

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Buenos días señoras y señores diputados. Siendo la hora indicada si les parece vamos a dar inicio a esta Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes *[a las diez horas y treinta y tres minutos]* correspondiente al 4 de marzo de 2015.

Cómo no, dar la bienvenida al consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes a esta su comisión, así como al director general de Carreteras y a todo el personal que le acompaña.

Si les parece empezamos con el orden del día. El punto número 1, lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior, como viene siendo habitual, lo dejamos para más adelante y pasamos al punto número 2, comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, a petición propia, al objeto de informar sobre la aprobación y puesta en marcha del Plan General de Carreteras Aragón 2013-2014. Señor consejero.

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

Señorías, comparezco ante ustedes para informar sobre la aprobación puesta en marcha y hoy sobre el grado de ejecución del Plan General de Carreteras de Aragón 2013-2024.

Como saben, yo pedí comparecer a iniciativa propia en diciembre de 2013, una vez finalizada la tramitación del plan, ha habido otros temas muy interesantes que han sido puestos en distintos órdenes del día y hace pocos días el presidente de la comisión me llamó para ver si podíamos atender esta comparecencia y con mucho gusto lo hago porque además hay nuevas noticias que dar y hay una situación distinta, la del grado de ejecución del plan, yo creo que es lo que interesa hoy.

Dentro del marco presupuestario posible hemos iniciado las acciones más urgentes con especial atención a la seguridad vial y al mantenimiento de nuestro patrimonio de carreteras.

Y les quiero presentar la ejecución desarrollada hasta este momento, pero para eso es necesario hablar ligeramente del plan.

Y quiero dar tres o cuatro bases para esta conversación sobre lo que es el plan. Primera, el plan fue un plan casi consensuado. Es indudable que aquí en las Cortes

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

alguno de ustedes no me dieron su plácet al plan pero también es indudable que las diputaciones provinciales, las comarcas, los municipios, la administración central y la Confederación Hidrográfica del Ebro nos dieron su plácet durante las fases de información pública y evaluación ambiental y que posteriormente hubo dos fases de alegaciones de información pública, de información a las administraciones y aceptamos todas las alegaciones puntuales que era viable aceptar, de tal manera que desde nuestro primer borrador del plan, que fue de mil trescientos ochenta y siete millones de euros de inversión, hemos llegado a un plan de mil quinientos treinta y cinco millones destinado a impulsar el desarrollo socioeconómico, mejorar la vertebración, invertir en mantenimiento y mejorar la seguridad vial. Este cuadro lo deja bien claro en tramos en los que hemos mejorado.

Es importante resaltar que ese proceso de participación y consenso dio lugar a incorporar veintiuna propuestas concretas solicitadas por comarcas y ayuntamientos y es satisfactorio poder hoy comunicar cómo nos hemos tomado en serio esa participación y hoy se han iniciado ya diez de esas veintiuna acciones, es decir, hay veces que en la participación pública se dice que sí para quitarnos un problema pero luego no se hace. Bueno, hemos iniciado diez de las veintiuna acciones que no estaban en el primer borrador del plan y que fueron solicitadas.

La última de ellas, aprobada en el último Consejo de Gobierno, se inicia la gestión para mejorar la accesibilidad al valle de Gistaín, con gran satisfacción para mí cuando me pidieron los del valle de Gistaín, los habitantes y los municipios de allí, pues realmente es un valle que estaba desconectado, que está desconectado, y el Consejo de Gobierno, el 24 de febrero, aprobó el gasto plurianual, los pliegos de condiciones, para dos estudios informativos, un estudio informativo entre Salinas y Plan, para acceder al valle de Bielsa, y otro segundo entre Plan y Chía, lo que hace falta para abrir esos túneles horribles que hay ahora para acceder a Plan y posteriormente habrá que hacer los proyectos constructivos, las obras.

Segundo, el plan es un plan destinado a potenciar el desarrollo económico y el empleo, un progreso hacia la racionalización de inversiones y gastos, exigiéndonos a nosotros mismos conservar mejor toda la red autonómica.

Un plan que concentra los recursos disponibles en las relaciones y comunicaciones que más pueden potenciar el desarrollo económico y el empleo, que

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

indudablemente está en potenciar la mejora de accesibilidad a los centros de actividad económica de Aragón sin olvidar la red capilar.

Tercero, es un plan que garantiza mejor que anteriormente la conservación de la red de carreteras, garantiza, como exige la ley y viene haciéndose en estos dos años y pico que llevamos del plan, que se invierta el equivalente al 2% del valor patrimonial de las carreteras aragonesas en el mantenimiento y conservación de la propia red. Nos gustaría que fuera un nivel más alto pero hemos recuperado ya en 2013 y posteriormente en el 2014 y en el 2015 hemos aumentado el nivel de inversión en conservación alcanzando cotas similares a las que había antes del 2008.

El plan es un plan que da prioridad a la seguridad vial, destinando 92,4 millones de euros para realizar trabajos en los tramos de concentración de accidentes y mejoras de seguridad en diversas carreteras.

Y esto también es muy importante para mí, el plan es un plan que plantea una nueva cultura de la colaboración entre las administraciones públicas. Cuando varias administraciones públicas comparten su interés en ejecutar una infraestructura, independientemente de que esté asignada administrativamente a una u otra de esas administraciones, se producen beneficios para todas ellas y por eso recuerden ustedes que el plan general había previsto que en el primer año se pusiera en marcha un decreto de acciones concertadas, hemos puesto en marcha ese decreto de acciones concertadas, hemos hecho la primera convocatoria y hoy les voy a comunicar que está pendiente de comunicarse pero está ya tomada la decisión sobre la orden de resolución de esa convocatoria de acciones concertadas.

El plan general de carreteras daba un 11,55% de su presupuesto a estas acciones concertadas, aparte de otro 5% a travesías y variantes, y como incluyó esa obligación de hacer esas actuaciones concertadas y de seleccionarlas objetivamente mediante un procedimiento claro y bastante objetivo, hemos podido concluir en este tiempo, y de lo que les doy cuenta, este trabajo. Se han iniciado ya esas actuaciones concertadas.

Todo esto en un marco presupuestario que ustedes conocen y del que se ha hablado mucho en estas Cortes, las acciones previstas en el plan tienen un límite, el límite presupuestario, se trata de un plan a débito y no a crédito, efectivamente, aunque lógicamente el Gobierno de Aragón mantiene créditos para mantener toda su actividad, mantiene una deuda para el mantenimiento de su actividad, el plan de carreteras es un plan a débito y tiene lo que nos han concedido ustedes, bien es verdad que a propuesta

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

del gobierno y de los partidos del gobierno, en los presupuestos, es decir, como saben ustedes y en cualquier debate del estado de la autonomía, del estado de la nación, en cualquier debate siempre todos ustedes, y yo también, hemos dado prioridad a las actuaciones de interés social, es decir, a la Sanidad, a la Educación, aquí me gusta a mí incluir, no siempre se incluye, la vivienda

Es decir, tenemos prioridad pero ante esa realidad el presupuesto de la Dirección General de Carreteras ha ascendido desde 2011, presupuesto que no hizo este gobierno, a 2015 en doce millones de euros, un 18%, saben ustedes que en el global el presupuesto se ha descendido un 20% y en carreteras se ha aumentado un 18%, sin contar los gastos de personal, del capítulo I, el incremento presupuestario ha sido del 29%.

En el presupuesto del 2015, como recordarán ustedes de mi comparecencia aquí en noviembre, la Dirección General de Carreteras es la que aglutina el mayor esfuerzo inversor, con 82,4 millones de euros, con un incremento del 7,4% en inversiones, etcétera.

Y este presupuesto se ha ampliado con acciones de carreteras previstas en el Fite 2015.

Bien, pasemos a cuál es el estado de ejecución del plan. Ya les he comentado alguna de las características de ejecución pero básicamente la ejecución del plan general de carreteras en este periodo, 2013-2015, permite afirmar que será ligeramente superior a lo previsto en el plan.

Gracias al Plan Impulso, gracias al Fite —que no estaba previsto en el plan— hemos conseguido financiar unas pequeñas...ligeramente superior, ¿eh?, tampoco vamos a decir...Pero en este momento les puedo decir que si se cumple lo que ya está lanzado en proyectos, obras, adjudicaciones o licitaciones a final de 2015 se podrán ejecutar doscientos cuarenta y seis millones, el 98,7% de lo previsto, y yo quiero esperar que de aquí a final de año nuestro impulso —que todavía queda algo por impulsar— o el impulso del nuevo Gobierno permita alcanzar el 100% del plan.

Si vamos a lo que dice el plan, lo que es indudable es que el plan hablaba en un anejo seis y además es un anejo que pusimos a su petición, a la petición de los grupos parlamentarios en el debate. Incluye un anejo seis que identifica las acciones a desarrollar en el primer cuatrienio 2013-2016. Incorporó para ese cuatrienio una cantidad, me parece que era exactamente trescientos cuarenta y ocho millones de euros.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Ese cuatrienio se puede cumplir perfectamente. Es decir, solamente quedan por asignar cincuenta y siete millones de euros, que es lo que lógicamente el nuevo Gobierno asignará —todavía no podemos asignar nosotros— una vez que tome posesión con el [¿¿¿¿??] que le quedará en lo que quede por ejecutar o pueda resolverse de las bajas durante el año 2015 y el presupuesto del 2016 donde el plan general de carreteras prevé noventa y nueve millones de euros, que yo que una vez superada la crisis o en el camino de superación de la crisis, las Cortes pondrán en el próximo presupuesto.

Esto dejándole el espacio lógico de actuar con ese margen.

Puedo detallarles más. En conservación y explotación de la red viaria hemos invertido una media de 36,45 millones de euros, superior a los 34,6 que exige el propio plan; y lo hacemos coordinando el trabajo de las brigadas, que hemos mantenido y hemos potenciado junto con los contratos de mantenimiento ordinario.

En [¿¿?¿??] invernal el esfuerzo ha sido variado, estamos luchando todos los días contra dos inviernos muy duros, pero con ayuda de nuestros convenios con diputaciones provinciales, con ayuntamientos como Benasque y Panticosa y con algunas acciones de mejorar estructuras ante dudas, hemos mejorado e intensificado los procedimientos de actuación, de riesgo de aludes...en fin, estamos luchando por esto.

En acondicionamientos y refuerzos de la red de interés general de Aragón, el anejo seis del plan general de carreteras —es decir, hasta el final del 2016— preveía ciento sesenta kilómetros de acondicionamientos y nuevos trazados, y llevamos en este momento lanzados 138,89. Es decir, el 87% yo creo que es viable a alcanzarlo.

Y en refuerzos y acondicionamientos y conservación extraordinaria, el plan prevé 295,9 kilómetros y hemos puesto ya en marcha 290,36; es decir, el 99% prácticamente de lo necesario y queda todo el año 2016. Esto es lo que venimos haciendo.

