

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[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. *[Se inicia la sesión a las dieciséis horas siete minutos]*. Bienvenidos en el día de hoy, 12 de mayo de 2021, a la Comisión de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda; comenzando y dejando el primer punto del orden del día para el final damos comienzo con el punto número 2 que es la comparecencia del consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda para sustanciar conjuntamente las siguientes solicitudes: a petición propia, al objeto de informar sobre el Nuevo Mapa Concesional de transporte público regular de viajeros por carretera en Aragón y, a petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía al objeto de informar sobre sobre el nuevo mapa concesional de la red de transporte interurbano regular de viajeros de transportes en Aragón.

Para el comienzo, comenzará exponiendo el señor consejero José Luis Soro Domingo durante un tiempo aproximado de diez minutos. Aprovecho, desde aquí, señor Soro, para darle la bienvenida a su Comisión y cederle la palabra.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMÍNGUEZ): Muchísimas gracias, presidenta. Buenas tardes, señorías. Un placer volver a esta Comisión y que volvamos a vernos en persona. *[El compareciente acompaña su intervención de una presentación Powerpoint]*.

Sé que los tengo muy preocupados porque la presentación que les hemos mandado es muy larga. Voy a intentar ser ágil y acercarme mucho, los excederé, pero acercarme mucho a los diez minutos.

Y empiezo por el final. Una vez que ya el Consejo de Gobierno aprobó los diecinueve proyectos, establecimiento de los servicios de transporte público regular permanente interurbano de viajeros de uso general por carretera en lo que estamos ahora en este momento es en la redacción, estamos redactando los pliegos. La intención es poder licitar después del verano y nuestra intención sería que el nuevo mapa concesional entrara en vigor de forma simultánea todos los contratos de servicio el 1 de enero de 2023.

Como digo, hoy, el objeto de esta comparecencia es explicarles a sus señorías el contenido de estos proyectos de establecimiento. Intentaré ser breve porque tiene mucha información en la presentación, pero creo que sí que es necesario partir de cuál es la situación actual. Ahora mismo tenemos un servicio de transporte interurbano. Saben que

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

el transporte escolar va al margen, hablo del de uso general que se presta en total con ciento dieciocho contratos. Esas cuarenta y siete concesiones autonómicas, sesenta y dos contratos programa y nueve concesiones del Estado.

Esto, evidentemente, hace que el sistema sea ineficaz. Desde el punto de vista del resultado hay muchos núcleos de población sin servicio, hay núcleos con servicio inadecuado, hay itinerarios que no responden a las actuales necesidades de movilidad, pero también es ineficiente desde el punto de vista de los medios. Hay duplicidades de tráfico, es muy complicada la coordinación y, en definitiva, no se utilizan de forma eficiente, como digo, los recursos públicos.

Lo que planteamos con el nuevo mapa concesional, básicamente es, en primer lugar, mejorar la cobertura, dar servicio a todos los núcleos de población de al menos diez habitantes, algo muy ambicioso, mejorar la conectividad, que se mejore con carácter general esa conexión de nuestros municipios con los principales centros de atracción de los que después hablaré, mejorar el nivel de servicio, que haya más frecuencias, que haya mejores horarios, reformular el sistema tarifario para avanzar en la igualdad, para que haya un sistema tarifario único para todo Aragón y además para que establezcamos en el ámbito interurbano descuentos sociales y, por último, también, evidentemente, mejorar la calidad del servicio, lo que supone garantizar de verdad el derecho a la movilidad y establecer un sistema, como decía al principio, ahora sí: eficiente, accesible para todas las personas, cómodo y seguro, algo importantísimo en una situación como la que venimos de la pandemia en el que se apliquen las nuevas tecnologías y que sea respetuoso con el medio ambiente, y de eso depende mucho la renovación de flotas de la que también les contaré.

Como digo, decía antes que partimos de ciento dieciocho contratos y ahora se prestan a través de un total de diecinueve: quince nuevos contratos interurbanos más cuatro contratos metropolitanos. Ahí los tienen. Una aclaración, las zonas claritas del mapa de Aragón de los interurbanos corresponden a Huesca, Fraga, Alcañiz y Teruel, porque están servidos por varios contratos. Ese es el motivo de que no figure un contrato en concreto.

De ciento dieciocho, como digo, a quince. ¿Qué conseguimos con esto? Pues vamos a conseguir realizar la previsión, son 18, 6 millones de kilómetros al año, que es un 13% más de oferta en los interurbanos y casi un veinte, un 19% más en los metropolitanos. 8, 7 desplazamientos al año. Como les explicaré, trescientos vehículos a disposición de transporte público de Aragón. El objetivo es que en el día se pueda viajar

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

al centro de salud, llegando antes de las nueve de la mañana y al hospital antes de las diez y media. No se trata solo del autobús, sino de que el horario sirva para la finalidad de ese viaje. Treinta y cuatro mil personas, si tienen después los datos concretos que ahora no tienen el servicio público autobús, lo tendrán.

Mejoramos la conectividad como explicaré. Mantenemos, y esto es importantísimo, las actuales ochenta y siete rutas con reserva de plazas. Saber que en ochenta y siete rutas de uso general viajan escolares y la intención es, como diré, ampliar. Hemos coordinado los horarios con los servicios ferroviarios allí donde existen, evidentemente. La tarifa única, como decía antes y, por supuesto, la tecnología.

La nueva estructura que hemos hecho parte de tres categorías desde punto de vista funcional, las líneas secundarias, primarias y troncales con la absoluta coordinación entre las líneas. Se trata de que haya buenos transbordos, gratis, evidentemente, pero que sean absolutamente interconectadas las líneas secundarias, las primarias y las troncales.

Las líneas secundarias son las que unen los núcleos de población más pequeños con los centros de salud. No solo para ir al médico, porque normalmente la localidad donde está el centro de salud es la localidad de referencia para comprar, para ir al peluquero, para el ocio. Ese es el motivo, como decía antes, garantizando llegar antes de las nueve, con posibilidad de transbordo hacia la localidad que esté el hospital de referencia; y una novedad importantísima en la construcción del nuevo mapa concesional, estableciendo el servicio a la demanda.

En segundo lugar, las primarias, que unen los centros de salud con cabeceras comarcales y hospitales. Ahí la hora que se prevé de llegada son las diez y media y algo importantísimo con la posibilidad de volver en el día al núcleo de origen y, por último, las troncales, que son las que unen las cabeceras comarcales y los hospitales con las cabeceras provinciales o con la ciudad de Zaragoza.

Y es un sistema, como digo, plenamente funcional. En primer lugar, porque nos hemos coordinado con las noventa localidades en las que hay estación de tren, pero también porque mantenemos las ochenta y siete rutas en las que hay reserva de plaza, pero hemos establecido los horarios para que en el futuro se intensifique, esperamos que, de forma muy intensa, esta conjugación de transporte de uso general y en especial, escolar.

Y con esto conseguimos una gran mejora de la cobertura. Ahora servimos a ochocientos treinta y cinco núcleos de población, incorporaríamos a trescientos setenta

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

y cinco. Llegamos a dar servicio a mil doscientos diez núcleos de población, garantizando como servicio mínimo que los núcleos más pequeños dispongan al menos de una conexión semanal con la localidad donde está el centro de salud y creo que en el mapa se ve claramente, sobre todo en el Alto de Aragón y Teruel los núcleos que se incorporan al sistema.

Pero, además de mejorar la cobertura mejoramos la conectividad. Setecientos cuatro núcleos mejoran la conectividad con el centro de salud; doscientos sesenta y seis con el hospital de referencia; quinientos diez con la cabecera comarcal; otros doscientos cuarenta y cinco núcleos de población mejoran la conexión con la cabecera provincial y en el ámbito metropolitano, señorías, pasa algo parecido. El objetivo, y creo que lo conseguiremos, es que en el ámbito metropolitano de Zaragoza el transporte público colectivo sea una alternativa real. Los municipios servidos con el futuro mapa concesional pasan de veintitrés a treinta, más los ocho barrios rurales de Zaragoza, en total treinta y ocho localidades.

Los municipios y localidades que tienen frecuencias máximas en hora punta treinta minutos pasan de ocho a trece; en treinta y cuatro de treinta y ocho aumenta el número de expediciones y el servicio nocturno sube de once hasta veintiséis municipios, incluyendo algo: tenemos un sistema muy radial ahora mismo. Incluimos una idea transversal: Casetas-Utebo-Plaza, por supuesto, el nuevo servicio Zaragoza-Plaza. Todo esto siguiendo las directrices metropolitanas de movilidad Zaragoza y aprovechando las sinergias entre el transporte a los municipios del área metropolitana y a los barrios rurales de Zaragoza.

Con vehículos de última generación, una nueva flota más eficiente, de mayor calidad, esos trescientos vehículos de los que hablaba antes, que van a ser vehículos con menos emisiones contaminantes, con sistema de climatización, por supuesto, pero también de renovación de aire con filtración de virus, algo muy importante hoy día. Accesibles para personas con movilidad reducida, con elementos de información para personas con visibilidad reducida y con la opción para avanzar en la intermodalidad de que suban los vehículos de movilidad personal: bicicletas, etcétera. Y, en todo caso, además, vehículos que no tendrán una antigüedad mayor de diez años. No tendrán que ser nuevos, pero como máximo tendrán que tener cinco años cuando empiecen a prestar servicio y cuando cumplan diez necesariamente deberán ser sustituidos.

E integrando tecnología de vanguardia, sistemas de ayuda a la explotación y geoposicionamiento, Apps, la posibilidad de viajar con todos los medios de pago

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

disponibles y un avance importantísimo en términos de igualdad, por fin, un sistema tarifario único para todo Aragón. Lo que vamos a hacer es que la tarifa será la misma. Los usuarios pagarán la misma tarifa: ocho céntimos por kilómetro con un mínimo de percepción de 1,35, esto supone una disminución media del 10% y algo importantísimo que nos permitirá la nueva tarjeta de transportes que ahora tenemos en el ámbito metropolitano y que extenderemos al conjunto de Aragón; y esto permitirá descuentos tanto por recurrencia, según cuanto más utilices mayor será el descuento. Como también descuentos sociales de modo que los jóvenes o las personas jubiladas podrán tener descuentos de hasta el 30% o las familias numerosas de carácter especial, hasta el cincuenta. Y todo, por supuesto, con trasbordo gratuito.

En el ámbito del consorcio no me voy a detener porque mantenemos los actuales títulos y bonificaciones del consorcio que, como digo, funcionan bien. No tenía sentido revisarlo.

Y nos quedarán más retos por delante. Dos que confío que con los fondos europeos podamos avanzar de forma decidida: la transformación digital, tener un sistema central de control, también los puntos de parada, mejorar las marquesinas, implantar paradas inteligentes, etcétera; y también avanzar en un plan de calidad que sea un sistema abierto, accesible para la ciudadanía y, por supuesto, un servicio absolutamente seguro.

Y llego señorías a un punto en el que sí que me voy a detener más. Sé que voy muy rápido, pero creo que han podido hojear antes la presentación, un punto en el que sí que me quiero detener más, porque creo que esta diapositiva si no se explica pues puede ser algo complicada de entender. Miren, ahora mismo, perdón el... con el nuevo mapa, el coste total, el coste total con todos los costes directos e indirectos que supondrán las empresas prestadoras supondrán 35,7 millones de euros: veintitrés millones los interurbanos, 12,7 los metropolitanos.

La previsión es que se recaude de ingresos tarifarios un total de 15,4 millones. Como ven, doce millones en los interurbanos, 4,4 en los metropolitanos. De modo que hay un déficit que será compensado por las Administraciones de 20,3 millones de euros, doce corresponden a los servicios interurbanos y 8,3 a los metropolitanos.

