicente no pudo precisar porque dependerá de las adjudicaciones y cuyas ventajas residen, dijo, en el incremento de la seguridad vial y en que se adelantan las obras entre 10 y 12 años.

Recordó que el proyecto, por el sistema concesional, que es "perfectamente legal", prevé la reforma integral de 1.500 kilómetros de vías y que las obras podrían empezar en 2011 y estar acabadas en 2013 con una inversión de 650 millones de euros, 400 para las

obras y 250 para el mantenimiento de las carreteras.

Las empresas adjudicatarias asumirán el proyecto y el acondicionamiento de las carreteras, así como su posterior mantenimiento durante un periodo de veinticinco años. Durante este plazo, la empresa está obligada a realizar tareas ordinarias y extraordinarias de mantenimiento de la red viaria, que se ha dividido, para su adjudicación, en ocho sectores diferentes (tres en Zaragoza, tres en Huesca y dos en Teruel) que reordenan el espacio y facilitan la ejecución final de la actuación.

Las adjudicatarias recibirán del Gobierno de Aragón un canon variable que dependerá del tránsito que haya por las carreteras y el estado de las vías.

Sin embargo, el diputado de IU, Adolfo Barrena, opinó que la fórmula de concesión, aunque legal, ni es la mejor ni la más rentable, dudó de que el objetivo sea beneficiar a los usuarios y no "correr a proteger" a las empresas del sector y estimó que supone una hipoteca de futuro, con el pago



El consejero Vicente, durante su comparecencia de ayer. S.E.

de un canon que se irá revisando anualmente, ironizó, "con criterios sociales".

Además, expresó su preocupación por el empleo de quienes hoy se encargan del mantenimiento de las carreteras y por el coste real del proyecto, a su juicio más caro que recurrir a deuda pública.

Por su parte, el diputado de CHA Bizén Fuster consideró que este plan, además de suponer una experiencia única en Europa, porque privatiza dos terceras partes de la red de carreteras autonómicas, representa ventajas "inevitables" para las empresas pero sobre todo al actual Gobierno de Aragón, porque hasta 2012 no se aporta financiación, aunque al final de los 25 años de ejecución habrá costado más dinero a las arcas de la comunidad.

Antonio Torres, del PP, además de reclamar el informe del Ministerio de Economía, que es preceptivo, hizo hincapié en que si algo demuestra este plan es el "flagrante incumplimiento" del plan general de carreteras 2004-2013, se preguntó cuál va a ser el coste en los presupuestos de Aragón a partir de 2011 e incidió en que sí va a representar un precio para los usuarios, no a través de un peaje pero sí en forma de impuestos.

El aragonésista Miguel Ferrer alabó el sistema escogido para poner en marcha el proyecto y afirmó que lo único que se puede achacar al Gobierno es no haberlo hecho antes, mientras que Ricardo Berdié (PSOE) recalzó que es "de cajón" que los beneficiarios serán los usuarios.



Gonzalo Arguilé. D.A.

## Arguilé afirma que el desarrollo rural debe tener fondos específicos

D.A.

**HUESCA.-** El consejero de Agricultura, Gonzalo Arguilé, afirmó ayer en la Comisión Agraria de las Cortes de Aragón, que "las políticas de desarrollo rural no pueden hacerse a costa de las ayudas directas a los agricultores", informó el GA. Arguilé compareció para explicar la propuesta de reforma de la Política Agraria Comunitaria (PAC) por parte de la Comisión Europea, el denominado "chequeo médico" así como la postura del Departamento que dirige. El consejero explicó que el "chequeo" supone el inicio del debate sobre dos grandes temas que quedarán definidos más allá del 2013: la planificación financiera y la regionalización de las ayudas. Sobre la primera, la Comisión pretende incrementar los fondos destinados a desarrollo rural detrayendo partidas de las ayudas directas a los agricultores. En este sentido, el consejero afirmó que "no se pueden incrementar las partidas a desarrollo rural a costa de los presupuestos de las ayudas directas" y que "se precisa una financiación específica". El segundo punto es la regionalización de las ayudas de pago único. La Comisión abre la posibilidad de que los Estados miembros apliquen ya este modelo en el 2010 y, en opinión del consejero, su aplicación ahora "sería precipitada" por lo que apuesta por un periodo transitorio hasta 2013.

Una de las cuestiones que más incide en las ayudas de los agricultores es el desacoplamiento. El consejero se mostró partidario de desacoplar totalmente las ayudas a herbáceos, trigo duro, frutos de cáscara y forrajes. Sobre el arroz, el Departamento está analizando la conveniencia o no de desacoplar. En ganadería, Arguilé se mostró favorable al desacoplamiento total en ovino y, en vacas nodrizas, apostó por el desacoplamiento "sólo en el caso de que se implanten ayudas directas a través del artículo 68".

## Piden mantener el personal y los servicios en estaciones ferroviarias del medio rural

Proposición no de ley presentada por CHA

E.P.

**ZARAGOZA.-** La Comisión de Obras Públicas de las Cortes de Aragón solicitó ayer el mantenimiento del personal y los servicios en las estaciones ferroviarias del medio rural, al aprobar por unanimidad una proposición no de ley de CHA. El Parlamento autónomo reclama al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) el mantenimiento del personal y los servicios de estas estaciones, especialmente las de Tardienta, La Puebla de Híjar, Fayón, Nonaspe, Chiprana, Fabara, Ricla, Luceni y Grisén.

La Comisión exige a Fomento y a Medio Ambiente y Medio Rural y Marino el cumplimiento de la ley que regula los equipamientos públicos necesarios de

infraestructuras y transportes y, específicamente, la prestación de los servicios públicos básicos de calidad en el medio rural.

El diputado de CHA Bizén Fuster lamentó la supresión de las paradas del Talgo en Tardienta (Madrid-La Coruña) y Monzón (sentido Barcelona), lo que son "las gotas que colman un vaso", dentro de la tendencia al "progresivo desmantelamiento de los servicios ferroviarios en el medio rural". Fuster explicó que Adif está implantando, en algunas estaciones, el sistema CTC de centralización del tráfico ferroviario, lo que le lleva a retirar al personal de las estaciones mediante un traslado forzoso, de tal manera que "el viajero se encuentra solo, deja de ir y, al poco, se acaba cerrando el tren, el servicio y la estación".



Estación de Tardienta. D.A.

El diputado del PP Antonio Torres lamentó el cierre, en los últimos cinco años, de estaciones como Sariñena, Binéfar o Grañén y temió por el futuro de muchas estaciones de la línea Zaragoza-Teruel-Valencia. Torres dijo que no se ha avanzado en ninguno de los asuntos ferroviarios que plantean los partidos en Aragón y criticó la "trampa" que realiza Renfe, según sus datos, al retirar el ser-

vicio de venta de billetes, lo que lleva a considerar las estaciones como no rentables y suprimirlas.

El diputado del PAR Miguel Ferrer manifestó su preocupación por las actuaciones de Adif en las estaciones ferroviarias locales.

El diputado del PSOE Ricardo Berdié enmendó 'in voce' la iniciativa de CHA. Urgió a conocer la situación real de las líneas aragonesas.