Se está actuando ya en los sesenta y seis tramos de concentración de accidentes de tráfico en la última campaña de seguridad y que abarca 30,1 kilómetros de carreteras, además de invertir en los terceros carriles de la 138, en variante...1,7 millones, 4,2 en variantes; y en actuaciones concertadas es lo que les he dicho y luego les expondré un poquito más largo.

Es decir, conforme lo establecido en el plan general de carreteras de Aragón el 21 de julio de 2014 se aprobó el decreto 130/2014 por el que se reguló el procedimiento de ejecución de estas actuaciones concertadas para objetivizar la colaboración entre el

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Gobierno de Aragón y otras administraciones públicas. Se establecieron las fórmulas de colaboración, los baremos de objetivos.

Como saben ustedes si recuerdan el plan —si dudan, yo se lo recuerdo— las actuaciones concertadas tienen dos tipos de origen.

Bien en el establecimiento de acciones concertadas en aquellas obras iniciadas a propuesta del Gobierno de Aragón, las que estaban previstas e identificadas en el plan, iniciamos y cuando pasamos por una travesía o por un municipio, le decimos al ayuntamiento: ¿Quieren ustedes hacer una obra complementaria al mismo tiempo? Si la quieren hacer la financiamos conjuntamente, la desarrollaremos en un solo proyecto, en una sola ejecución mediante un convenio. Este es un tipo.

Y la segunda son las que se hacen a iniciativa o a solicitud de otras administraciones. No estaban en la lista.

Entre las primeras, plan. Lo que hemos hecho antes del acceso a plan o la variante de Valderrobles, que hemos también aprobado en el último consejo. Entre las segundas, lo que pidan los ayuntamientos, y para lo que piden los ayuntamientos mediante orden de [¿¿¿??] septiembre de 2014 hicimos una convocatoria. A esa convocatoria se han presentado cincuenta y una solicitudes correspondientes a cuarenta y un ayuntamientos agrupadas en tres grupos. Primer grupo de proyectos —necesario siempre antes de hacer las obras—, segundo grupo de obras de dos tipos: obras mayores y obras menores, y tercer grupo, cesiones. Cesiones a los municipios de travesías antiguas que ya no tienen función de travesía y donde el Gobierno de Aragón, por si queda por hacer algo en esas travesías, en el caso de ser solicitado y ser aceptada esa recepción de obras y de instalaciones, ayuda ese ayuntamiento a hacer obras complementarias.

Y tengo la satisfacción de decir que se han aceptado todas las solicitudes que se presentaron y que pudieron subsanar los problemas técnicos. Es decir, de esas cincuenta y una solicitudes se han aceptado treinta y seis, me parece que son, se lo puedo especificar. Lo primer que se hizo fue mandar a todos los ayuntamientos un escrito de subsanación. Se mandó el 16 de enero un escrito solicitando a casi todos —me parece que quedaron siete u ocho que habían cumplido estrictamente con el decreto—, los demás se les decía cómo podían subsanar, se les dio un plazo para subsanar. Subsanaron y efectivamente, aquí tengo la resolución de la convocatoria, treinta y cuatro

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

actuaciones admitidas. De cuales, nueve son en proyectos; veintitrés son actuaciones de grupo dos, es decir, obras; y dos son actuaciones de grupo tres, es decir, cesión.

Algunos abandonaron, otros no llegaron en plazo...a pesar de que mantuvimos los plazos hasta el último momento, la inversión global de este primer pacto de actuaciones concertadas es de seis millones trescientos sesenta y un mil euros, que financiará el Gobierno de Aragón. Ya hemos tenido la autorización plurianual: quinientos mil euros con cargo a este año porque lo que se va a gastar este año ese eso. En este año sacan los proyectos y las actuaciones menores. Las actuaciones mayores, mientras se acaban esos proyectos, se presentan, firman los convenios, solicitan...empezarán esas obras en noviembre o diciembre y, por eso, casi todo el presupuesto va con cargo al 2016.

Señorías, este es el resumen de la gestión realizada hasta la fecha para desarrollar —primero, aprobar y luego, para ejecutar— ese necesario plan general de carreteras que ordena y hace viables y hace objetivas nuestras inversiones en carreteras. Un plan modesto, un plan a débito, pero un plan que está cumpliendo y dando servicio real a Aragón.

Muchísimas gracias.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias, señor consejero. Turno ahora de los representantes de los diferentes grupos políticos.

Representación de Izquierda Unida de Aragón, señor Aso.

*El señor diputado ASO SOLANS:* Gracias, señor presidente. Bienvenido, señor consejero, a usted y a su equipo en esta que probablemente sea la última comparecencia en esta comisión.

En primer lugar, decir que si algo saco claro de este periodo es que usted ha sido un consejero llamémosle planificador. Un consejero que nos ha tenido en diferentes aspectos, en diferentes áreas mareando la perdiz durante cuatro años con diferentes cuestiones relacionadas con la planificación. Hemos tenido estudios de la travesía central, Plan Red, desaparición del Plan Red, realización de un nuevo plan general de carreteras, puesta en marcha de ese nuevo plan de carreteras...

Por tanto, en primer lugar, lo que sí que parece que usted ha estado haciendo las obras digamos que ha podido en base a la financiación que ha dispuesto gracias a lo que

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

ha decidido el equipo de Gobierno del que usted forma parte. Y la realidad hoy es que las carreteras aragonesas están mucho peor de lo que estaban hace cuatro años y no lo dice Izquierda Unida sino que hay informes al respecto que así lo certifican, incluso llegando a decir que estamos entre las peores comunidades autónomas en materia de carreteras, concretamente algún estudio habla de que éramos la segunda peor comunidad autónoma en el ámbito del Estado.

Ha hecho una defensa de que el presupuesto del departamento en esta materia había subido, creo recordar que ha dicho, la cifra de doce millones de euros y de algún modo lo ha vendido como positivo.

Alguna ocasión he utilizado el símil de intentar saber qué es exactamente doce millones de euros. Doce millones de euros es menos de lo que cuesta un kilómetro de AVE, menos de lo que cuesta un kilómetro de AVE y, desde luego, es menos de lo que vamos a pagar por la rescisión de los contratos del Plan Red.

Por tanto, sí, tenemos que minorar el presupuesto en base también a lo que nos va a costar las indemnizaciones del Plan Red que, vuelvo a decir, no debíamos haber pagado como consecuencia de que las empresas no cumplieron con sus obligaciones con el Gobierno de Aragón porque no tenían financiación para poderlo hacer, pues lógicamente entendemos que la situación en materia de carreteras tampoco en lo que respecta al aumento presupuestario que usted ha defendido es real. Y también por otra razón y eso que el anterior Gobierno realizo un Plan Red que nosotros no compartíamos- ya lo dijimos en su momento- pero que tenía previstas hacer inversiones de manera, digámoslo, indirecta, es decir, no desde el Gobierno de Aragón, cuantiosas en las carreteras aragonesas.

Era un modelo que nosotros no compartíamos, pero lo cierto es que rescindido el Plan Red o no puesto en marcha por las cuestiones sobrevenidas que usted en alguna ocasión ya informo, la inversión que se iba a producir no se ha producido y lógicamente comparar este presupuesto, luego el suyo, con el del Gobierno anterior cuando el Gobierno anterior contaba con inversiones, digámoslo, externalizadas pues lógicamente tampoco es, a nuestro modo de ver, la mejor manera.

Hablaba usted, la comparecencia en realidad, hablaba de la aprobación, puesta en marcha- usted ha añadido lo de grado de ejecución habida cuenta de la tardanza en la comparecencia y nosotros hacemos- he hecho una cuenta así sencilla- de lo que suponía el Plan Red 2013-2024 en el sentido de que los primeros años son los que necesitan, por



(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

lo que usted ha señalado, menor cantidad presupuestaria. Estamos hablando en el periodo 2013-2016, creo que recordar ha dicho usted ahora mismo en torno a trescientos millones de euros. Eso nos haría en un periodo de cuatro años unos setenta y cinco millones de euros de disponibilidad presupuestaria para ese periodo y, sin embargo, en el periodo 2017-2014 pues estaríamos hablando en torno a doscientos millones que necesitaría prácticamente el doble de disposición presupuestaria.

Por tanto, era más fácil de cumplir el Plan de carreteras desde la visión del Gobierno en estos primeros años de legislatura que lo que pueda ser, a lo mejor, en el futuro por cuanto se demoró las inversiones más cuantiosas a ejercicios presupuestarios que, desde luego, ahora mismo nosotros desconocemos cuáles van a ser.

Yo no voy a extenderme mucho más en esta comparecencia porque, ya digo, el Plan general de carreteras ya dijimos en su momento que tenía, a nuestro modo de ver, estaba sobredimensionado en el sentido de que el Gobierno pretendía vender que se iban a hacer unas inversiones cuantiosas en carreteras y la pregunta concreta que yo le hago es: ¿Cuántas obras de estas que usted ha hablado concertadas han empezado a ejecutarse con los ayuntamientos, cuanto tiempo llevamos perdido en el sentido de, bueno, sacamos estos convenios, la posibilidad de que los ayuntamientos se adhieran?. Llevamos en ese aspecto también hablando de lo mismo y mareando la perdiz- si se me permite la expresión- el tiempo suficiente como para que se hubiera podido ir algo más lejos en esta materia.

Yo concluyo diciendo que durante esta legislatura en materia de carreteras, como he dicho, hemos pasado de un plan del anterior Gobierno que curiosamente redactó un director general que es socio de Gobierno del Partido Popular. Un plan que era también, de algún modo, del PAR.

Hemos estado durante parte importante de esta legislatura hablando de eso. Después se rescindió de una manera, que ya he señalado, que no compartíamos. Volvíamos a hablar de planificación y así nos hemos pasado los cuatro años de la legislatura, ya digo, con inversiones escasas habida cuenta de las necesidades y con un deterioro importante de las carreteras en el ámbito de la comunidad autónoma. Añadiendo además algo de lo que no se suele hablar y que queda fuera del Plan general de carreteras. Usted lo ha citado muy de pasada, que es el tema de las carreteras que no están de la red capilar o como lo queramos llamar, que no están dentro de las principales obras.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Hemos presentado algunas iniciativas, por ejemplo la 1205. El otro día hubo un accidente importante porque el Gobierno de Aragón no ha estado haciendo un mantenimiento adecuado de esas otras carreteras que no están dentro del Plan general de carreteras y que, desde luego, necesitan también importantes, muy importantes mejoras.

Yo, como sabe, soy diputado por Huesca. Tengo, por mi situación, que viajar mucho y conozco muy bien las carreteras.

El otro día volvía por carreteras importantes, no precisamente pequeñas, en las que con la lluvia no se veían las líneas, no se veían las líneas.