20,3 millones. Ahora mismo estamos hablando de que la inversión pública son 11,4; es decir, se aportarán casi nueve millones más, anuales evidentemente, 8,9 millones lo que supone un incremento del 80%, pero esto va a suponer específicamente para el Gobierno de Aragón un incremento del 252%. ¿Por qué? Porque, como ven a la

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

derecha de la diapositiva, los servicios interurbanos, esa compensación de doce millones, evidentemente, la asume el Gobierno de Aragón, es competencia autonómica y de los metropolitanos el porcentaje que hasta ahora aportaba al Gobierno de Aragón, junto con el resto de municipios que integran el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza va a llegar en cuatro años al 42%. Hay un periodo progresivo de cuatro años, pero al final será el 42% que el incremento de lo que aporta el Gobierno de Aragón en el ámbito metropolitano, como digo, va a ser muy, muy superior.

Si ven, señorías, finalmente, si vemos las aportaciones del Gobierno de Aragón, los doce millones de interurbanos más los 3,5 de metropolitanos, la inversión del Gobierno de Aragón serán 15,5 millones de euros. Ahora estamos en 4,4. Hay más transferencias al Consorcio de Transportes, pero lo que es para compensar ingresos tarifarios 4,4, lo que supone 11,1 millones más por parte del Gobierno de Aragón. El resto de municipios que integran el Consorcio de Transporte del Área de Zaragoza, sin embargo, reducirán la aportación. Pasarán de los siete millones que ahora aportan, sobre todo el ayuntamiento de Zaragoza reducirá de los siete millones que ahora aportan a 4,8 millones. El resto de municipios del área metropolitana aportará 2,2 millones menos, pero el Gobierno de Aragón, y esta es la apuesta metropolitana que hacemos desde el Gobierno, aportaremos esos 11,1 millones de euros.

Esto supone un reto desde el punto de vista presupuestario, es incrementar sustancialmente la aportación que era muy baja del Gobierno a la movilidad del conjunto de Aragón, pero también desde el punto de vista de las empresas prestadoras es muy importante, porque, ahora mismo, señorías, lo que garantizábamos con las subvenciones en nuestras concesiones era el 16% del coste. El conjunto de nuestros servicios el 24% con contratos programa, pero solo de las concesiones, el dieciséis y con esos 20,3 millones vamos a garantizar el 57% del coste. Es decir, que también para las empresas prestadoras suponen garantizar una parte mucho mayor de un sistema que, evidentemente es deficitario, y tiene que serlo por definición como servicio público que es.

En definitiva, señorías, lo que pretendemos con el nuevo mapa concesional, y ahora quedaré a sus preguntas y comentarios, es reforzar la movilidad mejorando la cobertura, la funcionalidad. Construirlo entre todos y hemos hecho muchísimo caso a las alegaciones que tuvimos en el periodo de exposición pública respecto de los proyectos de servicio y lo que buscamos es un transporte público inclusivo, desde el punto de vista de la accesibilidad, pero también social reduciendo las tarifas. Atractivo

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

para que de verdad sea una alternativa real al vehículo privado y esto es clave en las nuevas tecnologías y, por último, más sostenible y, evidentemente, el material móvil juega un papel fundamental en esta apuesta por la sostenibilidad.

Al final, señora presidenta, he empleado quince minutos, he intentado ir rápido, ya me perdonarán ustedes, pero creo que es bueno luego que tenga tiempo para responder a sus dudas.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor consejero, por adaptarse tan bien al tiempo.

Es el turno ahora para los grupos parlamentarios. Comenzará el grupo solicitante con un tiempo de ocho minutos. Por tanto, tiene la palabra su portavoz el señor Ortas.

El señor diputado ORTAS MARTÍN: Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues recientemente, como usted ha dicho, han presentado los diecinueve proyectos que conforman el nuevo mapa concesional de transportes en Aragón. Algo que ha sido ansiado, ya que llevamos toda la legislatura y parte de la anterior esperándolo y, por tanto, le tengo que dar la enhorabuena porque se dan los primeros pasos para conseguir una movilidad eficiente en Aragón.

La primera pregunta que nos deberíamos hacer o que estaría bien plantear a la hora de realizar el nuevo mapa concesional es saber qué objetivos queremos alcanzar con el nuevo mapa concesional. ¿Qué es lo que los aragoneses necesitan en este nuevo mapa concesional? Y, por tanto, ¿qué es lo que los aragoneses necesitan en su movilidad?

Evidentemente, además, en su presentación ya lo indica, debe ser eficiente, accesible, cómodo, seguro, verde, fácil, pero el objetivo fundamental al final es garantizar el derecho a la movilidad, garantizar un derecho a la movilidad que tienen que tener todos los ciudadanos indistintamente de vivan donde vivan. La movilidad, por lo tanto, tiene que ser eficiente y para ser eficiente requiere de tres características fundamentales: una, obviamente, es una obiedad, es el precio para que sea accesible a toda la población. Tiene que ser accesible, que tenga la posibilidad de coger el transporte; y los horarios, los horarios que sirvan realmente para algo o que sirvan para el propósito que se necesita, ya que un proyecto de vida allá donde se quiera realizar, y

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

es algo que siempre lo digo, requiere de qué vivir, dónde vivir y acceder a los servicios básicos y fundamentales. Y para eso es fundamental este nuevo mapa concesional.

Este punto yo creo que es fundamental y que tiene que ser imperativo para conseguir una verdadera vertebración de todos nuestros municipios. Hay un logro, bueno, hay varios en el mapa concesional. El primero, ya en sí, presentarlo. Ha costado, pero bueno, ahí le reconozco que, si se quiere que sea eficiente, evidentemente, requiere de un gran trabajo. Otro ha sido añadir trescientos setenta y cinco localidades o núcleos urbanos, como usted ha indicado, que actualmente no tenían servicio. Ahora mismo hay cuarenta y siete concesiones autonómicas y sesenta y dos contratos programas, muchos de ellos están caducado, casi todos en 2017, con lo cual las empresas están trabajando en una situación digamos precaria de contrato.

El primer reto es saber, creo que es importante, porque al final tiene que interactuar la colaboración público-privada es cómo acogerá el mercado, cómo cree usted que acogerán las empresas esa modificación que se va a realizar, ya que habrá diecinueve contratos actualmente frente a los ciento dieciocho, creo recordar, que hay actualmente. Yo creo que esta cuestión es capital para poder avanzar y que, esperemos que no, pero puede ser quizá donde más se pueda enquistar el futuro mapa concesional.

Dentro de los objetivos, como he dicho, es qué queremos conseguir con él. Y hay una cuestión básica, y es troncal en las que ustedes han indicado, que es acceder por lo menos a los servicios de salud. Ustedes lo han estructurado en líneas secundarias en lo explicado: poblaciones que conecten con los centros de salud, líneas primarias y troncales que conectan pues con Huesca, con Zaragoza, con las capitales.

Fundamental ese objetivo, y usted también lo ha indicado, son los horarios. Los horarios para poder ir al centro de salud, llegar a un horario adecuado y poder volver al lugar donde se reside. Para eso, usted ya ha indicado horarios: nueve de la mañana, diez y media de la mañana. También será importante que haya una buena coordinación, supongo, con el Salud para que... como todos los municipios o poblaciones no van a tener servicio diario, pues que haya una coordinación para que cuando haya ese servicio también haya servicio en el centro de salud.

Otra cuestión importante es la integración que ha indicado usted con los servicios ferroviarios. Esto usted indica que hay coordinación con Renfe. No la pongo en tela de juicio su intención, pongo más en tela de juicio la posible coordinación que pueda tener Renfe y, sobre todo, pues también saber si habrá servicios ferroviarios o si seguirán esquilmando los servicios la empresa estatal.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

En su presentación afirman que el transporte colectivo será una alternativa real en el área metropolitana. Eso es un objetivo ambicioso. Creo también que es fundamental, pero ahora mismo sabe usted que es poco menos que irreal o no se está realizando adecuadamente. Ojalá podamos ver cómo todos los servicios del Área metropolitana puedan contar con unos servicios de transporte adecuado y un servicio de transporte público.

Anuncian también una integración que, lógicamente, se tiene que dar. No podemos vivir a la espalda a las nuevas tecnologías, pero aquí también nos encontramos con problema, señor Soro, no sé si usted ha intentado, por ejemplo, mantener una conversación telefónica desde Utrillas a Belchite. Seguramente tendrá que llamar, hacer la rellamada siete veces porque no hay cobertura en todo el territorio.

La tecnología pues para que funcione necesita conectividad. En algunos sitios, ahora mismo, pues poco menos también es ciencia ficción. Ya que usted la tiene más cerca diga a la señora Díaz que vayamos empujando para que haya esa conectividad real en todo el territorio, porque realmente será necesario para... si los servicios lo disponen realmente será necesaria la conectividad, si no tendremos el aparato, pero no funcionará.

Anuncia descuentos. Creo que eso también es importante. Anuncia un servicio tarifario homogéneo en todo Aragón. Creo que también eso es uno de los logros que por qué no, pues hay que ponerlo en valor. Sí que echo en falta, quizás habría... me hubiera gustado que por lo menos hubiéramos sido un poco más ambiciosos, sobre todo, con los jóvenes, porque por lo que veo hay un servicio tarifario de descuentos, pero redundando solo en la... en la *recudencia*... en la recurrencia, perdón.

Todo está bien, el papel lo soporta todo y este plan, fundamentalmente, como todos requiere inversión. Y este quizás es el punto donde yo quiero incidir es ¿cómo van a afrontar las inversiones que ustedes planean en, por ejemplo, en marquesinas y paradas inteligentes? Usted creo que ha mencionado que van a... o esperan integrarlo en los fondos europeos. Si se podría integrar también en esos propios fondos europeos la renovación de algunas estaciones de autobuses y que se realice conjuntamente con determinados ayuntamientos. Como usted sabe que hay estaciones que ahora mismo no son de un uso muy, muy sencillo ni por su ubicación ni por... pues su antigüedad. Y, sobre todo, el *quid* de la cuestión que es donde yo quiero también poner el foco. Yo creo que también es uno de los temas más importantes. Esto requiere, usted lo ha dicho, aproximadamente, once millones de euros más de inversión por parte del Gobierno de

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Aragón. Hay aproximadamente un desfase del servicio y lo se recauda de unos veinte millones, pero la aportación tiene que ser de once millones.

Importante saber cómo ustedes planean cuando salga el nuevo mapa concesional adelante esta inversión. Si irá en detrimento de las inversiones que pueda realizar la consejería de Vertebración o su consejería verá incrementado el presupuesto de estos once millones para poder aportarlos sin que se produzca un ajuste en otras inversiones necesarias como son, y siempre lo digo, que en esta legislatura van a ser muy importantes, viviendas y en otras de sus competencias.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchísimas gracias, señor Ortas.

Es el turno para el portavoz de la Agrupación Parlamentaria Izquierda Unida Aragón. Señor Sanz dispone de cinco minutos.

El señor diputado SANZ REMÓN: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor Soro. Agradecerle su comparecencia en esta comisión para dar cuenta del mapa concesional. Tuvimos ocasión también de conocerlo por la prensa antes de que usted haya venido aquí a contárnoslo.