Y esta es la realidad. Lo demás, señor consejero, pues son números, son planificaciones. Está muy bien, pero la realidad, la realidad, lo que nosotros percibimos, lo que sabemos, lo que vemos es que durante estos cuatro años hemos pasado mucho tiempo planificando, mareando la perdiz y poco tiempo ejecutando.

Nada más y gracias.

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

Entiendo que el señor consejero le va a responder.

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO):* Sí. Vamos a ver, señor Aso. En cada momento hay que hacer lo que hay que hacer y en este momento teníamos que hacer una planificación.

Las Cortes habían encargado al Gobierno que hiciera un nuevo Plan general de carreteras. Era una obligación que ya llevaba varios años sin hacerse. Entonces, efectivamente, hemos tenido que planificar, hemos tenido que pagar. Yo me encontré con presupuestos comprometidos importantes en el 2012, en el 2013. Todavía estoy pagando alguna obra del tiempo anterior que estuvo sin presupuestos y hemos tenido que pagar en prevención de tener que pagar más.

Algunas de las cosas que usted ha mencionado, hemos pagado menos de lo que habíamos pagado en otros casos.

Y luego también creo que soy un consejero que ha empezado a ejecutar. He empezado a ejecutar con un orden y es lo que le he dicho. Ordenar y ejecutar. Creo que es lo que hay que hacer desde un Gobierno. Es decir, cuando un camino no lleva a buen

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

puerto, hay que enmendar el camino para que lleve a buen puerto y hay que empezar a poner los ladrillos de ese nuevo camino.

Y un segundo matiz, no puedo admitir- y le ruego que retire- que ha habido un accidente por culpa del mantenimiento de carreteras. Deme usted pruebas, por favor.

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

Señor Aso, ¿en virtud a que artículo, que es lo que quiere aclarar?

*El señor diputado ASO SOLANS:* Sí, por alusiones. Pero que prácticamente lo único que quería decir es que yo no he querido trasladar que por culpa del mantenimiento, eso lo determinara en todo caso un juez, lo que si se es que los vecinos se quejan de un pésimo mantenimiento y que, probablemente, esa cuestión haya colaborado.

Yo no sé exactamente lo que paso. Sí es cierto que con anterioridad en esa carretera hubo una sentencia que responsabilizó al Gobierno de Aragón.

Si de mi intervención se ha deducido que yo he echado directamente la culpa a la ausencia de mantenimiento o no, lo que si digo es que, probablemente, colaborase el deficiente estado de la carretera.

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

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO):* Creo que es muy grave decir “probablemente ha colaborado”. Creo que usted debe matizar bien esa palabra. Debe decir: “ruego que se estudie si ha podido colaborar”. Pero decir que “probablemente ha colaborado” en un daño de una accidente, es muy grave.

Perdón, ante cualquiera sede y ante estas Cortes. Entonces, por favor señor Aso, le ruego que- bueno, yo creo que ya lo ha hecho- pero profundice usted en eso, ¿eh?, por favor.

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

Pasamos al representante de Chunta Aragonesista. Señor Briz.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Gracias, señor presidente.

Bienvenido, consejero, a la comisión de Obras Públicas, su comisión, y al director general de Carreteras y a su equipo que le acompaña.

Yo, agradecerle la información y he tratado, a lo largo de su exposición, con la calculadora ir cuadrando las cuentas. ¡Mire que yo soy de ciencias y del bachillerato de ciencias! ¿eh? y me ha costado cuadrar esto, pero vamos a verlo.

Usted, ya para empezar, ha venido aquí a finalizar, a poner el corolario de que este Plan de carreteras alternativo al Plan Red, eso que les separo tanto con su socio de Gobierno, pues ha dado resultado.

Yo me temo que no, yo me temo que ha sido un verdadero fracaso y fundamentalmente porque lo ha dicho usted al principio. Si el subconsciente como lo digo siempre, el marco presupuestario. Nos ha condicionado el marco presupuestario, y usted lo ha dicho también. Y además hemos invertido más en educación que en carreteras. Ya me hubiera gustado más a mí que hubiera habido más en carreteras.

Y claro, usted no tiene que decir nada porque se lo dice la Asociación Española de Carreteras. Ya lo hemos hablado. Las carreteras aragonesas son de las peor conservadas. Eso lo dice la Asociación Española de Carreteras. Yo creo que solamente La Rioja está por encima de mala conservación. Y que, evidentemente, el coeficiente es uno de los bajos y el déficit en conservación se ha incrementado desde 2011 en más de un 10%. Entonces, esa es una realidad evidente.

Y luego usted ha dicho que como virtud que ha incluido propuestas de los ayuntamientos. Hombre, faltaría más, ¿no?, es que si el alcalde o alcaldesa de su pueblo tiene una necesidad de circunvalación, de travesía o de la carretera equis, pues hombre, pues es que para eso está un plan, evidentemente.

Y yo creo que colaborar al desarrollo económico, pues mire, no, no estoy muy convencido yo porque no se ha hecho todo lo que habría que hacerse.

En cuanto a la nueva cultura, eso que les gusta a ustedes tanto, colaboración público-privada, pues lo único que han hecho es que el ayuntamiento va a poner dinero. Eso es lo que han hecho. Antes no ponía, ahora pone. Bueno, pues en la situación económica que tienen los ayuntamientos no está mal. Luego le haré alguna pregunta con respecto a esto, por cierto, de esas treinta y dos actuaciones concertadas con los ayuntamientos o municipios.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Yo, la cuenta, que usted ha dicho que ha crecido el presupuesto..., hombre, faltaría más. Incluso ya le dije que usted era la aristocracia de este presupuesto porque le habían subido cuando a todos les habían bajado, ¿no?, ese famoso 18% del que usted habla. Dice que al final de 2015 serán doscientos cuarenta y seis millones. Claro, cinco años, habla desde el 2011, entiendo, ¿no?; cinco años por cincuenta millones casi de media, ¿no?, pues me gustaría que lo explicase eso.

Porque dice: «hemos ejecutado el 98% previsto». Con la priorización de 2013-2016, no entiendo muy bien porque los presupuestos son claros, eh, los presupuestos que ha habido aquí... en el 2014, 44,7; en el 2015, 49,9. Dígame pues, aparte del Fite, aparte el Plan Impulso, que, bueno, de eso ya no sé muy bien a qué carta quedarme; pero explíqueme cómo cuadra eso, porque si dice que han ejecutado el 98% y el presupuesto es este, cuando su plan habla de mil quinientos treinta y cinco millones, si no me equivoco. Le decíamos que hacían falta ciento veinticinco millones. Yo creo que el PSOE presentó una moción diciendo haga una modificación presupuestaria para el 2014-2014 de doscientos treinta y un millones. Entonces, pobre gobierno, futuro, eh, pobre gobierno futuro si tiene que ejecutar todo esto y cómo lo tiene que ejecutar.

Por lo tanto, yo no veo muy claro porque lo que es evidente es que ese Plan Red tenía prevista una inversión de seiscientos treinta y ocho millones. Eso no se hizo por usted dijo, etcétera, etcétera, y nosotros estábamos en desacuerdo también; iba a ser una hipoteca para el Gobierno de Aragón en treinta y tantos años. Se hizo este plan de carreteras pero yo no creo que se haya hecho todo lo que habría que hacer. Le hacíamos la cuenta, que ciento veinticinco millones por año de inversión para cumplir ese plan. Si no harían falta..., a este ritmo de inversión, hablábamos de treinta y cuatro años.

Fíjese, en el 2005 se invertían 83,8 millones de euros en carreteras. Ahora mismo la mitad. Entonces, yo no sé si la austeridad, la consolidación fiscal le ha hecho ir a estas cifras y ahora lo que usted busca es plantear un proceso de propaganda (hemos cumplido, hemos hecho, tal); yo creo que no está claro.

Y, mire, sobre el tema de la concertación con los ayuntamientos. Ustedes aprobaron en el Consejo de Gobierno de 24 de febrero algunas obras, proyectos..., y algunos proyectos que alguna población... y le transmito la pregunta de uno de los alcaldes. Ese proyecto de Fuendejalón que ustedes han dicho que van a realizar y que está aprobado, ¿cuándo se ejecutaría? ¿Cuándo se ejecutaría? Es importante porque, claro, la seguridad de la vía, bueno, pues requiere saber que si el proyecto va a ser

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

cofinanciado por el Ayuntamiento quieren saber cuándo se va a ejecutar. Porque el grupo 2 (Boltaña-Graus-Murillo) ahí sí que hay una serie de obras que se van a ejecutar supongo que a partir de este momento, pero los proyectos quedan por lo menos en el aire sin saber cuándo se van a desarrollar. Y sería una buena pregunta.

Y, por cierto, hablando..., ya sabe que yo tengo un cierto interés por la N-220, y como paso por Fuendejalón pues voy a aprovechar también. Ya sé que van a hacer una digamos conservación, una ejecución de La Almunia-Cariñena, parece ser, ¿van a, por fin, cederla al Gobierno de España? ¿Va a quedar...? Bueno, todo eso es importante porque en esa zona tienen preocupación por ese asunto.

En definitiva, lo que han hecho con esta colaboración público-público en este caso, colaboración de administraciones públicas, es que los ayuntamientos van a tener que pagar 2,5 millones y ustedes van a pagar 3,2. En definitiva ahorro económico porque muchas de estas variantes que antes se realizaban era por cuenta del Gobierno de Aragón. Ahora sin embargo se ha creado una nueva modalidad para que esto sea distinto.

Por lo tanto, a expensas de que me diga exactamente cuánto se ha invertido cada año, qué falta por invertir hasta el 2016, cómo se ha ejecutado. Eso sí, los presupuestos recogen las cifras que recogen. Aclárenos exactamente porque si me dice usted que no es como yo digo pues me gustaría saberlo. Y por supuesto me gustaría saber en qué plazo se va a cumplir este plan de carreteras a este ritmo de inversión. Y, desde luego, mi punto de vista y de Chunta Aragonesista es que este plan de carreteras ha servido simplemente para justificar la inactividad del Gobierno de Aragón en política de carreteras; se lo digo con toda sinceridad.

Y, de hecho, como he empezado al principio, no lo dice Gregorio Briz ni Chunta Aragonesista, lo dice ni más ni menos que la Asociación Española de Carreteras, que tenemos unas malas carreteras, y además usted lo sabe mejor que yo porque usted es el especialista en estas cosas, yo no lo soy, y ya sabe que cada euro que no se invierte en mantenimiento supondrá cinco euros más en los próximos años y veinticinco en los diez próximos años.

Y ustedes, tanto en España el Gobierno central como ustedes, saben que tienen un grave problema porque la consolidación fiscal, esa famosa política errática, errónea, absolutamente increíble, les está llevando a un callejón sin salida. Y yo no voy a decir lo que ha dicho el señor Aso de que la responsabilidad, pero no cabe duda de que ustedes

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

sí que tienen una responsabilidad en la seguridad, en lo que pueda pasar de aquí en los siguientes años porque lo que no han hecho evidentemente va a provocar situaciones complicadas como se puede ver al recorrer las carreteras como lo hacemos muchos en Aragón en este momento.

Por lo tanto, señor consejero, me da la sensación de que usted ha venido aquí a hacer un ejercicio de cosmética, a decir que ha hecho todo muy bien, como suele hacer, y, evidentemente, me gustaría que reconociese cuáles van a ser los objetivos del próximo gobierno con estas cifras y con este Plan general de Carreteras, porque si tiene que invertir ciento veinticinco millones cada año me imagino que usted sabe que eso va a ser imposible, y desde luego o se cambian las políticas o las carreteras en Aragón cada vez van a ser peores. En todo caso, insisto, me gustaría que me aclarase estas cuestiones que le he intentado concretar en el turno de réplica o cuando acabe.

Muchas gracias.

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

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO):* Solamente dos contestaciones o tres puntuales.

El proyecto de Fuendejalón es el proyecto solicitado por el Ayuntamiento. Es el proyecto. O sea, inicialmente lo que hemos accedido en la convocatoria es hacer el proyecto. Cuando no hay proyectos lo primero que hay que hacer es un proyecto. Es un proyecto que cuesta nueve mil setenta y cinco euros y donde nosotros ponemos cinco mil cuatrocientos cuarenta y cinco, conforme a lo previsto en el decreto y a lo solicitado por el ayuntamiento.

Posteriormente yo espero que salga una segunda convocatoria donde los proyectos que se van a ejecutar dentro de este año... este no necesita plurianual, por supuesto, estará ejecutado antes de fin de año..., entonces en la próxima es obligatoria por el Plan general de Carreteras sacar otra convocatoria de actuaciones concertadas, por lo menos una al año, ojalá sean dos, pero se podrán hacer las obras.

Respecto a la N-220, pues mire usted, acabamos de sacar a licitación durante el año 2015 ya, pero hemos sacado a licitación una obra por cinco millones doscientos dos

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

mil euros, obra que —me anticipo a decir— tiene la financiación que tiene durante el año 2015 porque los procesos de adjudicación de una obra y de firma de un contrato duran siete, ocho o nueve meses; es lo que... probablemente estas obras empiecen en noviembre, como es así porque las leyes de contrato, que yo creo que ustedes estarán de acuerdo con ellas, pues dan un montón de requisitos, de exigencias, etcétera... unos meses, eh. Entonces, esas dos obras están en marcha de acuerdo con lo adjudicado.

Y respecto a los datos, espero al final para demostrarle que, efectivamente, hemos gastado doscientos cuarenta y seis millones, pero vamos a esperar un poco más hasta el final. Únicamente, faltaría más que nosotros accedamos a las propuestas de los ayuntamientos; naturalmente, faltaría más. El problema es que no se hacía hasta ahora.

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

En representación del Partido Aragonés, señor Blasco.

*El señor diputado BLASCO NOGUÉS:* Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor consejero, y a las personas que le acompañan hoy a esta comisión, que, efectivamente, posiblemente sea la última en la que podemos hablar en esta legislatura de un tema que a lo largo de la misma ha sido bastante recurrente. Yo creo que de carreteras hemos estado hablando casi en cada comisión y en algún Pleno. La verdad es que ha dado para bastante y yo creo que es importante. Es importante porque también tenemos que reconocer que estos cuatro años no han sido precisamente favorables para la inversión, en general, no han sido favorables para la inversión y evidentemente las carreteras no iban a ser una excepción.

Y no han sido favorables para la inversión aunque podamos estar más o menos de acuerdo porque tampoco han sido favorables para casi nada, pero la inversión evidentemente ha sido, la inversión pública me refiero, una de las grandes sacrificadas y eso se nota y efectivamente no podemos decir que en estos momentos la situación sea la mejor de las que nos gustaría aunque posiblemente sea difícil encontrar otras alternativas.

Tampoco vamos a incidir en el Plan Red, yo creo que ya hemos hablado, para nosotros ya es un tema que en estos momentos no merece la pena mucho más debate, lo hemos tenido ya a lo largo de esta legislatura, y seguimos pensando que era una buena solución pero que efectivamente tampoco los tiempos han ayudado a que fuese factible.



(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Pero sin renunciar a nada de lo que hayamos estado pensando, en estos momentos de lo que se venimos a hablar es del plan de carreteras, yo creo que el plan de carreteras se puede decir si la situación es buena o mala, lo que yo creo que no se puede decir es que un plan de carreteras no sea necesario. De cara al futuro tener un plan de carreteras en un grado de mayor o menor ejecución yo creo que era necesario y por lo tanto a nosotros nos pareció, y así lo dijimos en su momento, oportuno que a lo largo de los próximos años en ese plan del 2013-2024 se sepa por dónde se van a desarrollar las inversiones en las carreteras de Aragón.

Las carreteras de Aragón yo creo que no admiten tampoco mucha comparación con otras comunidades autónomas, los miles de kilómetros de carreteras que tenemos en Aragón se dan en pocos sitios de España, yo creo, y eso también es importante, es difícil acudir a las necesidades que hay y sobre todo a lo que significa esa inversión en carreteras de cara al mantenimiento de población, de cara a la vertebración del territorio, de cara a la actividad económica, es decir, es un tema que realmente es sensible y por eso es importante que empiece a ser una de las prioridades de este gobierno, de los que empiecen sucesivos en los próximos años precisamente por esa gran importancia que tienen para el desarrollo general de la comunidad autónoma.

Y esa es una realidad que nos tiene que acompañar a partir de ahora en todos los presupuestos, dando por hecho que efectivamente va a haber una reactivación económica y yo creo que esa reactivación económica es bueno que empiece a apostar por la inversión pública porque la inversión pública no deja de ser también además generadora de empleo y de riqueza y yo creo que eso es como una pescadilla que se va mordiendo la cola y en estos momentos seguramente es el déficit.

Porque solo así conseguiremos impulsar realmente con el desarrollo económico y el empleo que era uno de los objetivos que se marcaba en el plan y con el que nosotros también estamos de acuerdo.

Insisto en que hablar del grado de ejecución del plan cuando apenas se lleva un año con el mismo y en el que en estos momentos es difícil hablar de las realidades en las que se está metido pero sí es cierto que como mínimo esas expectativas están y usted ha dicho ya que hay varias actuaciones, bastantes actuaciones empezadas, de lo que se trata es de que ese ritmo no se pierda o que se incremente o que se acelere.

La colaboración entre administraciones, pues yo me imagino que cuando se ha hablado con las administraciones y las administraciones han dado el visto bueno es que

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

están de acuerdo, quiero decir con esto que es bueno además que esa colaboración exista, entre otras cosas porque la suma de las colaboraciones entre estas administraciones hará que no haya una dispersión de actuaciones porque lo más fácil que puede pasar es que cada uno lleve un ritmo distinto y en este caso a nosotros nos parece que eso también es un aspecto positivo sobre el que, insisto, todas las administraciones deben de colaborar en la finalidad que busca un plan de carreteras que, insisto, nos parece a nosotros que es apropiado, que es oportuno, incluso es oportuna también esta comparecencia porque esta comparecencia que se produzca en estos momentos deja clara cuál es la situación real en un momento determinado muy próximo al final de una legislatura.

Posiblemente esta comparecencia en su momento, en el 2013, cuando se solicitó hubiera tenido unas características y en estos momentos yo creo que tiene además la virtualidad de poner encima de la mesa la realidad de cómo se está ejecutando ese plan, un plan que ha sido aprobado con una gran unanimidad y que por lo tanto a nosotros nos parece que es oportuno.

A partir de ahora, pues mire, señor consejero, a partir de ahora ya veremos a ver. El 24 de mayo está ya muy próximo y hay muchas alternativas encima de la mesa. A nosotros nos gustaría, evidentemente, que fuese lo que fuese lo que suceda este plan pudiese tener una continuidad porque lo pero que pueden tener los planes es que sean de ida y vuelta, es decir, que sean planes que sirvan para un tiempo determinado y no sirvan para el siguiente. Ya hemos tenido experiencias en algún otro momento y nos gustaría que este plan tuviese una continuidad ya que está bastante consensuado.

En definitiva, señor consejero, le agradecemos la información que nos ha dado y sobre todo esperamos y deseamos que las carreteras en Aragón sean tratadas con la importancia que tienen unos planes de inversión futuros que tienen que estar evidentemente basados en el plan que usted hoy ha valorado en esta comisión.

Muchas gracias señor presidente.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señor Blasco. Señor consejero.

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

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

bastante de acuerdo con casi todo lo que ha dicho usted y únicamente reafirmar, el plan de carreteras era necesario, lo dice la ley pero es que además era necesario.

Realmente veníamos de una situación en la que no se habían conservado adecuadamente las carreteras, se estaba con un plan de cómo hacerlo, no era factible financiar ese plan, era necesario un plan de carreteras y una relación al fondo de la cuestión.

El fondo de la cuestión es que las transferencias y los presupuestos de la comunidad autónoma devienen de unos criterios en función de la población, es decir, en la última asignación de la financiación de las comunidades autónomas se le dio demasiado peso a la población y demasiado poco peso al territorio.

Evidentemente las carreteras son el ejemplo clarísimo de cómo la financiación que recibimos del Estado para atender una de nuestras obligaciones, que es la red de carreteras, debe ser en función de la dispersión, en función del territorio. Yo creo que esta es la idea que hay que sacar de aquí y que el gobierno actual, como saben ustedes, está trabajando para que en la nueva base de la financiación pública a las comunidades autónomas lo tenga en cuenta.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señor consejero. Turno ahora para el representante del Partido Socialista. Señor Ibáñez.

*El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO:* Gracias señor presidente.

Señorías. Buenos días señor consejero y a los miembros de su equipo que le acompañan.

Bien, viene usted a hablarnos de su plan general de carreteras en la que esperamos que sea su última comparecencia en esta comisión y a nuestro juicio, señor consejero, su comparecencia nos ha parecido la comparecencia desde la resignación, desde la impotencia y reconociendo el fracaso que ha supuesto su gestión al frente de la consejería de Obras Públicas. Desde luego no pasará usted a la historia por una brillante gestión en las carreteras ni en las materias de su departamento y en todo caso pasará a la historia, como le anunciamos al principio de la legislatura, por haberse cargado el Plan Red que era la solución a los problemas que las carreteras aragonesas tienen.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Mire, el debate, señor consejero, no es si el plan de carreteras es bueno o malo o si era necesario o no era necesario, ese no es el debate, en eso coincidimos todos, ahí no tiene usted que esforzarse.