Izquierda Unida quiere empezar diciéndole que comparte esa reflexión sobre el modelo nodal, el modelo de comunicación que vertebré centros importantes y de esos centros se lleven comunicaciones a los núcleos de población más pequeños, garantizando así la equidad al acceso al derecho a la movilidad del conjunto del territorio y teniendo en cuenta cuestiones básicas como las recogidas en la Estrategia de Ordenación del territorio que hablaremos más adelante de ella y compartimos también buena parte del espíritu a la hora de persistir un sistema tarifario que garantice más equidad, que haya servicios para todos los núcleos, que se renueve la flota, que se incremente la oferta y los horarios adaptados a los servicios públicos imprescindibles para la vida o la incorporación de esos servicios a demanda o incluso la utilización de las nuevas tecnología. Bueno, ya veremos a ver en qué queda eso que nos ha contado de los Fondos React. Esperemos que así sea.

Es verdad que la caducidad y el modelo obsoleto que teníamos suponía también una oportunidad para avanzar en la definición de un modelo de movilidad, pues más adaptado a la realidad, más sostenible, más moderno también y, sobre todo, que garantice de forma global el derecho a esa cuestión. Pero permítame que haga una

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

primera reflexión sobre... global, sobre el marco global, porque, a nuestro juicio el plan que nos presenta aporta soluciones, pero por carretera. Es decir, jerarquiza entre todos los medios de transporte el uso de una sola vía que es la carretera, y sé, luego hablaremos también de las competencias, pero, a nuestro juicio se está desaprovechando una oportunidad para hacer un análisis más profundo sobre las posibilidades de complementariedad con otros medios de transporte, fundamentalmente con el ferrocarril, que aun sabiendo que no llega a todas las partes, señor Soro, sí que debería ser el elemento nuclear, central de la movilidad en aquellos lugares por donde discurre. Es decir, jerarquizando la movilidad debería ser el medio de transporte que la garantizase allá por dónde va.

Y lo digo porque, claro, usted hablaba de intermodalidad en las diapositivas y también en la introducción de las memorias, pero lo cierto es que, más allá de la realidad de esa complementariedad en el ámbito del transporte metropolitano, en el ámbito metropolitano de la ciudad, poco más se ve en el resto del territorio. Y eso lo hemos echado de menos, señor Soro, en el resto del territorio fuera de la ciudad. Yo creo que, además, y aquí permítanme una reflexión, tanta polémica y tanto debate que suscita el tren aquí tenemos una oportunidad también para empezar a responder a una pregunta: ¿no hay trenes porque no hay pasajeros o no hay pasajeros porque no hay servicios y, por lo tanto, vamos dejando morir el servicio ferroviario?

Porque, claro, esta oportunidad, el diseñar un plan de movilidad, un plan de transporte en Aragón tenía que situar el tren también como un elemento nuclear, pero también como un elemento a fortalecer; es decir, incluso a la hora, por ejemplo, de la categorización de las líneas. ¿Por qué no asumir alguna de las líneas troncales del ferrocarril? No es algo que se hayan planteado. Es una pregunta que yo les hago porque a nosotros lo hemos echado de menos, sinceramente, ese asunto nos parece, nos parece importante.

Y yo le quiero preguntar con respecto a esto, ¿qué papel o qué trabajo se ha dicho de coordinación? Si hay posibilidad, si ha habido posibilidad de coordinar con el ministerio este asunto de cara también a... bueno, pues llevar, por qué no, de pasajeros al tren a través de esos servicios por carretera para que sea el tren el que los absorba y garantizar también, en ese sentido, la viabilidad del servicio u otras cuestiones, como, por ejemplo, explorar lo que en otros territorios hay como los convenios en los entornos metropolitanos. Este debate viene de lejos. Yo recuerdo cuando debatíamos el Plan intermodal de Transporte en Zaragoza es verdad que el ministerio no quiso introducirse,

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

no quiso asumir buena parte de las responsabilidades que debería haber asumido, pero que no sea competencia nuestra este asunto sí que tiene que ser que en materia de planificación, igual que lo son las nueve líneas de ámbito estatal que sí están incorporadas en los análisis y en la planificación o aquellas que tienen que ver con las directrices metropolitanas de movilidad en Zaragoza.

Es decir, lo que quiere decirle Izquierda Unida es que quizá deberíamos haberle dado más protagonismo al conjunto de la red ferroviaria y que quizá teníamos que haber pensado también este plan en clave de oportunidad. Y no estamos hablando de enfrentar tren y bus, estamos... sí, tren y bus. Estamos hablando de aprovechar sinergias para mejorar la sostenibilidad global del sistema y, sobre todo, garantizar la pervivencia de los servicios.

Le quiero preguntar también por... no tengo mucho tiempo. Le quiero preguntar por dos cuestiones: sobre el sistema tarifario, hablaba de descuentos sociales, nos ha citado jóvenes, jubilados y familias numerosas. Yo le voy a preguntar si cabría la posibilidad de introducir algún otro de tipo por renta, situación laboral, en fin, por saber si es posible.

Y una última cuestión ya respecto al impacto sobre las empresas que han dejado de prestar servicios. Claro, ciento dieciocho contratos, ¿en qué situación se quedan? La desaparición de esas empresas pequeñas nos preocupa en algunos pueblos que juegan un papel. Si había, si hay, si van a introducir en este tipo de contratos algún pliego de cláusulas sociales, algún tipo de salvaguarda, alguna medida correctora en ese sentido, también para garantizar la contratación o la asunción de ese tejido productivo, lo que sería la prestación global de esos diecinueve contratos que, como ya le digo, nos parece correcta la filosofía y los objetivos que persiguen.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchísimas gracias, señor Sanz.

Por el Grupo Parlamentario Aragonés, el turno de la señora Peirat.

La señora diputada PEIRAT MESEGUER: Muchas gracias, presidenta. Buenas tardes, consejero y, en primer lugar, agradecerle las explicaciones que nos ha ofrecido al objeto de abordar el nuevo mapa concesional del transporte público regular de viajeros por carretera en Aragón.

Efectivamente, nosotros sí creemos que nos encontramos ante una oportunidad clave para proceder a reconfigurar las actuales concesiones y poder adaptarlas a la

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

realidad aragonesas del siglo XXI. Debemos seguir recordando porque es muy importante que las especiales características territoriales y demográficas de Aragón, con una extensión territorial amplísima y una población escasa, pero además muy dispersa, requiere un sistema óptimo de transporte por carretera que pueda vertebrar nuestros pueblos y ofrezca el servicio público necesario y esencial que los aragoneses que viven en el territorio necesitan.

Una vez más debo de referirme, como así lo hago en muchas de mis intervenciones, a la Estrategia Aragonesa para la Recuperación Social y Económica que casi todos los grupos parlamentarios que formamos esta Cámara nos dimos y que igualmente se refiere de manera expresa a la materia que nos ocupa. En concreto dice que la implantación inmediata del nuevo sistema de transporte público de viajeros por carretera en Aragón, imprescindible para el desarrollo de la movilidad en Aragón y para el sostenimiento de las empresas y empleo en un momento de grave crisis en el sector provocada a consecuencia de la COVID-19.

En este contexto coincidimos plenamente la definición de las principales necesidades que en materia de movilidad tiene Aragón y de las que quiero destacar algunas cuestiones. En primer lugar, es evidente que la mejora de la conectividad tiene un impacto directo en el ciudadano aragonés, no solo en el sentido estricto de la movilidad, sino también en aspectos cruciales de su vida. Así del modelo de movilidad depende en buena parte también que el ciudadano disponga de un acceso digno a determinados servicios, como pueden ser y aquí se han dicho en esta comisión: Sanidad, Educación, etcétera. Y, evidentemente, este es uno de los casos en los que con más claridad se puede poner sobre la mesa dos aspectos que marcan Aragón de manera absoluta. Uno es la despoblación y la necesidad de usar las nuevas tecnologías.

La primera, la despoblación puede y debe de ser combatida también con unas buenas redes de transporte. Nosotros no tenemos la mínima duda; y la segunda, con respecto a las nuevas tecnologías, son una herramienta evidente para solucionar los problemas que pueden surgir sobre la red de transporte en nuestra realidad territorial.

Por otro lado, es más que necesaria esa reordenación de esos ciento dieciocho contratos a los que usted también hacía referencia. Creemos que esta nueva disposición de la red puede facilitar mucho la prestación de los servicios. Por otro lado, hablaba usted de conectividad y nosotros también creemos que la mejora en la conectividad con el nuevo diseño resulta más que evidente. También quiero referirme a las herramientas técnicas que se prevén, porque aquí, efectivamente, como decía con anterioridad, las

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

nuevas tecnologías tienen que aportar un plus de calidad. Hablamos de TICS, de digitalización, pues en este ámbito la practicidad de las mismas es evidente. Ya saben ustedes que el Partido Aragonés y el señor Guerrero y la digitalización.

Finalmente nos parece igualmente adecuada esa política de tarifas previstas para el nuevo modelo. No solo constatamos que existe una relación... una reducción, perdón, de las tarifas, sino que se tienen en cuenta los colectivos más vulnerables y que más necesitan este medio de transporte. Así nos parecen correctos la definición de estos colectivos para la aplicación de esos descuentos sociales a los que usted hacía referencia. De manera especial en dos sectores de edad primordiales, uno son los jóvenes y otros son las personas mayores. Los primeros, como todos sabemos, requieren este medio de transporte para su desarrollo personal, ocio, educación y salud. Es evidente que deben de ser primados.

Por otro lado, el sector de las personas mayores. No solo requieren un servicio adecuado y accesible para su vida ordinaria, sino que es patente que su relación con el Servicio de Salud, así como la menor disponibilidad económica general en este sector, requiere este tratamiento en el establecimiento de descuento sociales.

En definitiva, señor Soro, desde nuestro grupo parlamentario apoyamos ese nuevo modelo de mapa concesional de transportes en Aragón. No solo porque era necesaria una actualización y reordenación absoluta del sistema para adaptarlo, como decía al inicio de mi intervención, a las necesidades del siglo XXI, sino porque puede suponer una de las grandes herramientas para favorecer la vertebración territorial, la fijación de la población en el territorio y la lucha contra la despoblación.

Nada más. Finalizo mi intervención y solo me queda darle la enhorabuena por el trabajo realizado. Nada más y muchas gracias, presidenta.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señora Peirat.

Es el turno del portavoz del Grupo Parlamentario Vox en Aragón. Señor Morón, tiene la palabra.

El señor diputado MORÓN SANJUÁN: Gracias, señora presidenta. Señor consejero, señor Soro, en primer lugar, desde el Grupo Vox pues agradecemos su explicación y también agradecemos que nos haya facilitado la información unos días antes. Aunque, bueno, conocíamos algún detalle ya por la prensa, pero es un detalle que nos facilite esta información, siempre se agradece.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

En primer lugar, yo creo que hay que hacer una primera consideración y es que sobre el papel no puede haber, no puede haber dudas de que el nuevo mapa concesional que usted nos presenta, pues lógicamente, mejora la situación anterior. Yo creo que sobre el papel no pueda haber demasiadas dudas al respecto.

Lo cual, por otro lado, también hay que señalar que no era demasiado complicado la situación que en estos momentos tenía el transporte por carretera de viajeros en Aragón pues, bueno, era francamente deficiente. Querríamos destacar como puntos fuertes de este mapa concesional pues el compromiso de su Departamento en aumentar la cobertura, las frecuencias, los horarios del servicio, en conectar núcleos con una población superior a diez habitantes con los centros de salud, los hospitales y las cabeceras de comarca. Aunque, evidentemente luego todo esto hay que llevarlo a la práctica y, por lo tanto, como le digo, sobre el papel todo apunta muy bien, pero luego, lógicamente, habrá que valorar cómo encaja todo esto y si funciona realmente como aquí se ha dicho, que parece casi el mecanismo de un reloj suizo.