El debate es si el plan general de carreteras, que es una herramienta, que no es un fin en sí mismo, que se lo he repetido por activa y por pasiva, el plan general de carreteras, los planes generales de carreteras o de cualquier otro tema no solucionan los problemas sino que es una planificación y lo que soluciona los problemas es la consignación suficiente año tras año en los presupuestos generales o del Estado o de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Y mire, señor consejero, usted también pretende marearnos a todos, a veces le tengo que reconocer que casi hasta lo consigue porque utiliza unas técnicas muy complicadas para seguirle a usted las cantidades que dice en las intervenciones, con el tema de la vivienda lo ha hecho en cientos de ocasiones, no sabemos si son veinte millones, cuarenta millones, trescientos millones...con usted es imposible.

Nos dice que doscientos cuarenta y seis millones de euros, pero que estarán a finales de 2015. A finales de 2015 estarán ¿qué?, ¿dónde estarán? Estarán en licitación en algunos casos. Es que usted nos vende como ejecutado por usted y dentro de lo que el plan...O sea, los propios objetivos que ustedes se enmarcaron en el plan que deberían de haber sido 2013-2015 porque la legislatura, señor consejero, acaba en mayo, no acaba en diciembre. El año sí, pero la legislatura acaba en mayo y su gestión acaba en mayo. Nos está vendiendo como gestionado cosas que ni de lejos, señor consejero, usted podrá utilizar todas las tácticas que crea convenientes de trilero, incluso, intentando esconder cosas y mostrar cosas que no son, pero con la coordinación entre administraciones que, desde luego, le puedo asegurar que todos los ayuntamientos de Aragón estamos encantadísimos de que usted cuente con nosotros, pero que nos haga pagar. Pagando, ¿eh? Usted cuenta con nosotros pagando, si no, no.

Bastante situación complicada tenemos los ayuntamientos como para que si queremos que nos arregle una travesía, un tramo de carretera que está mal, que tengamos que pagar.

Pero es que además dice, tres millones y medio creo que ha dicho —cerca de cuatro—, pero para este año quinientos mil. Y usted ya mete en ejecutado los tres millones y medio dentro del plan. No, señor consejero, no. Eso no es así. Eso es mentir.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Y luego decir en esas condiciones que usted no va a adjudicar nada a final de legislatura. No, usted no, perdón. Usted ha dicho esta mañana [¿¿¿??] su Gobierno, que este Gobierno no lo va a hacer cómo el anterior. Oiga, y el hospital de Alcañiz, ¿eso qué es? No, no. ¿Es que usted es de otro Gobierno o es del mismo?

Estupendo de la muerte, señor consejero. O sea, decir que este Gobierno no va a hacer como el anterior y no va a adjudicar cosas al final de la legislatura porque son serios y responsables, oiga, y ¿por qué la colaboración público-privada para el Hospital de Alcañiz sí y para las carreteras no? Pues resulta que desde el PSOE para las carreteras sí y para la sanidad, no. Y van a terminar pagando de una cosa que vale ochenta millones de euros, van a acabar pagando quinientos millones de euros, señor consejero. Su Gobierno, usted.

Señor consejero, el plan general de carreteras empezó en mil trescientos ochenta y cuatro millones, después lo pasó a mil cuatrocientos ochenta y cinco y ha acabado en mil quinientos treinta y cinco, y podían haber puesto todos los que les hubiera apetecido porque, lógicamente, no tenían la más mínima intención de cumplirlo.

Si los presupuestos de la Dirección General de Carreteras en los cuatro años de la legislatura han estado en torno a setenta millones de euros de toda la dirección general con Capítulo I, Capítulo II, todo. ¿Me puede explicar a mí cómo va usted, del plan general de carreteras, ejecutar doscientos cuarenta y seis millones en la legislatura? Es que ni Jesucristo con los panes y los peces hacía las maravillas que usted hace con el dinero, señor consejero, pretendiendo confundirnos y pretendiendo llevarnos, no sé a dónde nos quiere usted llevar en lugar de reconocer que para este Gobierno la obra pública no ha sido la prioridad —ni la primera, ni la segunda, ni la tercera—, no ha sido en absoluto la prioridad.

La prioridad de su departamento ha sido revisar todo lo que se había hecho por los ejecutivos anteriores. Rebuscar y rebuscar para no conseguir absolutamente nada, y se ha olvidado de lo que es la obra pública en nuestra comunidad autónoma. Y además en eso le ha secundado perfectamente el Gobierno de España.

Le interpele hace muy poquitas fechas en el pleno con las cifras de inversión en obra pública en Aragón. Usted me dijo textualmente que le hablaba de los ocho primeros meses, pero no se preocupe usted que al final del 2014 no será igual al final, no. Pues mire, señor consejero, al final no ha sido igual, yo le hablaba del 63% y al final del 2014 ha sido el 61,18%. Sí, sí, son datos del ministerio, o sea que no me invento

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

nada, señor consejero. O sea que no ha mejorado para nada la inversión en obra pública en Aragón. Al revés. Somos prácticamente la comunidad autónoma donde más cae por su inacción y la inacción del Gobierno de España.

Señor consejero, el Plan Red —que no era un plan general de carreteras— sí que arreglaba las carreteras. Y si se hubiera ejecutado el Plan Red...que usted vuelve a insistir una y otra vez en que no se ha podido ejecutar porque las empresas no han obtenido la financiación. Señor consejero, si la presidenta de una comunidad autónoma y el consejero del ramo de una comunidad autónoma salen nada más de tomar posesión diciendo que el Plan Red no se va a ejecutar, ¿quién va a dar financiación a esas empresas?, teniendo en cuenta, además, los problemas que tenían las entidades financieras. Pero fue fundamental para que no tuvieran financiación esas empresas, la postura que desde el principio mostró la presidenta de la comunidad autónoma. Y usted, en estos momentos...Aragón sería una comunidad autónoma que tendría todas sus carreteras en perfectas condiciones, las empresas de obras públicas en Aragón estarían en mucha mejor condición de las que están en estos momentos; y los trabajadores, señor consejero, hubieran tenido empleo.

Y Aragón, señor consejero —que también esta mañana le ha apetecido a usted dar un titular— no sería como Grecia, señor consejero, si se hubiera ejecutado el Plan Red. Aragón es un poco más como Grecia por no haber ejecutado usted el Plan Red porque la deuda que generaba el Plan Red en el cómputo de deuda que ustedes por otra parte han superado, han multiplicado a la enésima potencia, pues no tenía absolutamente nada que ver con las cifras que usted nos quiere vender.

Por lo tanto, señor consejero, lamentablemente, el resultado de su gestión es que las carreteras aragonesas son las peores conservadas del Estado. Y usted hace mucho hincapié en la conservación y se lo hemos dicho también desde este grupo de todas las maneras que somos capaces: la conservación es fundamental cuando tienes una buena red de carreteras. Mientras no tienes una buena red de carreteras la conservación no son más que lo que usted mismo definió desde el principio de su legislatura, de su gestión, que es política de medias suelas. La política de medias suelas no sirve para mejorar las condiciones de las carreteras que, desgraciadamente, las carreteras en Aragón, las de competencia y las de competencia estatal también —pero eso como no es competencia suya no se lo vamos a cargar a usted, pero sí al Gobierno, al partido que sustenta al

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Gobierno en la comunidad autónoma y en España—, las carreteras están en una situación desastrosa.

Y fíjese usted, aun creyéndonos todas esas cifras que usted nos vende que no se parecen en nada a la realidad —porque ya digo, nos mezcla lo que está en licitación con lo que se adjudicará en el 2016, con lo que se acabará pagando en el 2018 por otros gobiernos—, vamos a ser generosos y vamos a aceptar esas cifras. De mil quinientos treinta y cinco millones, que al final es la consignación del plan, vamos a ser muy generosos, vamos a poner que va usted a ejecutar trescientos millones hasta el 2015, hasta mayo. Pues, ¿cuánto queda por ejecutar, señor consejero? Sencillo, ya sabe que las sumas y las restas y las divisiones hasta ahí lo llevo bien. Mil doscientos treinta y cinco millones de euros en nueve años. Por lo tanto, ya no serán los ciento veinticinco millones que desde este grupo venimos demandando año tras años, sino que serán de media 137,22 millones de euros al año.

En definitiva, señor consejero, al ritmo que usted ha marcado...porque además dice, no, es que los primeros años no se puede hacer mucha inversión porque hay que hacer proyectos. Oiga, si ha comprado una biblioteca de proyectos del Plan Red. Tiene una biblioteca de proyectos que no deben caber en el departamento de todos proyectos del Plan Red que al final hemos pagado más las indemnizaciones correspondientes.

Bueno, pues usted dice: no, vamos a gastar poquito los primeros años porque hay que hacer proyectos. No, si no ha gastado más es porque no ha querido, pero si al ritmo que usted ha marcado de cuarenta millones de euros al año...Cuarenta millones de euros al año, siendo muy generoso, señor consejero, es lo que ustedes han invertido en carreteras en general, en conservación extraordinaria, en ordinaria, en mantenimiento, en obras nuevas. A ese ritmo el plan general de carreteras que ustedes han diseñado y que han vendido como la panacea universal, en cincuenta o sesenta años Aragón no es capaz de ejecutar al ritmo que usted han puesto el plan general de carreteras que ustedes mismos han diseñado.

Por lo tanto, señor consejero, no han sido capaces ni de cumplir su propia meta. No la que le poníamos de la oposición, las que ustedes se han puesto voluntariamente, pues ni siquiera esas han sido capaces de cumplir y, desgraciadamente, eso supone que el próximo Gobierno de Aragón va a tener muy complicado sea del partido que sea y sea del color que sea, con la mayoría que tenga que sea capaz de poder arreglar el

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

desaguisado tan enorme de los cuatro años de inacción de su gestión en la red viaria aragonesa.

Nada más, señor presidente, muchas gracias.

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

Señor consejero.

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO):* Señor Ibáñez, voy a pasar por alto alguna de las descalificaciones y nombres que me ha dado usted. Pero le voy a dar una serie de datos yo creo que claros.

Mire usted, el Plan Red era un plan a treinta y cinco años, creo que era, y la inversión del Plan Red eran, sin IVA, quinientos treinta millones de euros. Divida usted quinientos treinta por treinta y cinco años.

Y agotaba, perdón, estoy hablando de carreteras, agotaba la vía administrativa, la capacidad económica del Gobierno de Aragón.

Por cierto, el compromiso presupuestario para 2015, de todo lo que yo me encontré en el 2011, suponía que en el 2015 tenía que haber utilizado ciento ochenta y nueve millones de euros para pagar las previsiones de carreteras, de ellas ciento sesenta y cinco del Plan Red.

Con usted eso es lo que ustedes planificaron. Aquí el señor Briz ha hablado de que soy un planificador. Yo suelo planificar, señor Aso, suelo planificar sobre el realismo. El realismo es lo que se puede y no se puede ser, lo que es un canto al cielo y lo que no.