Sí que quiero hacer una pregunta respecto a esta cuestión, en concreto, de la conexión con los centros de salud. Bueno, supongo que estará al corriente que se han planteado incluso modificaciones dentro del propio mapa sanitario de Aragón, que en un momento determinado puede ser que se modifiquen incluso la ubicación de determinados centros sanitarios. Supongo que esa eventualidad estará contemplada dentro de los contratos, de las concesiones con las distintas empresas para que en el caso de que se modificara ese mapa sanitario también se modificase, lógicamente, esa conexión de esos núcleos de población.

Luego otra cuestión que también, hablando de núcleos pequeños, otra cuestión que no nos ha quedado clara y que creo que, a lo mejor, si puede, pues debería de ahondar un poquito más en esta cuestión, es respecto al tema del servicio a demanda. Tenemos muchas dudas. No sabemos exactamente cómo se va a gestionar, si se va a incrementar el número de licencias de taxi rural, si se va a potenciar esa figura. Si van a ser las propias empresas concesionarias las que van a realizar este servicio también. Si va a ser a nivel de taxi, a nivel de vehículo... bueno, de autobús o vehículo más pequeños. Y bueno, porque en ese sentido, sí que pensamos que la figura esa del taxi rural, pues que quizás sería una buena, una buena opción a contemplar, entre otras cosas porque permitiría el asentamiento de familias que pudieran realizar ese servicio y, de alguna manera también, contribuir pues eso, a la luchar contra este vaciamiento de nuestros, de nuestros pueblos.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Y también, en relación con esta cuestión, preguntar qué tipo de tarifas tendría este servicio. Si también se seguirían los mismos, los mismos criterios que para el resto de transporte discrecional.

Al igual que ha planteado el portavoz de Izquierda Unida, la verdad es que nos preocupa que se hable del nuevo sistema de transporte público en Aragón y no se haga casi referencia al transporte por ferrocarril. Tampoco acabamos de entender demasiado bien cómo se va a coordinar el servicio de transporte en autobús con el del ferrocarril, en concreto con esas noventa localidades que disponen de estación en Aragón. Especialmente cuando se desconoce si se van a mantener las líneas o determinadas líneas y qué frecuencia se van a poder mantener que, actualmente, pues está todavía en negociación con el ministerio. Por lo tanto, allí también me gustaría que, si puede ser, nos pudiera aportar algo más de información.

Y hacer una reflexión. Yo creo que, pues bueno, efectivamente los horarios de muchos servicios ferroviarios no se adaptan hoy en día ni para trabajadores ni para estudiantes. Lo cual conlleva, pues una baja demanda de estos servicios. Por lo tanto, cada vez estos servicios son más deficitarios y, en consecuencia, pues Renfe también pone unos servicios de peor calidad.

Nos surge la duda, nos surge la duda y yo creo que esto sí que está muy en relación con el tema que nos ocupa hoy, nos surge la duda de si se van a duplicar los servicios, las líneas entre ferrocarril y autobús, porque si el servicio de tren, como estoy comentando, pues son servicios que en muchos casos no tienen unos buenos horarios, no se adaptan a las necesidades de los aragoneses. Si conviven o coexisten en determinadas líneas, pues una línea de autobús y una línea de ferrocarril, pues evidentemente, si no se mejoran un poco las líneas de ferrocarril... perdón, los horarios, las frecuencias del ferrocarril esa coexistencia, evidentemente, cada vez va a ir en detrimento del ferrocarril. Algo que, por otro lado, pues yo creo que no es lo que está pidiendo en estos momentos el territorio, lo que están los aragoneses que están pidiendo pues una apuesta, una apuesta por el ferrocarril y priorizar, priorizar siempre que se pueda el ferrocarril sobre el transporte en autobús. Que, evidentemente, sabemos que no puede cubrir la totalidad del territorio ni mucho menos, pero que en aquellas líneas y en aquellos trayectos que sí que se podrían realizar esta priorización pues la gente lo está pidiendo porque es un servicio, pues mucho más seguro, más puntual, más cómodo y que especialmente para gente con movilidad reducida pues resulta mucho más, mucho más atractivo, aparte de que también es mucho menos... o sea, mucho menos

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

contaminante. Por tanto, bueno, no me voy a extender más. Me gustaría que si puede me pueda responder a las preguntas.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Morón.

Es el turno para la agrupación... para el Grupo Parlamentario, perdón, Chunta Aragonesista. Señor Palacín, su turno.

El señor diputado PALACÍN ELTORO: Gracias, señora presidenta. Buenas tardes, señor consejero. Darle la bienvenida a estas Cortes y agradecerle sus explicaciones.

Yo, en primer lugar, lo que me gustaría es poner en valor que se están cumpliendo los plazos que desde el Departamento nos han presentado en esta comisión y en estas Cortes con respecto al mapa concesional. Además, reafirma la apuesta por el transporte público de calidad por parte del Departamento de Vertebración y del Gobierno de Aragón con una premisa que usted siempre ha defendido, que es que la movilidad sea un derecho social básico.

Sin duda, llevar adelante este proyecto es complicado. Ha sido un reto. La realidad aragonesa hace que este trabajo sea difícil. Se ha complicado por la dispersión, por la orografía, por la extensión territorial de Aragón. Un reto, como decía, por la accesibilidad a los servicios de una población que en Aragón vive muy dispersa y de un acceso de estas personas que viven en el territorio a diferentes servicios, ya sean sanitarios, sean de transporte, para realizar gestiones en las cabeceras comarcales, en las cabeceras provinciales. El reto está también que todas estas personas puedan llevar al centro de salud, puedan llegar al hospital. Yo creo que era un reto complicado y que se ha conseguido con este mapa concesional.

Un objetivo con una serie de... un mapa concesional con una serie de objetivos como son la...una serie de criterios mejor dicho de eficacia, de accesibilidad de todo tipo, de seguridad, de respeto al medio ambiente, buscando una mayor sostenibilidad con esa apuesta por el transporte público, con una adaptación también a las nuevas tecnologías para poder mejorar el servicio y también que creo que hay que ponerlo en valor para luchar contra la despoblación. Porque muchos de estos núcleos donde va a llegar el transporte por primera vez en muchas décadas hasta ahora no tienen otra

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

posibilidad de tener otro transporte público. Por lo tanto, es un ejemplo de lucha contra despoblación y también de Vertebración del territorio.

Se ha llegado a este mapa después de un trabajo intenso, de un análisis real y completo del territorio, de las necesidades de los que... de las personas que viven en este territorio y después de todo este análisis se ha llegado, se ha trabajado en una planificación de este mapa concesional del que hoy nos ha venido a hablar. El resultado pensamos que ha sido muy muy importante. Usted ya ha destacado varios puntos. Yo los quiero poner en valor muchos de ellos.

Con este mapa concesional se va a dar servicio a todos los núcleos de Aragón de al menos diez habitantes, algo que hace unos años nos podía parecer algo... una quimera, algo imposible. Hay trescientos setenta y cinco núcleos que van a pasar a tener servicio, lo que decía anteriormente, que son núcleos pequeños que no tienen posibilidad de tener otro transporte público, que se va a sumar a esos ochocientos treinta y cinco que ya tenían. En total: mil doscientos diez núcleos de Aragón que van a tener transporte público.

Se va a mejorar la conectividad de todos estos núcleos con sus principales centros. La gente, lo decía anteriormente, va a poder llegar al médico en hora, va a poder irse a hacer el análisis, va a poder hacer las pruebas en el hospital, algo que hasta ahora en muchos pueblos de Aragón era absolutamente imposible. Además, en muchos lugares donde ya tenían servicios se van a mejorar los horarios, se van a mejorar las frecuencias. Se van a mejorar también las tarifas con descuentos sociales, yo creo que eso es algo muy importante que también hay que destacar. Se va a mejorar la accesibilidad, como decía anteriormente, de todo... de todo tipo para que todas las personas tengan acceso al transporte público.

Se va a introducir el transporte a demanda de los núcleos más pequeños, una novedad que se ha pedido en varias ocasiones en estas Cortes y que se recoge en el mapa concesional. Además de, por supuesto, lo que supone en cuanto a mejoras ambientales el transporte colectivo. Las mejoras que se van a hacer en las flotas, que se van a pedir en las flotas de autobuses que van a reducir también las emisiones. Por lo tanto, va a haber mejoras ambientales. Y algo que creo que es muy importante, que es que mejora las conexiones y mejora la intermodalidad con otros servicios de movilidad, porque existen líneas de autobús que presta el Estado en Aragón y también con las noventa localidades que tiene el ferrocarril o tiene el cercanías. Hay un esfuerzo por

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

parte del Gobierno de Aragón, dentro de sus competencias, que hay que destacar esto, dentro de sus competencias de poder conectar con las localidades que tienen ferrocarril.

En resumen, y para ir terminando, desde Chunta Aragonesista, desde luego, creemos que es un gran avance, un gran refuerzo de ese derecho a la movilidad del que hemos hablado en muchas ocasiones, que vamos a mejorar la cobertura de una parte importante de Aragón que va a ser además una apuesta clara y rotunda por la sostenibilidad y por el transporte colectivo. Y, por lo tanto y, para terminar, darles la enhorabuena por el trabajo que han realizado.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Palacín.

Por el Grupo Parlamentario Podemos Equo Aragón, señora Prades.

La señora diputada PRADES ALQUÉZAR: Gracias, señora presidenta. Bienvenido, señor Soro. Agradecer las explicaciones que nos ha dado y también agradecer el esfuerzo por condensar toda la información que venía a darnos en el tiempo que estas Cortes, que esta comisión le ha dado y yo creo que en su última intervención pues podrá resolverse las dudas que aquí le podamos plantear.

Nosotros coincidimos con usted, se lo hemos dicho en muchas ocasiones, en que el transporte debe considerarse un derecho social básico y también en que debemos buscar, pues una nueva concepción del transporte desde la sostenibilidad y la innovación. En esa línea sabe que vamos de la mano.

En Podemos siempre hemos defendido la sostenibilidad en el transporte. Evidentemente, el cambio climático y la descarbonización a la que debemos avanzar lo han exigido y también es cierto que la pandemia está provocando un acelerón en este proceso.

En busca de esa sostenibilidad, nosotras siempre hemos apostado por el ferrocarril como un sistema de transporte más sostenible, pero somos conscientes que la realidad de nuestra comunidad durante años no se ha invertido en el tren como un factor principal y como un eje vertebrador y tenemos claros ejemplos, como puede ser el Zaragoza-Teruel-Valencia o el canfranero. Sabemos el estado en el que se hayan. Y bueno y últimamente ya, pues nos ha decepcionado, nos ha sorprendido, pues ese anuncio de la suspensión de los servicios en algunas líneas. Es un tema que ya ha salido aquí en esta comisión y sí que nos gustaría plantearles si puede contarnos cómo van esas

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

conversaciones con Fomento para que asuma el coste de esas líneas que, evidentemente, todos lo sabemos que son competencia estatal. Tendrá que los aragoneses afectados están preocupados por este tema y si en ese aspecto pudiese avanzarnos algo, se lo agradeceríamos.

Y otra cuestión que también me gustaría plantearle y también hace referencia a la sostenibilidad, usted nos ha dicho y hemos podido verlos en las diapositivas que se van a incorporar treinta y cinco autobuses híbridos y tres microbuses eléctricos. Nos parece, evidentemente, una buena noticia. En esos pliegos de condiciones que se están elaborando, se contemplan incluir algunas cláusulas medioambientales más, o algunos criterios de valoración pues para que las empresas sigan apostando en sus flotas de autobuses, pues hacia el hidrógeno, vehículos híbridos, eléctricos. Si se va a incentivar de alguna manera para que al final de esos diez años de contrato, pues podamos tener una flota, 100% cero emisiones o lo más aproximada posible.

En el conjunto del mapa que nos ha presentado nosotras valoramos positivamente pues la ampliación de ese mapa de servicios que llega hasta trescientos setenta y cinco núcleos urbanos más, que se hayan tenido en cuenta esos núcleos de hasta diez habitantes, que se cuente con llegar a las cabeceras de comarcas, a centros de salud, a hospitales. Nos parece un avance importante en esa intermodalidad y esa conexión de toda la comunidad que todas defendemos y nos alegramos de que hayan tenido en cuenta, evidentemente, esa perspectiva.

En su intervención, usted también ha hecho referencia que este mapa es adaptado a las nuevas tecnologías. Ha hablado también de bonificaciones en las tarifas que, desde luego, nos alegramos. En los transbordos gratuitos, nos parece una buena, una buena... un acierto en ese sentido. Mi pregunta va en la línea de que la tarjeta o la aplicación móvil que se piense instalar tenemos claro que el mundo avanza hacia ese sentido, que debemos ir por ese camino, pero también es importante tener en cuenta la brecha digital que sufre nuestra comunidad altamente envejecida. No sorprende a nadie con ese detalle.

Esa transición, ¿hay algo contemplado en ese sentido? Para que bueno, principalmente la gente mayor de nuestros pueblos, pues no se sienta un poquito ignorada en ese paso hacia las nuevas tecnologías.

También en este ámbito, pero más cerca en el caso de las condiciones laborales. En alguna otra comparecencia que usted ha hecho aquí, nosotras se lo hemos planteado y esto es una cuestión que le planteo a tiempo atrás. Hemos hablado de implantar al

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

tacógrafo digital también en el transporte de pasajeros interurbano. Nosotros creemos que ayudaría a combatir la precariedad en el sector y también avanzaríamos en materia de seguridad. Porque sabemos que, en ocasiones, y eso es así, los conductores pueden pasar de conducir un vehículo con tacógrafo a otro sin taquígrafo sin que, evidentemente, esa actividad quede registrada en ningún documento ni en soporte informático.

Sabemos que esto viene de normativa europea. En otras ocasiones aquí lo hemos puesto encima de la mesa y simplemente saber si se han hecho algunas gestiones, ha habido algún contacto para poder avanzar en ese sentido.

La accesibilidad. Nos ha informado también de que en el mapa concesional se ha contemplado también la accesibilidad para los vehículos. ¿En todo el amplio de la flota, en toda la comunidad, simplemente en líneas principales las que llegan a los pueblos, las personas mayores, las que más dificultades tienen suelen estar en los pueblos? Esa es una pregunta que, si puede, me gustaría que me ampliase.

Y luego ya un punto concreto centrándonos en el estado de... la pandemia que estamos sufriendo, en el fin del estado de alarma. Sabemos que se va a implementar el 100% de las plazas en los autobuses. Yo le pregunto por la vacunación de los trabajadores. Algunos de ellos estarán vacunados ya pues por las franjas de edad que vayan ocupando, pero, evidentemente, si el autobús va ocupado al 100% ese riesgo quizás aumente. No sé si ya se ha hablado con ellos o se contempla, pues incluidos en un grupo de riesgo para que sean todos vacunados.

Yo, simplemente para finalizar, le felicito. Creo que es un gran mapa concesional. Algunas dudas que nos han generado si puede contestarlas en su última intervención se lo agradeceremos y esperamos verlo implementado lo antes posible porque, evidentemente, será de beneficio para gran parte de ciudadanos.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señora Prades.

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Juste, tiene la palabra.

El señor diputado JUSTE SANZ: Muy bien. Gracias, presidenta. Señor consejero, bienvenido a su Comisión.

Bueno, pues nunca es tarde si la dicha es buena. Después de seis años de consejero y cuatro de que el mapa concesional esté caducado. Pues por fin, tanto que hemos hablado de este mapa, de estos servicios, ya lo tenemos aquí. Bueno, la primera

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

pregunta sería ¿cuándo de verdad va a estar implementado? Ahora tenemos el programa, ahora tenemos pues la estructura, las líneas, el servicio, pero ¿qué previsiones maneja el Departamento para que de verdad el ciudadano se pueda beneficiar de este nuevo mapa concesional, de este nuevo servicio? Que lo tengamos implementado y sea, entonces sí ya, una realidad.

Yo siempre he dicho aquí que una de las mayores palancas de la lucha contra la despoblación es el transporte, es tener conectividad, es tener un servicio que, desde los municipios, que desde los pueblos nos puedan llevar, pues a la cabecera de comarca, a la capital. Y, sobre todo, es muy importante para aquellos que son más vulnerables: para los jóvenes, para los mayores, para los emigrantes, que son los que no tienen capacidad de movilidad privada. Que no tienen vehículo y que, al final, si no tienen un buen transporte público, pues tienen que marcharse de esa población con la pérdida que eso supone.

Y lo que hemos visto hasta ahora pues no ha sido otra cosa más que la pérdida de servicios, de líneas de... pues de conexiones más que el avance. Y han tenido que ser los propios municipios, a través de comarcas o incluso de mancomunidades las que bueno, pues sustituyesen a las Administraciones que iban dejando de prestar estos servicios. Y yo le diría que de verdad que el verdadero aragonesismo es aquel que consigue para nuestros ciudadanos los mejores servicios. De verdad, que como Administración cercana que se lo he dicho otras veces que somos, pues atender y entender los problemas que tenemos y darles solución, pero de verdad, cercana como Administración que somos.

Otra de las preocupaciones que tengo yo es el equilibrio de este plan concesional, porque también, otra de las realidades que hemos visto a veces, una empresa se queda un concurso, se le adjudica ese concurso, pero resulta que las cuentas no eran ajustadas, no eran equilibradas y al cabo de un tiempo acaba o quebrando o marchando y dejamos de prestar ese servicio. Me preocupa mucho eso. Me preocupa mucho que bien, sobre el papel y más a color pues bueno, pues esto queda muy bien, pero, claro, ¿de verdad vamos a tener esas empresas a las que podamos adjudicarles estos servicios y que luego de verdad económicamente estén bien fundados, sean equilibrados y se puedan prestar? ¿No abandonarán a los pocos meses? Como hemos visto también en algún momento esa realidad, ¿no? Es algo que queremos pues tener en cuenta por si se llevase a cabo.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Bueno, la demanda. Yo creo que ha salido aquí. Los municipios que están en las líneas de transporte, en las vías convencionales es fácil, digamos, entre comillas, seguir dándoles servicio, pero ¿qué pasa con todos esos municipios diseminados que al final habrá que buscar un servicio diferente, un servicio a demanda? ¿Cómo se va a organizar ese servicio a demanda? Porque el tema de la conectividad es otro de los problemas que tenemos, porque, bien, las nuevas tecnologías es un avance que podemos tener, un sistema en casa... yo lo he dicho otras veces, lo que no podemos tener o no debemos tener es vehículos por el territorio vacíos. Pero, claro, si no tenemos Internet también es difícil poder acceder a esas nuevas tecnologías, a esa conectividad vía demanda. Entonces, bueno, profundizar un poco en ese tema.

¿Cómo vamos a atender a esos municipios de más de diez habitantes a través de ese servicio a demanda y que pueda llegar? Porque yo lo he visto en Teruel, pues con el Rincón de Ademuz o con las zonas más lejanas que no tenían servicio y que al final había que... tenían que ser los propios ayuntamientos los que pusiesen ese servicio, pues con un taxi a demanda.

Como digo, me parece bien, bueno, sobre el papel el mapa. Me parece tarde, llega tarde y sobre todo me preocupa eso, la adjudicación de todo este mapa y ver los autobuses, las nuevas líneas, los nuevos servicios y las nuevas tarifas implementadas de verdad en el territorio y que no pasen otros cuatro años hasta de verdad pues sea una realidad este servicio.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Juste.

Y cierra este turno de intervenciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Sabés.

El señor diputado SABÉS TURMO: Muchas gracias, presidenta. Gracias, consejero por sus explicaciones.

Yo me alegra que los grupos políticos, todos, estén satisfechos. Si la máxima... el máximo reproche es decir que llega tarde yo no me cansaré de decir que lo importante y lo que nos estamos jugando y lo que nos estamos jugando es un elemento fundamental para las próximas décadas en nuestra comunidad autónoma. Y, por tanto, lo importante es que lo hagamos bien y creo, en este sentido, y le voy a poner un ejemplo que le apunté el otro día en el Pleno, algún comentario que me ha llegado de algún alcalde

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

después de que cuando se hizo la presentación de este mapa concesional, pues algunos les pedimos a nuestros alcaldes, a nuestros compañeros que lo revisaran intensamente, porque era importante que no hubiera podido haber algún error.

Y recuerdo un compañero del Pirineo, me llama y me dice: “¿y las marquesinas cuándo?” ¿Se acuerda que se lo expliqué? ¿Y por qué digo esto? Porque veían que era la primera vez que se podían resolver muchos de los problemas que estaban viviendo. Y les voy a explicar el personal de hace dos horas. Yo le he pedido a la compañera Olvido Moratinos que igual tenía que hacer la intervención ella, porque he tenido un retraso en una consulta médica, de mi madre, mayor, no puede ir sola al hospital y la teníamos programada a las doce... a la una menos diez; y retorno a la casa. Ha habido retraso y he llegado con cinco minutos de antelación a esta consulta.

No había otra opción en estos momentos que ir a esa consulta. Si no la llevaba su hijo, un familiar, un amigo, un vecino o un taxi. No había otra opción. Y la verdad es que le agradezco, le agradezco a la consejería el esfuerzo que muchos ayuntamientos le trasladaron. Con la conexión a centros de salud y con la conexión a hospitales y, sobre todo, con ese compromiso horario que es fundamental para la ida y para la vuelta; y para lograr, y probablemente ahí habrá que colaborar y habrá que planificar también con Salud y con Servicios Sociales otros elementos. Otros elementos como programar determinados servicios para los municipios en una hora determinada que permita la ida y la vuelta, pero sí que está diseñado ya en ese mapa concesional la posibilidad de llegar a unas horas tope y, por tanto, nos permite planificar y mucho al resto de las áreas de atención directa, en este caso, fundamentalmente, y estoy pensando en nuestros mayores, aquellos que mayoritariamente viven en nuestros pueblos, viven en el Aragón rural. Por eso que se plantee como un derecho social básico, creemos que es fundamental y que se haya tardado, como han dicho algunos tanto, evidentemente, es que había que hacer un esfuerzo de dar la vuelta a todo, repensarlo y, sobre todo, como decía, poderlo aplicar en los próximos en los próximos años. ¿Que se incremente el número de núcleos?

Bueno, pues los que somos de pueblo lo entendemos y los que tenemos muchas relaciones como con municipios con varios núcleos, con diferentes núcleos y la problemática de gestión en ese sentido y también del transporte, pues sabemos del esfuerzo que todo ello supone. Como también sabemos que durante este periodo de reflexión y de análisis y de trabajo que se ha desarrollado se han tenido que desechar algunas de las opciones iniciales, porque las empresas pequeñas, que algunos han

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

esbozado hoy aquí, le plantearon que quizás para su supervivencia de ellas era mejor seguir manteniendo el transporte escolar diferenciado del mapa de transporte que planteamos y era un planteamiento diferente, en este caso la consejería, porque pensaba que podía optimizarlo de otra manera. Y, por tanto, se ha sido sensible, se ha sido sensible, también, con esos planteamientos venidos del territorio, y eso, evidentemente, creo que hay que reconocerlo y que hay que agradecerlo.