Y un dato, de esos quinientos treinta millones de obra sin IVA, según el Eurostat- y esto lo sabían ustedes antes de firmar los contratos- dejaba una deuda computable de doscientos cincuenta y ocho millones de euros, doscientos cincuenta y ocho. Pero los gastos indirectos, financieros y de *consulting*, tratando las carreteras como si fueran centrales nucleares, con un montón de exigencias de control, suponían de los cinco mil cien millones de euros del Plan Red, dos mil seiscientos cincuenta millones de euros que son los que hemos ahorrado. Hemos ahorrado.



(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Perdón, ¡hemos ahorrado! porque tendríamos un compromiso de gasto de dos mil seiscientos cincuenta millones de euros que no podríamos asumir.

Esto es la realidad del camino que ustedes iniciaron y de la planificación que ustedes iniciaron.

Después de la participación del Partido Popular les daré las cifras por las que estamos ejecutando. Ejecutando es liquidación de obras, certificación de obras. Ejecutando a final, yo lo dejare un poquito menos porque quedan unos meses, pero a final del 2015 se habrán ejecutado doscientos cuarenta y seis millones de euros, que eso es ejecución. Del Plan de acciones concertadas solamente computo quinientos mil, no computo los demás. Muchas gracias.

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

Turno ahora del representante del Grupo Parlamentario Popular, señor Lafuente.

*El señor diputado LAFUENTE BELMONTE:* Pues muchas gracias, señor presidente.

Señor consejero, sea usted muy bienvenido a esta comisión, que espero que sea por muchos más, y a todo su equipo.

Yo le quiero dar, expresamente, las gracias por las explicaciones, señor consejero. Pero también le voy a decir una cosa. Mire, aunque dentro de dos años viniera usted otra vez a explicar el Plan Red con la evolución de estos dos años, daría exactamente igual lo que usted dijera. Porque le ha dado cuatro o cinco datos, cuatro o cinco datos al señor Ibáñez ahora mismo demoleedores.

¡Es igual, señor consejero! Usted se puede poner aquí haciendo el pino, ¡da igual lo que usted diga! Porque los discursos los traen escritos desde casa y, lo que es más grave, los traen escritos desde casa desde hace cuatro años, señor consejero. Si usted coge la intervención de los portavoces de los grupos de oposición de hace cuatro años y la de hoy, es clavada en el cien por cien. Da igual.

Señorías, en las últimas ocasiones que hemos hablando del Plan Red, se han esgrimido dos conceptos constantemente, que no argumentos. Dos conceptos, señor Ibáñez, que no argumentos.

El primero. El anterior era mejor. Da igual, señorías, la situación económica en la que se realizó o si era posible o no. Eso da igual. La realidad es una mera cuestión de

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

matiz. Señor Ibáñez, yo no digo ni siquiera que fuera malo, no lo digo. Simplemente, en la situación actual, era irrealizable. Punto. Yo no digo que fuera malo, digo que era irrealizable.

Y la segunda. Del nuevo plan se descalifica todo. Sus dos intervenciones, señor Aso, señor Briz, lo dicen bien claro. Ustedes no han hablado del Plan de carreteras, ustedes han hablado de que, bueno, cogen las carreteras, yo también las cojo y muchos aragoneses y el consejero la cogerá también, de cuatro actuaciones muy concretas. Ustedes no han hablado del Plan general de carreteras. Han hablado de determinadas cuestiones muy puntuales.

Y da igual, además, porque no se ha hecho nada. Buena muestra de eso es la negación de los datos de hoy.

Señorías, la oposición que se ha hecho en muchos casos, en estas Cortes, en todos los ámbitos, sanidad, carreteras, educación- ¡que qué tendrá que ver hoy el hospital, señor Ibáñez, con la matraca y el *rosigueo* que decía mi madre y el *rosigueo* que lleva usted con el hospital de Alcañiz- la oposición ha sido prácticamente la misma. La descalificación del todo sin analizar nada, señorías, ha sido una estrategia de partidos. La descalificación del todo sin analizar nada y además por el mero hecho de una estrategia electoral.

Yo, señorías, les voy a decir los cuatro objetivos muy claros, que los ha dicho, del nuevo plan. Pero son objetivos a conseguir en una fecha, no son simplemente- como usted decía- el fin. Impulsar el desarrollo socioeconómico, mejorar la vertebración de Aragón, mejorar el mantenimiento de la red y la seguridad vial y la coordinación entre administraciones porque eso siempre es bueno y redundante en beneficio de los aragoneses.

Esto ha sido un plan consensuado, señor Ibáñez. Yo no sé si usted lo entiende. ¡Pero no con el PSOE, que con los apriorismos que tiene daba igual lo que le hubiera presentado! ¡Si el plan es lo de menos! ¡Si el documento que se presentó daba igual! Ustedes hubieran dicho no a cualquier cosa, no a cualquier cosa. A ustedes el plan de ahora es hubiera matiz, a cualquier cosa.

Esta dialogado y consensuado con ayuntamientos, con diputaciones, con comarcas, ¡con aragoneses! que pasan todos los días por la carretera, no con partidos políticos que tienen como único objetivo y fin la estrategia electoral.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

No es un plan, señorías, que tenga que convencer ni al Partido Socialista ni a Izquierda Unida. Tiene que convencer a los aragoneses, ¡a los aragoneses!

Señorías, señor Aso mire, habla usted de las indemnizaciones del Plan Red. Yo le aseguro quíteme usted todo lo de Partido Popular, quíteme usted todo lo de portavoz de obras, quíteme usted todo, le asegure que hubiera sido infinitamente más gravoso para esta comunidad autónoma seguir con ese plan adelante.

Y vuelvo a decir que no se si era malo o no, o bueno, pero hubiera sido, se lo aseguro, infinitamente más gravoso para las arcas de la comunidad autónoma. Porque se diseñó en tiempos de crecimiento, señorías. Se diseñó y nada menos que hasta el 2049. Hipotecaba una inversión brutal hasta mediados de siglo, señorías, ¡hasta mediados de siglo!, ¡hasta el 2049!

Ustedes, si tienen...

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Señorías, por favor, el señor Lafuente no ha interrumpido a ninguno de los portavoces cuando han ejercido el uso de su palabra. Por favor, les rogaría la misma educación.

*El señor diputado LAFUENTE BELMONTE:* Señorías, de las indemnizaciones que se han pagado, hay dos conceptos muy claros.

El primero, más de la mitad son en concepto de trabajos ejecutados. Habrá que pagar lo que se le debe a las empresas. Le estoy hablando de las indemnizaciones pagadas.

Y en segundo. Señorías, en un escenario de treinta y cinco años, las empresas, señor Ibáñez, no tenían financiación. No tenían financiación.

Yo le voy a dar un dato porque usted ha dicho que son muy liosos los que aporta el consejero, yo creo que más bien usted no los quiere ni anotar. Pero le voy a dar un dato a ver si usted lo entiende este. Mire, este plan tiene quinientos treinta y siete millones de euros en materia de conservación, quinientos treinta y siete millones de euros para la vida del plan. Ustedes, con Plan Red, sin Plan Red, como ustedes quieran, 2009, 2010, 2011, 38,6 millones de euros de media en tres años. Bastante menos que lo que fija este plan. Eso usted no me lo podrá discutir porque es así.

Señorías, además usted me dirá ¿y cómo es posible si antes había más millones para el plan anterior que esto sea una realidad? Pues por una cuestión muy clara. Este

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

plan, señoría, gasta entre el 70% y el 80% en obra, es asfalto, en cemento. Ustedes gastaban el 50% en gestionar el plan. Eso es una barbaridad. Y digo lo de barbaridad por no utilizar otros elementos.

Y hay periodos, ¿qué usted no lo entiende, señor Ibáñez?, ¡claro que lo entiende, lo que pasa es que no lo quiere reconocer! Usted lo que hace es la cuenta de la vieja. Vamos a dividir el plan entre tantos años y nos salen tantos al año. Ningún plan se hace así, ninguno serio, ninguno serio.

Entre el 2013 y 2016 hay una inversión de ochenta y dos millones a noventa y nueve al año. Entre 2017-2020, entre ciento veintidós millones y ciento treinta al año. Y entre 2021-2024 en torno a ciento setenta y cinco millones de euros.

Es un gasto lineal, señorías, es un plan.

¿Pero, a usted qué le parece?, ¡a usted que le parece! Vamos a coger tantos años, cuarenta y nueve años, dividimos cinco mil y lo que nos salga anual. ¡Eso no es un plan, señoría! No analiza ni el momento, ni la estructura, ni la diferencia, nada, no analiza absolutamente nada.

Y además, señoría, este es un plan que en estos momentos trabaja con novecientos millones menos de euros en el presupuesto. Eso ustedes, cuando hicieron el Plan Red, no lo pensaron ¿verdad? A ustedes ni se les pasó por la cabeza que tendríamos una situación con un presupuesto de menos de novecientos millones de euros. Ustedes manejaron un presupuesto de cinco mil quinientos y conseguían hacer menos millones en conservación que este gobierno. Nosotros manejamos novecientos millones menos y estamos poniendo más dinero que ustedes en materia de conservación. Oiga, datos reales, no soflamas electorales, no descalificaciones absolutas. Datos reales, señoría.

Señoría, este plan es progresivo y realista. ¿Sabe lo que era el suyo? No lineal y utópico. Yo no digo que en ese momento no fuera aceptable, no lo digo. Hoy, irreal y utópico.

Señoría, además, este gobierno ha sacado un decreto de actuaciones concertadas con el objetivo de la planificación, de la ejecución de obras y la cesión de tramos.

Pero fíjese la diferencia, la gran diferencia es que se hace ese plan de actuaciones concertadas con un concepto que quizás a ustedes les suene a chino: la concurrencia competitiva. ¿Sabe qué es eso? Quizás el Grupo del Partido Socialista eso es un concepto que no entiende bien. Porque antes las inversiones iban en función del

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

alcalde de la localidad donde acababa la carretera. Eso es un hecho demostrable. Coja usted una tabla y lo analiza, carretera por carretera, dónde acababan las carreteras en las que se invirtió en la etapa en la socialista. Ahora no, ahora es concurrencia competitiva. Señorías, este plan gasta sesenta y tres millones de euros en gestionar mil quinientos treinta y cinco. Objetivo, la racionalización del gasto.

Otro concepto. Voy diciendo conceptos que a ustedes, después de cuatro años y la que ha caído, les suenan a chino. Yo espero —se lo digo como aragonés también—, espero que este gobierno siga mucho tiempo, espero que siga mucho tiempo. Señorías, ustedes en esto —y es un buena prueba hoy lo del hospital de Alcañiz—, ustedes han hecho una oposición de bulto, y además lo digo aquí porque creo que será la última vez que el consejero comparecerá en este periodo de sesiones e incluso en esta legislatura, que no en la siguiente. Pero, señorías, han hecho una oposición de bulto, una oposición sin análisis y sin reflexión alguna. El discurso, la intervención primera de ustedes tres en esta cámara con la de hoy es exactamente igual, la de la descalificación del todo sin el análisis de nada.