Y sobre los vehículos y sobre las tarifas. Bueno, creo que aquí no nos podemos escapar nadie de que necesitamos que sea un transporte sostenible. Que el Aragón que dejemos a las próximas generaciones, a los que a día de hoy se están planteando utilizar este transporte público, sea sostenible, sea verde, sea mejor o al menos no sea peor al que nosotros hemos heredado. Y creo que también hay ahí un compromiso importante en este mapa de transportes.

Y, señor Juste, coincido con usted, tenemos que hacer un esfuerzo en la implantación de nuevas tecnologías, se están haciendo, lo están haciendo las diputaciones, la Diputación de Huesca, ha sido modélica, en ese sentido, usted lo conoce. Y tenemos que seguir profundizando y el Gobierno de Aragón, con las diputaciones, con Administración local y con los planes del Estado, tienen que seguir profundizando porque tienen derecho exactamente igual a tener esa conexión de Internet de alta velocidad, aquellos que hoy no tienen transporte público de viajeros por carretera, pero que en breve confiamos que lo tengan.

Muchas gracias, señor consejero, por sus explicaciones.

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Sabés.

Es el turno ahora nuevamente del señor consejero para que pueda dar respuesta a cuantas cuestiones se le han planteado. Para ello dispondrá de un tiempo aproximado de diez minutos.

El señor consejero de Vertebración del territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Muchas gracias, señora presidenta, Muchas gracias a sus señorías por sus comentarios y por sus apreciaciones.

Empezaré, intentaré, responder todo lo que se ha planteado especialmente a los grupos de la oposición. Señor Ortas, planteaba usted la clave ¿no? ¿Que cuál es el objetivo que es lo que necesitan los aragoneses? La respuesta es evidente, es muy fácil, que les garanticemos el derecho a la movilidad, pero no de forma retórica sino de forma

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

real y no solo en las ciudades, no solo en el ámbito metropolitano, sino el conjunto de Aragón. Aquí teníamos la ventaja de que, al haber caducado, están todas las concesiones caducadas, las nuestras y las de prácticamente todo el Estado, era una oportunidad porque era un folio en blanco, un mapa en blanco, podemos partir desde el principio diseñándolo y eso es una ventaja enorme. Pero desde el principio también tenemos una premisa de trabajo, queríamos ser ambiciosos yo podía haber planteado a los técnicos.

Vamos a seguir aportando lo que aportamos y a ver qué podemos mejorar, a ver las sinergias y no ha sido así. Insisto, un incremento sustancial de aportación pública y desde el principio nos planteamos unos objetivos que hemos cumplido: dar servicio a los núcleos de más de diez habitantes, que yo creo estamos siendo absolutamente pioneros y vanguardistas en este planteamiento, garantizar al menos una expedición a la semana al centro de salud, insisto, no solo para ir al médico, sino porque es la localidad de referencia para otros muchos otros servicios horarios. No se trata de que un autobús pase por la puerta de tu casa, a una hora que no te sirve de nada. Se trata de que ese autobús te sirva ¿para qué? Pues para ir al médico, al hospital y por eso el lograr ese encaje de bolillos, que no sé quién lo decía, lo del encaje de bolillos, el señor Morón o quién de que, evidentemente, ha sido muy complicado conseguir esos horarios a las nueve, a la vez y media, los precios, las tarifas sociales, la accesibilidad. Hemos sido muy ambiciosos y yo creo que de verdad que respondemos a las necesidades que tenían los aragoneses y las aragonesas.

Ha costado mucho tuvimos los proyectos de servicios entre proyectos en exposición pública hasta febrero del diecinueve, han pasado dos años, hemos seguido trabajando muchísimo. Hemos incorporado, respondimos a las alegaciones hace muy poco tiempo porque hasta hace unas semanas nos intenta mejorar. Hemos hablado con el sector y, como digo, hemos cerrado muchas cuestiones hace muy poco y queda mucho ¿eh? con los pliegos todavía que decidir.

Hablaba de integración, de que es clave los servicios ferroviarios, después, si me permite responder algún portavoz que solo he hablado de ferrocarril en esta tarde, pero también en el escolar, quienes estaban aquí la pasada legislatura saben que mi primera intención era haber integrado por fin en Aragón, en otras comunidades lo han conseguido, el transporte regular de uso general y en especial escolar. Creo que era la forma de hacerlo. Hubo consenso político en esta misma Comisión, después se rompió y tome una decisión política muy complicada que fue empezar de cero y asumir que el transporte escolar no iba a poder estar en este mapa concesional, pero que lo íbamos a

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

mirar de reojo, íbamos a trabajar de modo que se intensifique mucho el futuro la reserva de plazas por parte del Departamento de Educación.

Jóvenes, a ver hay dos tipos de bonificaciones con la tarjeta, que va ser novedad absoluta, o por recurrencia. Podrás llegar con la tarjeta de transporte general al cinco por ciento y con la personal hasta el diez, pero los jóvenes van a poder tener descuentos del treinta por ciento, que ahora tienen cero. Yo creo que es un avance sustancial, y esto es un coste económico mayor, en este, en este sistema.

Inversiones, pues hay una parte inversiones que a través de la componente uno y la componente seis del Plan de Recuperación de la Formación y Resiliencia, espero que podamos avanzar al menos en el ámbito metropolitano. Al menos el ámbito metropolitano tenemos conferencia sectorial transporte el viernes y espero que tengamos las cosas más claras que ya hemos estudiado, evidentemente el plan, pero espero que se nos aclaren más cosas el viernes. Y le aseguro que ese incremento que vamos a hacer, sustancial, llegar a esos once millones que nos faltan no van a suponer en ningún caso en detrimento otras inversiones. Eso lo tenemos muy claro hemos trabajado muchísimo con el director general, con la secretaria general técnica, con Hacienda para, como digo, que lo podamos hacer sin que no desvistamos un santo para vestir otro. Eso creo que lo tenemos claro y tenemos muy claro hacia donde tendrá que ir el presupuesto, sobre todo el año veintitrés, plurianuales que se agotan, etcétera, para poder absorber este coste.

Piense que hasta ahora es que en Aragón hemos invertido en transporte público muy poco muy me critican las carreteras de estas últimas décadas, pero es que en transporte público pasaba lo mismo. Y en el ámbito metropolitano, es que desde el gobierno poníamos muy poco dinero, entonces, cuando ha llegado el momento creo que hemos sido responsables, hemos decidido poner el dinero que había que poner.

Señor Morón, dice que sobre el papel queda bien, que ya veremos en la práctica pero insisto, como le decía, señor Ortas, que hemos sido muy ambiciosos ¿eh? y eso solo se refleja ya no solo en lo que tiene razón que en un PowerPoint todo cabe y si lo haces bonito y con colores y si le pone lazo queda más real, pero fíjese que esos once millones más, once millones anuales pasar de cuatro coma cuatro a quince coma quince un doscientos cincuenta y dos por ciento más se va a notar, porque vamos a avanzar muchísimo en eficacia, pero sobre todo en eficiencia. Dice que puede haber cambios en los centros de salud, claro y en la educación y en tantas cosas. Estamos hablando de una concesión de diez años y, evidentemente, como cualquier concesión deberá estar abierta

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

a posibles adaptaciones la que usted plantea o muchas otras en el futuro pueden plantearse.

El transporte a demanda no es taxi, el transporte a demanda no es transporte discrecional es otra cosa: transporte a demanda de lo que busca es como alguno de ustedes ha dicho, es evitar que hagamos kilómetros un vacío, pagamos muchísimos kilómetros en vacío, quemando mucho combustible para nada. La oferta y la demanda consiste, que dependerá de cada caso, hay una ruta troncal y la persona del pueblo sabe que el martes a las ocho si quiere autobús lo llama no solo por app, porque, como dicen en muchos casos no va a ser posible, podrá llamar, y el autobús sí hay alguien que lo necesita, se desviará, cogerá a esa persona y volverá a la ruta. Es decir, no es un taxi que tú llamas a cualquier hora. No es eso porque eso es sencillamente imposible de implementar y, por supuesto, con apoyo del taxi rural en la diapositiva del material rodante, si lo ven despacio, ustedes ven la colaboración para la demanda, está previsto los taxis rurales, ahí lo tienen.

Del ferrocarril, insisto, después hablaré. Creo que no me dejo más cuestiones de las que planteaba usted. Espero no dejarme nada, señor Sanz. Siento que no le importe mucho el autobús y que quiere hablar más del ferrocarril, lo entiendo. Mire, hay una cuestión que me parece clave y es que llevamos muchos años hablando de intermodalidad, llegado el momento habrá que creerse esa intermodalidad. Yo soy, no digo el mas, al menos empato con el primer defensor del ferrocarril que hay en esta sala, pero entiendo que el autobús y el ferrocarril, tienen una en una finalidad y unos objetivos diferentes y tenemos que avanzar hacia esa intermodalidad.

El planteamiento que hacen ustedes, que yo he oído muchas veces, de que apuesta por el autobús se deja el ferrocarril. En mi opinión, no siento catedra, en mi opinión incurre en dos inexactitudes. En primer lugar, parte de una visión muy centralista y muy radial de Aragón, en primer lugar, porque no solo es que haya solo noventa localidades con ferrocarril, que hacemos con los otros mil cuatrocientos y pico núcleos de población, le aseguro que vamos a conseguir que Adif construya tantas infraestructuras para que Renfe o... y, por supuesto ya, las privadas nuevas, le aseguro que no, para que consigamos venir. Por lo tanto, el autobús tiene que ser complementario del ferrocarril. ¿En qué sentido? en horarios, no que aprovecha contestarle ahora por no hablar de ferrocarril, todo el rato, que lo han citado todos, en horarios, tenemos que conseguir esa intermodalidad que, si hay que coger el tren, el

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

autobús te lleve a ese tren desde el pueblo, pero también cubrir por ahí esos servicios que no cubre el tren.

Pero también otra cuestión, y por eso decía que a veces cuando se habla de este tema se incurre en una misión muy centralista y radial de la que criticamos a veces desde Madrid, es que no todo el mundo en Aragón viaja Zaragoza, igual que no todo el mundo España viaja a Madrid. Es que le pongo solo dos ejemplos, les pongo, estoy personalizando en usted respondiendo el ferrocarril, a todos. Es que, por supuesto que la gente de Monzón tiene que ir a Zaragoza y el medio óptimo es el ferrocarril. Claro, pero es que el hospital va a Barbastro, es que tengan que ir en autobús, es que la gente de Caspe, claro que tiene muchísima relación con Zaragoza, pero es que el hospital va a Alcañiz. Quiero decir, que sí señor Sanz, que insisto, por no ir hablando, pues prefiero hablar en este momento porque se ha centrado usted sobre todo en el ferrocarril. Por eso lo hago, como digo, que una visión mucho menos radial, más transversal de Aragón es que necesitamos que sean compatibles intermodales, el autobús y el ferrocarril.

Es que hablo poco el ferrocarril, es que lo que estamos ahora es aplicando y no tengo mucho tiempo de detenerme en esto, los artículos sesenta y tres, sesenta y cuatro del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, que es el que dice que tienen que contener estos proyectos de establecimiento, y eso es lo que hemos hecho. Se han tenido curiosidad entrar en la última página de la presentación ahí está el enlace podrán ver lo que hacemos es responder al contenido que tienen que tener con arreglo al Reglamento.

Ciento dieciocho de contratos, pero no ciento dieciocho empresas. O sea, en Aragón, cinco, seis, siete empresas hacen la inmensa mayor, al menos digo en las concesiones en contratos programa en educación es diferente. Hacen la inmensa mayoría de los kilómetros y transportan a la inmensa mayoría de los ciudadanos.

Pero hay algo que usted y a mí nos preocupa. Aseguro lo mismo que los trabajadores, no tanto a la empresa como a los trabajadores. Hay derecho a subrogación ya estamos hablando continuamente con las empresas, las representativas, las empresas en particular nos tendrán que dar la información de los trabajadores para esa subrogación, trabajo que no es fácil para las empresas, porque pasamos de un sistema completamente diferente. Estamos hablando con las empresas, la semana pasado o esta semana, no sé muy bien que día el director general se reunió con los sindicatos. Estamos hablando, como digo, para garantizar esa subrogación para garantizar que no se destruya al revés, se va a crear empleo en el sector y el conjunto de Aragón.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

En la cuestión de la vacunación ya lo trasladamos al departamento sanidad, ya lo hable con el sector y es una decisión que no compete ni siquiera solo a la consejera de Sanidad pero es algo que ya que ya trasladé.

Señor Juste ¿cuándo? me pregunta. El 1 de enero de 2023 ¿podríamos estar en condiciones de entrada en vigor antes? quizás sí, mire, hay dos cuestiones: una es que va a ser una licitación complicada, esperamos, que lo que le dicho antes, licitar ya, en verano. Va a ser una licitación en principio complicada pero es que además, después el proceso una vez que se adjudica, de implementación es muy complejo, tiene que haber un día que unas empresas dejen de prestar un servicio y otras lo empiecen a prestar. Esto va ser muy complicado y necesitamos una fecha de referencia, y como digo, estamos trabajando con esa fecha de referencia que sería el 1 de enero de 2023.

¿Con retraso desde el 31 de diciembre de 2017? Sí, es una evidencia cronológica, pero lo decía el señor Sabés: hemos decidido hacer las cosas bien que rápido. Las dos cosas a la vez a veces no es fácil y hemos optado por hacerlas bien en lugar de hacerlas, de hacerlas rápido.

Hablaba de las mancomunidades, si se refiere a las del Valle del Alto Aragón, Sierra del Pobo y Sierra Gúdar, las financiamos nosotros. Si recuerda que normalmente los presupuestos ponemos noventa mil euros, este año pusimos ciento ochenta mil que lo que lo expliqué cuando comparecí para la comisión porque no habíamos podido pagar el 2020 para pagarlo.

¿El equilibrio? Tiene usted toda la razón es que tiene que ser, tendremos que buscar la rentabilidad social en primer lugar, pero después tendremos que garantizar la viabilidad económica. O sea, que las empresas puedan ganar el dinero que tienen que ganar, crear el empleo que tienen que crear y durar durante esos diez años la concesión. Hemos hecho un estudio de costes e ingresos muy serio, muy realista y que garantiza que llegaremos a buen puerto. E insisto en una idea que he dicho antes muy de pasada, que antes he hecho todo muy de pasada quería dejar constancia de algunas cuestiones y está complementado con la presentación.

Ahora mismo en las concesiones, de los contratos programa, de Educación, porque jurídicamente no tiene nada que ver. En las concesiones a riesgo y ventura que tenemos ahora cubrimos desde el Gobierno de Aragón el 16% del déficit. Es que vamos a cubrir el 57%. Fíjese si para las empresas es una situación ventajosa. ¿Saben, por cierto, cuánto garantiza el Ministerio en sus concesiones? Cero, cero. O sea, en las

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

concesiones del Estado no se paga dinero, las empresas ya ganan o no y nosotros vamos a pasar.

Ya digo que, si tenemos en cuenta concesiones, es más, es el veinticuatro, pero si tenemos contratos programa, es decir para las empresas también es e insisto y esta ahí una parte muy detallada en cada uno de los diecinueve proyectos de la parte económica, de los costes, del estudio... todo es discutible, lo discutimos mucho con las empresas. Hemos hecho un cálculo de ingresos y de demanda muy realista, lo pueden consultar y yo creo que de verdad que el sistema se sostiene.

En cuanto al transporte a demanda que planteaba usted, efectivamente pagamos muchos trayectos en vacío, y eso es que es ineficiente e ineficaz. Y desde el punto vista medioambiental es una cuestión y eso es lo que vamos a intentar evitar y no solo no podemos pretender que personas de determinadas edades utilicen el transporte a demanda con una app en el móvil.

Eso somos plenamente conscientes y habrá que articular las fórmulas para que esto pueda ser. Insisto que dentro del no recuerdo si es el componente uno o seis del Plan de Transformación Recuperación y Resiliencia una de las subvenciones que se prevén en las administraciones es la digitalización, no solo del sector, la digitalización de las administraciones entre otras cosas para el transporte a demanda, pero, como digo, ahí tenemos mucho por hacer porque hasta ahora no ha existido.

Nos va a costar hacer pedagogía que se entienda que esa oferta a demanda no es un taxi que pueda haber taxis que lo presten, pero es un taxi, que es una cuestión diferente y, señora Peirat, señor Palacín, señora Prades, señor Sabés, no tengo ya más tiempo.

Agradezco el apoyo. Queda mucho trabajo por hacer. Hemos dado un paso importante con aprobación de los proyectos. Tendremos que culminar, espero ya en pocos meses, los pliegos. Alguna cuestión que ustedes planteaban tiene más que ver con pliegos que con los proyectos de establecimiento y creo que esto lo he dicho una vez y creo que no exagero cuando digo que sea una revolución en el sector del transporte público en Aragón. Insisto, buscando esa intermodalidad entre el ferrocarril que tiene que ser prioritario para algunos servicios y el autobús que tiene que serlo para otros.

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Muchísimas gracias, señor consejero por su exposición y por su explicación de este nuevo mapa concesional.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Y como ya se ha dicho agradecerle, también, el que nos haya proporcionado con anterioridad a su puesta en escena hoy aquí, esta presentación que hoy le ha acompañado.

Suspendemos la sesión durante dos minutos para despedirle.

[Se suspende la sesión a las diecisiete horas veintisiete minutos].

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Retomamos el orden del día con el punto número 3 que es el debate y votación de la proposición no de Ley número 59/21, sobre la creación de un programa dirigido a rehabilitar viviendas en el medio rural para fijar población, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. *[Se reanuda la sesión a las diecisiete horas treinta y un minutos].*

Para la presentación y defensa de la misma cuenta con cinco minutos su portavoz, el señor Juste.

El señor diputado JUSTE SANZ: Muy bien, muchas gracias, presidenta.

Volvemos a hablar en esta comisión de rehabilitación de viviendas a lo largo, por lo menos de estos dos últimos años que yo llevo en esta comisión, hemos hablado bastantes veces. Pero, bueno, si siempre creo que ha sido importante ahora en estos momentos, lo es más, lo es más porque están los fondos europeos, la cantidad de millones que estamos viendo todos los días que en prensa se anuncia que van a venir para rehabilitación de vivienda. Lo que mi Grupo Parlamentario Popular quiere que esos fondos europeos lleguen al medio rural, creo que la única forma de fijar población en el territorio es a través de la vivienda, es la experiencia que yo tengo. En mi municipio tengo nueve viviendas y las nueve están ocupadas y tendría casi la mitad de población si el ayuntamiento no hubiera hecho viviendas, lo digo sinceramente, la única forma de que jóvenes se queden en el territorio es a través de que haya vivienda municipal, de que puedan alquilar y que lo hagan a un precio competitivo.

Entonces eso es lo que nosotros proponemos que se creen pues para esos municipios pequeños un plan de vivienda, de rehabilitación de vivienda, en el que los municipios, porque tenemos varios problemas en los de los municipios: casas solariegas, edificios que se caen, que no tenemos fondos para poderlos a veces compra sí, pero luego rehabilitar, no. Pues, bueno, pues sería un poco cerrar ese círculo. El ayuntamiento compra esa vivienda el Gobierno de Aragón a través de esos planes le ayuda al municipio, se rehabilita y luego se pone a disposición de esta gente joven que

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

se quiere quedar que quiere emprender, que quiere hacer un proyecto de vida en el territorio en su pueblo y bueno, pues una con un alquiler, pues bajo, social, competitivo para que al final, pues podamos convencer a esos jóvenes de que se queden allí. Y eso es lo que veníamos a pedir.

Yo la verdad es que se habla de seis mil ochocientos millones de euros a nivel nacional en rehabilitación de vivienda. El otro día presidente Lambán hablaba de mil doscientos millones de euros, estamos hablando de cantidades muy importantes, muy potentes. Bueno. Pues que se acuerde también que en estos programas este también el medio rural, lo importante que es para fijar población que lleguen a estos municipios.

Cuando hemos hablado de datos, oiga, es que el setenta y cinco por ciento de los municipios de Aragón tienen menos de quinientos habitantes. Están en una situación complicada y la vivienda tiene que ser ese revulsivo para conseguir que la gente que ahora mismo está mirando pues hace al medio rural se pueda quedar, pero si no hay viviendas, nadie se puede quedar en un municipio y nadie que quiera cambiar de vida, podrá hacerlo si no encuentra una vivienda donde poderse quedar. Es algo, que bueno, están haciendo en Castilla León la propuesta que nosotros hacemos y entendemos que igual que se está haciendo allí en Castilla León, pues se pueda hacer también en Aragón. Lo que decía, pues, el ayuntamiento compra esa vivienda, el Gobierno de Aragón la rehabilita, la devuelve al municipio rehabilitada con esa condición, con la única condición de que sea, pues, para vivienda social, para que los jóvenes que se quieran quedar en el municipio lo puedan hacer.

Y de verdad, pues que esto de la cantidad de millones de euros que se hablan, que no sea como el cuento de la lechera, que al final sale mucho en prensa, se hablan de muchos millones, se habla de rehabilitación y luego qué. ¿Que no llegue?

Bueno, pues espero que ahora sí y que también llegue al medio rural. Porque estamos hablando de muchos programas de muchos millones, pero tampoco se concreta. No veo yo ni ninguno dedicado y orientado en esa dirección. Que existe necesidad de rehabilitación también en las ciudades, por supuesto, que hay que atenderlos, también, pero evidentemente, para el medio rural para los municipios despoblados la vivienda es la única salida, nada más. Muchas gracias.

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Juste.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

A esta proposición no de ley ha sido presentada conjuntamente una enmienda por los grupos parlamentarios socialista, Podemos Equo Aragón, Chunta Aragonesista y Partido Aragonés.

Para la defensa de la misma, señor Palacín, dispone de tres minutos.

El señor diputado PALACIN ELTORO: Gracias, señora presidenta.

Esta proposición no de ley plantea un problema que existe en la mayoría de los municipios de Aragón que están afectados por el descenso de población y que también son pueblos en muchas ocasiones pequeños y que tienen problemas con edificios que se deterioran, que incluso se tienen que dictar desde los propios ayuntamientos órdenes de derribo se producen hundimientos y muchas veces encontrar a los propietarios es muy complicado para poder actuar en esos edificios y es algo que es un problema para muchos ayuntamientos.

Lo que sí que es cierto es que es infrecuente que los ayuntamientos que tienen poca población dispongan de inmuebles en desuso de su propiedad, porque no pueden hacerse frente con estos edificios y sí que tienen en muchas ocasiones el típico edificio del maestro o el del médico, que son susceptibles de poderse arreglaría y de poder atraer población al territorio.

Desde el Gobierno de Aragón, desde el Departamento de Vertebración, en diferentes direcciones generales, no solo en vivienda se trabaja en esta línea. Yo pondría en primer lugar, en valor el fondo de cohesión, que viene de la directriz especial de política demográfica y que ya en el año dos mil dieciocho ya saco una serie de ayudas que permitían hacer precisamente lo que en esta iniciativa aparece, que se pudieran arreglar por parte de los ayuntamientos viviendas de propiedad municipal para que fueran sacadas en alquiler a personas que se quieren ubicar en esa localidad.