Señorías, ustedes han descalificado y destruido todo, absolutamente todo. Han obviado la realidad económica y financiera, además enrocados en una idea que hoy y después de cinco, seis o siete años ya no es real, y ustedes siguen viviendo de los planes de hace siete u ocho años. Y además han intentado en esto y en todo tapar y frenar cualquier atisbo. Ustedes les han puesto a los aragoneses una bota en el cuello para que la más mínima luz posible no la puedan ver. Eso han hecho ustedes con la oposición en este parlamento, intentando tapar todo, lo grande y lo pequeño, todo.

Señorías, nosotros hemos trabajado. Señor consejero, ustedes han trabajado en estos cuatro años. Si quieren ellos tomar nota de lo que han hecho y de lo que han realizado, bien. Me temo que no será así, señor consejero.

En cualquier caso, yo le doy las gracias por haber luchado contra el barro del camino y además contra los que en vez de empujar la carreta para adelante le han metido dos o tres palicos a las ruedas.

Gracias, señor presidente.

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

Señor consejero.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

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

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Un momento, señor consejero, no sé si va a querer responder al portavoz del Grupo Parlamentario Popular o ya va a querer plantear todas las cuestiones planteadas.

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO):* No, yo creo que voy a mezclarlo. Voy a empezar por responder al Grupo Parlamentario por afirmarlo, una de las cosas que ha dicho, mejor dicho, y dar un dato. La convocatoria de actuaciones concertadas se ha resuelto de tal manera que el 44,91% de las subvenciones corresponde a ayuntamientos donde preside el PSOE, el 44,49% a ayuntamientos donde presiden el Partido Popular, el 9,8% al PAR y el 0,8% a la Chunta. Según las peticiones. Porque se han aceptado todas las peticiones que se han podido aceptar, afortunadamente porque se han subsanado. Este es un dato de objetividad, de forma de hacer gobierno. El Gobierno de Aragón no es sino para los aragoneses. Este es un dato... me parece importante.

Segunda afirmación. Las carreteras están bien o mal en función de la planificación del pasado y de la historia. Las carreteras son infraestructuras de siglos, voy a decir, donde el cimiento está puesto hace muchos años e influye en lo que va a pasar pasado mañana. Por favor, no planteemos las cosas: si usted ha ejecutado dos o tres años de un presupuesto..., no, no, vamos a ver, hemos encaminado hacia una mayor eficiencia el trabajo de los técnicos que tengan que hacer esta función en las carreteras de los ayuntamientos y ya está.

Los planes deben tener continuidad. Yo espero que lo tengan, siempre. *[El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO se expresa en los siguientes términos: «igual que el Plan Red.»]* Y hay un matiz. Vamos a ver, me van a permitir ustedes —a lo mejor es mi última intervención—...

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Por favor, señorías, ruego no intervengan.

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO):*... los planes que se pueden mantener y que

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

se pueden financiar y que no nos llevan a la quiebra. Lógicamente hay que corregir lo que está mal.

Pero quiero decir una cosa —lo ha inducido también el portavoz del Partido Popular—, miren ustedes, como saben ustedes, yo, después de casi cuatro años aquí, he aprendido mucho de todos ustedes, eh. Yo les agradezco mucho..., no, pero he aprendido para seguir mi vida fundamentalmente y seguir contribuyendo, que les aseguro que lo seguiré en el puesto que me toque, a contribuir al desarrollo de Aragón, de los aragoneses y de todos. En el puesto que me toque, por supuesto.

Pero hay una cosa que no entiendo y se lo quiero decir a los grupos parlamentarios. —no sé si voy a tener más ocasiones; creo que lo he dicho alguna vez en la tribuna principal de este parlamento—: no entiendo la palabra oposición. Entiendo la palabra alternativa, entiendo la palabra competencia, entiendo todas esas palabras. No entiendo que el líder de la oposición se tenga que llamar líder de la oposición; se tiene que llamar líder de la alternativa. Yo lo entiendo así. Me van a perdonar, vengo de fuera, vengo de otro mundo, fui funcionario, fui director general. Yo creo que entre todos tenemos que hacer Aragón y yo creo que aquí hay muchas cosas en este Plan general de Carreteras que contribuyen a hacer Aragón. Utilicémoslo, por favor. Hagamos sobre ese cimiento camino para el futuro. Es lo que les voy a pedir a ustedes, porque es más probable vuelvan a hablar mucho en este parlamento, y yo les ruego que también cojan un poquito de mi experiencia. Yo he cogido mucho de la suya con todo el respeto que ustedes me merecen.

Y para acabar, miren ustedes, por supuesto que doy datos de lo ejecutado hasta final del 2015 porque yo entiendo que las obras que están en marcha o en licitación se van a ejecutar, pero les doy con el siguiente dato. Por supuesto que el Plan general de Carreteras tiene una progresión desde ochenta y dos millones de presupuesto en el 2013 —por cierto, se aprobó a final de año—, pero la ejecución de 2013 fueron 84,27. ¿Por qué? Gracias al Plan Impulso, gracias al Fite, pudimos complementar, y a una ejecución muy amplia del presupuesto.

En el 2014 pasó lo mismo, solamente pude conseguir de las Cortes de Aragón 77,88 en el presupuesto de la Dirección General de Carreteras, pero ejecutamos 79,56. Bueno, queda alguna liquidación por hacer, pero hoy mi previsión es esa, 79,56.

Y en el 2015 la previsión del Plan general de Carreteras es de 88,50. Y hoy está comprometido o prácticamente comprometido o iniciado 82,20, que es lo que hay en el

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

presupuesto. Para la práctica totalidad me quedan por comprometer por razones administrativas una serie de expedientes, algunos de ellos..., vamos, que son irremediables, o sea, van a ser comprometidos; no sé si podrán ejecutar o alguna obra habrá que paralizarla. Yo espero que se complemente. La suma de esto es sobre 249,15 que preveía el Plan de Carreteras, 246,03, y yo creo que queda medio año para complementarlo.

Por tanto, eso es ejecución, eh, vuelvo a insistir. Aquí incorpora los quinientos mil euros que está previsto ejecutar de las actuaciones concertadas. No incorpora, eso está incorporado dentro de la partida del 2016. Como la referencia del Plan general de Carreteras es un cuatrienio 2013-2016, por eso les he hablado de que para finales de 2016 hay 348,45 previstos. Y hoy hay comprometidos, porque tenemos comprometidos del presupuesto del 2016, son obra plurianuales, eh, como estas que he dicho, 305..., perdón, 291. Esto es lo que quedan por comprometer cincuenta y siete del 2016. O sea, yo creo que el nuevo gobierno agradecerá que le deje tanto margen porque les aseguro que ustedes no me dejaron ninguno.

Muchas gracias.

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

Muy bien. Pues finaliza esta comparecencia del señor consejero. Agradecerle, cómo no, sus explicaciones, así como a todo el personal que le acompaña a esta su comisión y si les parece suspendemos la sesión durante tres minutos para despedir al señor consejero.

*[Se suspende la sesión].*

*[Se reanuda la sesión].*

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Señorías, si les parece, continuamos con el orden del día de esta comisión y pasamos al punto número 3 del orden del día, debate y votación de la proposición no de ley número 320/14, sobre el material rodante de Renfe, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

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



(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

*El señor diputado ASO SOLANS:* Gracias señor presidente. Pues hemos hablado ya también muchas veces de trenes en la comisión. La iniciativa que presentamos en la mañana de hoy tiene que ver básicamente con el material que está utilizando Renfe en la Comunidad Autónoma de Aragón, material que también, y eso hay que reconocerlo, se utiliza fruto de un convenio en el que el Gobierno de Aragón para el periodo 2013-2015 va a poner encima de la mesa 11,6 millones de euros.

Uno recuerda las palabras del consejero al principio de la legislatura cuando vino a explicarnos cuáles eran los objetivos del departamento en materia ferroviaria y cuáles habían sido los déficits que él entendía del anterior ejecutivo en relación a la situación que había en Aragón sobre el ferrocarril.

Él hablaba de que el Gobierno de Aragón tenía unos convenios que no garantizaban en modo alguno mejoras de infraestructuras y servicios, decía que habían estado mal negociados, que soportaban mucho coste y que desde luego ese era uno de los objetivos que el Gobierno de Aragón iba a emprender para evitar que esta situación se siguiera dando.

La situación actual es que el Gobierno de Aragón ha firmado un convenio, como decía, por el importe que he comentado hace unos minutos en el que a nuestro juicio es un convenio muy similar en lo que supone coste, sí que es un convenio también muy similar en lo que supone que no hay garantizado mejoras del servicio y mejoras de infraestructuras, es un convenio que no ha resuelto sino que en algunos casos ha agravado cuestiones que tienen que ver con las incidencias que se producen en los trenes, en el transporte ferroviario, incluso con descarrilamientos como ha sucedido en la línea del Canfranc de manera, digamos, por no ser demasiado contundente, con descarrilamientos que desde luego están fuera de lugar en el siglo XXI si hubiese un mantenimiento adecuado de las instalaciones.

Descarrilamientos que, por ejemplo, han supuesto indemnizaciones para una compañía que opera en el ámbito del ferrocarril del Canfranc.

Un convenio que tenemos actualmente que también está haciendo que se hayan reducido las paradas de ferrocarril y también que haya menos servicios en el ámbito de la comunidad.

Y desde luego, y hablando de la mejora de servicios y de las infraestructuras es un convenio que no ha garantizado la mejora del material utilizado, la mejora de los trenes que discurren por la Comunidad Autónoma de Aragón.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Los trenes que discurren son excesivamente antiguos, muchísimos de ellos tienen más de treinta años y desde luego esa situación sumada a la falta de mantenimiento en las infraestructuras, en las mismas vías, está ocasionando problemas de confort, de incidencias varias y desde luego aspectos que, como todas sus señorías conocen, yo suelo utilizar también el ferrocarril y lo sufro de incidencias tipo de que funcionen cuestiones tan sencillas como debieran ser la climatización de los vagones de ferrocarril.

Todo eso nos ha llevado a presentar una iniciativa en la que lo que venimos a decir es que esta cámara considere que los trenes que tiene Renfe, que están operando en Aragón, que corresponden a las series más antiguas que prestan el servicio en la comunidad autónoma, el servicio de pasajeros lógicamente, pues que sean sustituidos por material moderno acorde con las necesidades de un servicio del siglo XXI que evite averías y que garantice la calidad a los ciudadanos.