En este caso creemos que la iniciativa limita algo más esa relación entre ayuntamiento y el Gobierno de Aragón y la iniciativa que desde el Gobierno se salió es algo más, algo más amplia.

El objetivo del Gobierno de Aragón es reactivar la vivienda rural y posibilitar que se ocupen estas viviendas por personas que quieren venir y o quedarse a vivir en estos pueblos. Y lo que ya está trabajando es en acuerdos en colaboración con diferentes ayuntamientos, con diferentes municipios de pequeño tamaño para poder conseguir colaboración que le permita incentivar esta cesión de las viviendas para poderlas alquilar a jóvenes o a nuevos pobladores que quieren quedarse a vivir en estos pueblos.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Como es una línea que desde el Gobierno de Aragón se estaba apoyando y hace ya unas cuantas comisiones llegamos ya un acuerdo con la proposición no de Ley 407/20. Hemos presentado una enmienda que creemos que complementa la iniciativa que han presentado, que pensamos que es algo más abierta y que permite pues bueno, al final, esa colaboración entre los ayuntamientos y el Gobierno de Aragón con el fin de poder atraer población, atraer nueva población o que quien quiere vivir en su pueblo se pueda quedar a vivir en su pueblo. Entonces, esperemos que podamos llegar a un acuerdo y en ese caso votaríamos a favor de la iniciativa.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Palacín.

Excusamos la asistencia del portavoz de la Agrupación Parlamentaria Izquierda Unida. Por tanto, seguimos con el Grupo Parlamentario Vox en Aragón como grupo no enmendante. Señor Morón, tiene la palabra.

El señor diputado MORÓN SANJUÁN: Muchas gracias, señora presidenta.

Para Vox, las políticas contra la despoblación deben contemplar medidas en favor de la natalidad, de apoyo a la familia, mejorar el acceso a los servicios públicos de vivienda, como hoy tratamos, y de empleo especialmente para jóvenes.

El Grupo Popular nos presenta una proposición de ley muy similar a otra debatida por Grupo Ciudadanos, hace dos meses, que pretende ser una medida para revertir el vaciamiento de nuestros pueblos, facilitando el acceso a vivienda de determinados colectivos. Se diferencia de aquella en que los beneficiarios de este programa de rehabilitación de inmuebles en desuso de titularidad municipal y posterior crecimiento en forma de vivienda social, incluiría a familias, a colectivo de especial protección y a nuevos pobladores, además de a los jóvenes.

También se amplía el número de municipios que se podrían beneficiar de este nuevo programa pues se incluye municipios de entre dos mil a tres mil habitantes. Nuestro posicionamiento hace dos meses fue a favor y en esta ocasión, pues también lo será. Se acepte o no la enmienda de los grupos que apoyan al Gobierno que, por otro lado, tampoco difiere mucho de la que presentaron hace dos meses.

Coincidimos con el grupo proponente en que la rehabilitación de inmuebles en el medio rural, para su aprovechamiento como vivienda social no solo puede contribuir a la fijación de población, al facilita el acceso a vivienda, sino que en sí constituye un

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

motor de desarrollo económico que puede reactivar la economía local y la conservación de su patrimonio. Por estos motivos, pues votaremos a favor de la propuesta.

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Morón.

Y, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, señor Ortas, su turno.

El señor diputado ORTAS MARTÍN: Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues volvemos a hablar sobre una iniciativa que trata de afrontar el reto demográfico como uno de los principales objetivos que se plantea en esta Comisión. Ya tratamos una proposición no de ley de nuestro grupo, similar. En aquel momento ya comentamos que hay muchos municipios en los que la falta de viviendas es evidente. Hay gente con intención de quedarse en su municipio, pero la falta de vivienda se lo impide. Además, en algunos de estos municipios hay vivienda de propiedad municipal y dado que son pequeñas poblaciones, faltan fondos para poder rehabilitarlos. La falta de presupuesto pues para esas pequeñas localidades, es complicada, y, además, en este caso, indico si hay vivienda de propiedad municipal.

Tenemos que poner en valor que sí que hay iniciativas que se están afrontando desde otras instituciones. Independientemente del signo político que sean. Ya lo comenté en la anterior Comisión por ejemplo la Diputación Provincial de Huesca, pues había sacado una línea de créditos a coste cero para poder ayudar a los municipios a rehabilitar viviendas e incrementar el parque público disponibles en sus localidades. Uno de los principales problemas con los que nos encontramos en las poblaciones, pues ustedes lo saben también, muchas veces son esos problemas de herencias, esos problemas de que hay vivienda de que nadie se quiere hacer cargo, que cada vez están más deterioradas e incluso están derruidas y que los municipios, pues tienen que enfrentarse a ciertos problemas también para poder para poder conseguir ese esos inmuebles y poder reactivar la vivienda de su localidad.

Creemos que es bueno, el grupo proponente ya ha hablado además de los fondos que el propio Gobierno de España y el señor Lambán, recientemente, han hablado de cantidades muy importantes de dinero y el planteamiento pues también vemos en la enmienda que nosotros aceptamos igualmente la otra vez porque el planteamiento era similar al que nosotros indicamos en aquella proposición no de ley, pero sí que también hemos acertado implementar el término de “alquiler asequible”, no solo social. Ya

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

saben, aunque es un término muy... vamos a llamar jurídico el alquiler asequible, pues bueno, puedan acceder los jóvenes, entre 2,1 veces el Iprem hasta 6,5. Que creo que también es importante para que los jóvenes que quieren iniciar un proyecto de vida en sus poblaciones o acudir a una población de estas características puedan acceder, sobre todo, ampliando la accesibilidad a este tipo de modalidad de alquiler, como es el alquiler asequible.

Como aquella, es una propuesta muy similar a la que nosotros planteamos, obviamente, nosotros votaremos a favor, independientemente de que usted acepte la enmienda o no.

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Ortas.

Es el turno para que el grupo proponente fije su posición en cuanto a la enmienda presentada.

El señor diputado JUSTE SANZ: Muchas gracias, señora presidenta.

Pues sí, aceptaremos la enmienda, porque creo que creemos que va en la misma dirección y con los mismos objetivos que plantea la PNL.

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Pues se aceptada la enmienda y conociendo el texto que se va a votar... **¿Votos a favor? Queda, por tanto, aprobada por unanimidad la proposición no de Ley número 59/21, sobre la creación de un programa dirigido a rehabilitar viviendas en el medio rural para fijar población.**

Turno ahora de explicación de voto. ¿Por el Grupo Parlamentario Aragonés? Por el Grupo Parlamentario Vox en Aragón.

El señor diputado MORÓN SANJUÁN: Sí, un momentito. Gracias señora, presidenta.

Simplemente hacer un comentario en relación... se ha hablado mucho de la cantidad de cientos de millones que se van a invertir en la vivienda, en la rehabilitación de vivienda en Aragón y las ayudas que van a llegar pues también por parte de los fondos europeos.

Cuando se debatió la propuesta de Ciudadanos, el portavoz del Grupo Socialista, señor Sabés, pues comentó que el Gobierno de España estaba trabajando, estaba trabajando y que haya puesto encima de la mesa diez mil millones y ciento treinta

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

políticas activas para luchar contra la despoblación, pero entre estas ciento treinta políticas, ciento treinta medidas y políticas activas, pues no hemos encontrado ninguna que haga relación, que haga referencia al tema de la vivienda, que bueno, como por otro lado, nos van a llegar otros cientos de millones por otra vía. Pues bueno, pues esperemos que algunos se materialicen en esas inversiones.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Morón.
Por el Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista, señor Palacín.

El señor diputado PALACÍN ELTORO: Sí, simplemente para agradecer que hayan aceptado la enmienda.

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Muchas gracias.
Por el Grupo Parlamentario Podemos Equo Aragón, señora Prades.

La señora diputada PADRES ALQUÉZAR: Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues, en tercer lugar, agradecer que haya aceptado la enmienda que hay generado la posibilidad de que esta iniciativa saliese por unanimidad, que creo que es positivo, en cualquier iniciativa que aquí tramitamos y la realidad es que nosotros compartimos el espíritu en el que han presentado esta PNL.

Nosotros, en nuestro programa electoral 2018, ya llevamos un plan de rehabilitación de vivienda en el mundo rural y no solo además por todos los argumentos que usted ha expuesto, asienta población, rehabilitamos los cascos urbanos, los centros, los centros históricos, sino que además también nosotros consideramos que es un foco importante para generar empleo, empleo en el territorio, suelen ser pequeñas empresas constructoras que realizar esas tareas de rehabilitación y además, un factor importante en la rehabilitación, no genera especulación. Así que creo que estando ya los mecanismos adecuados con la directriz que se aprobó en la pasada legislatura, podemos trabajar y tenemos herramientas para seguir avanzando en ese camino.

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señora Prades.

¿Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos? Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Juste.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[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 JUSTE SANZ: Sí, nada, simplemente agradecer el apoyo unánime de la iniciativa.

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Muchas gracias.

Y por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Sabés.

El señor diputado SABÉS TURMO: Muchas gracias, presidenta.

En tres años, señor Juste, nos encontraremos en iniciativas de este tipo, porque es un compromiso claro del Gobierno de Aragón y del Gobierno de España.

La rehabilitación en materia de viviendas, creo que se ha dicho por activa y por pasiva, la planificación que hay de fondos europeos para la inversión en vivienda y, evidentemente, defenderemos la inversión en el medio rural fundamental necesaria y, por desgracia allí, la inversión desde lo privado es mucho más complicado. Es verdad y por eso desde lo público tenemos que hacer, tenemos que hacer frente y tenemos que intentar buscar soluciones.

Yo lo que... tengo la sensación de que a algunos grupos políticos les gustaría que no llegaran los fondos europeos. Espero que no sea así, pero demasiadas intervenciones estamos viendo ya, que parece que algunos lo lamentan.

Pero les voy a decir una cosa, tenemos una responsable muy importante en esta comisión, el día que entre la Ley de Vivienda en este Parlamento y el día que todo lo que estamos hablando aquí de esas propiedades que no se localizan, que no encontramos a los propietarios porque no han heredado, porque, como no han heredado no hay propietarios. Entonces llega el Ayuntamiento, ve cómo se deteriora la vivienda, van pasando los meses y cuando llega la ruina es cuando interviene el ayuntamiento y cuando llega la ruina e interviene el ayuntamiento previa autorización judicial, derriba la vivienda queda un solar, que nunca más se volverá a levantar, porque no es rentable.

Pero, claro, todos los ciudadanos piensan, que, automáticamente, ese solar pasa a manos de los ayuntamientos. Sorpresa. Como no puedes embargar a nadie, porque no hay propietario porque no existe, queda un solar, un agujero más el casco urbano de nuestros pueblos, y eso nos está pasando a todos.

Por eso que les emplazo, les emplazo a que en esa Ley de Vivienda sean proactivos, sean todos proactivos y busquemos una solución que resolverá a muchos

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

alcaldes y a muchos concejales de urbanismo, los problemas, independientemente del color político.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora presidenta (SANCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Sabés.

Pues aprobado este punto por unanimidad, retomamos el punto número 1 del orden del día: lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior. ¿Queda aprobada por asentimiento?

Y punto número 4: ruegos y preguntas. ¿Algún ruego? ¿Alguna pregunta para esta Mesa? ¿No? Pues sin nada más que tratar, se levanta la sesión, deseándoles una feliz tarde a todos.

[Se levanta la sesión a las diecisiete horas cincuenta minutos].