Yo, como decía, lo sufrí recientemente pero otros ciudadanos me han trasladado también cuestiones similares, de ir un tren a las siete y media de la mañana, salir a las siete y cuarto de Monzón y llegar aquí a las nueve de la mañana con vagones en los que se fue a once grados de temperatura, doce grados de temperatura, y desde luego es algo que no puede ser. No es ni medio normal que estas cosas puedan suceder. Lo mismo me han contado otros ciudadanos de ferrocarriles a los que no le ha funcionado el aire acondicionado en pleno mes de agosto, y desde luego esto es algo que debe solucionarse y la mejora o la solución pasa por la sustitución obviamente del material que utiliza RENFE porque los trenes, como he dicho, son muy antiguos. En algunos lugares ya fueron quitados estos trenes de los servicios que estaban prestando porque generaban esos mismos problemas y parece cuanto menos que la solución del tema de la climatización es cuanto menos imposible para ese tipo de material.

Y finalizo con un detalle en relación a la falta de mantenimiento, a la situación que se da, y es un detalle si se quiere menor, pero yo creo que es gráfico: cada día cuesta más —por ejemplo, en uno de estos trenes— poder escribir en un ordenador. El bacheo, la falta de mantenimiento continua, la falta de un servicio digno hace que cada día tengas incluso más problemas para soportar la vibración, el traqueteo del tren y, desde luego, es algo que debemos solucionar porque nos preocupa que el Gobierno de Aragón con la cantidad de dinero que está poniendo encima de la mesa no tenga

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

garantizado que tengamos trenes de calidad y que se esté prestando el mejor mantenimiento posible a las infraestructuras ferroviarias que pasan por Aragón.

Nada más y muchas gracias.

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

Se ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley. Para su presentación y defensa y por un tiempo no superior a cinco minutos tiene la palabra el señor Blasco.

Señor Blasco.

*El señor diputado BLASCO NOGUÉS:* Gracias, señor presidente.

Efectivamente hemos presentado una enmienda porque pretendemos complementar la proposición no de ley que presenta Izquierda Unida en este sentido de las infraestructuras ferroviarias en general.

De las infraestructuras ferroviarias hemos hablando ya en otras ocasiones y siempre hemos mostrado nuestra preocupación —yo creo que la de todos los grupos de esta cámara— por el estado en el que se encuentran y por el servicio que se presta desde Renfe en muchas ocasiones.

El convenio que ha firmado el Gobierno de Aragón con Renfe —y a nosotros nos parece apropiado— es seguramente la única fórmula de que Renfe pueda o siga manteniendo unos servicios en Aragón. Yo creo que eso lo tenemos que tener claro. Es decir, si no fuera por ese convenio, esos servicios Renfe hace tiempo que los hubiera dejado de prestar.

También es verdad que una forma de dejar de prestar entre comillas esos servicios es no aplicando fórmula de modernización en el servicio que se presta, la inadecuación de los horarios, la falta de mejora de las infraestructuras, de su mantenimiento... Es decir, que eso es lo que va haciendo poco a poco que haya una mayor pérdida de usuarios del ferrocarril lo cual conlleva a que cada vez las estadísticas dicen que son menos necesario y así poco a poco vamos desmantelando todo el procedimiento.

Pero esa realidad es la que se tiene que intentar terminar con los medios que tenemos a nuestro alcance a través de las competencias que tenemos asignadas, a través de la consejería que las tiene asignadas. Y en ese sentido nos parece oportuno seguir

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

insistiendo en que tanto los servicios que se prestan como el material con el que se prestan los servicios, como las infraestructuras por las que discurren el material que presta los servicios deban de ser los mejores posibles.

Y en ese es en el ámbito en el que nosotros hemos presentado esta enmienda. Una enmienda en la que en una primera parte afirmamos que la calidad de este servicio que se presta tanto para el ferrocarril del transporte de mercancías como para los viajeros, esa mejora de la calidad contribuye por un lado al bienestar de los ciudadanos y por otro lado a una mejora en la economía aragonesa, y por eso nos parece que lo que tenemos que seguir insistiendo es que Renfe debe ser consciente que tiene que mejorar tanto lo que es los vehículos en los que prestan los servicios como las infraestructuras sobre las que se prestan.

Es decir, sería claramente insuficiente tener unos buenos vehículos si las infraestructuras son malas porque eso nos haría también parte de esos incidentes que se producen una buena parte son originados, precisamente, por la falta de mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias. Insisto, tan malo sería tener buenos vehículos con malas infraestructuras como malos vehículos en buenas infraestructuras porque ambas cosas se compaginan y nos parece que es oportuno el seguir insistiendo que a través de ese convenio que se ha firmado...no solo a través de ese convenio porque evidentemente sería insuficiente, pero sí exigir que haya una clara voluntad por parte de Renfe de conseguir esas mejoras tanto en lo que son los propios vehículos como en las condiciones de la infraestructura ferroviaria en Aragón.

Por lo tanto, señor Aso, a nosotros nos parece, estamos de acuerdo en la necesidad que usted plantea en esa PNL y lo único que hacemos es complementarla en el ámbito tanto de los vehículos como de las infraestructuras.

Nada más y muchas gracias.

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

El turno ahora de los grupos parlamentarios no enmendantes.

En representación de Chunta Aragonesista, señor Briz.

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Gracias, señor presidente.

Señor Aso, vamos a apoyar esta propuesta.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Yo creo que estamos ante el convenio de la vergüenza, siempre lo hemos dicho. Y nosotros, nuestro programe electoral vamos a revisar todos los convenios. Ese es nuestro compromiso con la ciudadanía. Ya está bien de que Aragón sea el que paga los vidrios rotos de la incompetencia del Gobierno central. Porque esto es competencia del Gobierno central demos las vueltas que demos, con la carga ideológica famosa de esa observancia que hizo el Gobierno de que los servicios públicos se tenían que revisar y esto de obligación de servicio público eran algunos y otros no, y en Aragón que algunas líneas no sean obligación del servicio público es un hazmerreir.

Fíjense si es el contrato de la vergüenza y el convenio que estaba previsto firmarse el veinticinco de junio de 2013 y lo firmó el señor Pomar cuando le salió de los reños en septiembre de 2014. Un año y pico después. ¿Los motivos? Nunca los hemos sabido con el críptico consejero que tenemos como hemos demostrado otra vez hoy por la mañana.

Bueno, pues este convenio maravilloso, extraordinario, fundamental, que tenemos que pagar una pasta gansa —con perdón de la expresión, ya me vuelvo un poco vulgar—, 11,6 millones. Bueno, nos han ahorrado cuatrocientos mil —dice el consejero—, tampoco sabemos muy bien.

Pero en este contratillo, en este convenio, ¿saben, señorías, lo que dice? Dice algo tan jocoso...dice: Renfe se compromete a mantener la calidad de los servicios. “Tamagotchi”, sí. Actuales en la primera fase. Considerando especialmente el cuidado de los vehículos. O sea que estarán limpios, estarán...el cuidado de los vehículos, servicios al cliente, el control de viajeros. Bueno, eso dice.

Pero luego dice otra cosa muy interesante. A parte de que los costes de explotación para el año 2013, incluyendo el beneficio razonable quitaron el 3% porque les daba vergüenza. Por cada tren-kilómetro realizado con material diésel. Saben eso del diésel, ¿no? 9,3 euritos. Por cada tren-kilómetro realizado con material eléctrico sencillo, 7,7. Por cada tren-kilómetro realizado con material diésel, 15,2. Y por cada viajero transportado, 0,6. Eso sí que lo dice bien claro. Pero cuando hablamos de renovación de vehículos del tipo, ni en anexos ni en ninguna parte. Ahora sí, dice una cosa. Todos aquellos vehículos adicionales que haya que utilizar en los servicios que se den en Aragón, habrá que pagar un adicional: setecientos cuarenta y siete mil euros. No sé quién lo dice. Ese es el convenio de la vergüenza, y lo que el señor Alarcón y este Gobierno ha conseguido con Renfe porque nos ha chuleado todo lo habido y por haber.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Y desde luego, la panoplia de casos de descarrilamiento...bueno, de Calamocha a Zaragoza es igual que si montaras en el Dragon Khan. Pero bueno, es igual, en definitiva, lo que venimos a decir es que todos los ejemplos serían pocos: descarrilamientos, pasos a niveles...tercer mundo.

Este convenio ni lo arreglaron ni lo arreglarán y, por supuesto, estamos tragando carros y carretas. En definitiva, es una propuesta quejándose Izquierda Unida —y yo creo que todos— de que esto no es de recibo y que hay que poner material más moderno. Pero me da la sensación de que eso es, efectivamente, un brindis al sol como normalmente ha sido con esto.

Por tanto, este convenio de la vergüenza lo que había que había que hacer era...el próximo Gobierno lo primero que tiene que hacer es tirarlo a la basura y poner a Renfe en su sitio y al Ministerio de Fomento si es que se puede alguna vez llegar a un acuerdo. Lo que no se puede es pagar y encima que te tomen el pelo.

Muchas gracias.

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

En representación del Grupo Parlamentario Socialista, señor Ibáñez.

*El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO:* Gracias, señor presidente.

Bien, señorías, pues vamos a volver a hablar de trenes, de ferrocarril. Y bueno, los grupos de la oposición a veces hemos hablado mucho de ferrocarriles, hemos hablado mucho de transportes, hemos hablado mucho de vivienda, hemos hablado mucho de carreteras...pero, claro, es que esta comisión es la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes; por lo tanto, no sé de qué quieren ustedes que hablemos.

Y mientras aunque el consejero y no sé si el Partido Popular coincidirá con él no entienda lo que es la oposición en democracia, pues difícil. La oposición tenemos que cumplir con nuestra obligación. Otra cosa es que lo hagamos bien, mal o regular, eso ya lo juzgarán los ciudadanos; pero la obligación de la oposición, como su propio nombre indica, pues es hacer oposición e impulsar al Gobierno cuando lo cree necesario.

Esa iniciativa, señor Aso, y si me permite la enmienda que el Partido Aragonés le presenta, pues digamos una iniciativa tipo. Hay una realidad que es que tenemos un material rodante que es tercermundista, del siglo pasado por no irnos más lejos, y desde

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

el Gobierno se nos dice que, el Gobierno de Aragón que siga trabajando. O sea, quiere decir que a ellos mismos, señorías, señores que apoyan al Gobierno a través de la enmienda que presentan, pues nos vuelven a reconocer esa impotencia, esa falta de peso político, esa insumisión en muchos casos que es lo que hace que, a pesar de trabajar denodadamente.

En todas las iniciativas nos dicen “continuaremos trabajando, seguiremos trabajando, estamos trabajando”, que nos parece fantástico pero a ver si alguna vez les hacen un poco de caso, un poco, ya no digo todo pero un poco de caso. Se están ustedes desgañitando a pedir y a trabajar y el resultado, pues desgraciadamente, es- voy a ser muy generoso- en el mejor de los casos tan malo como era con el anterior Gobierno de Aragón, en el mejor. Eso en el mejor de los casos y ya digo que me siento generoso.

Por tanto, a nosotros nos parece también inaceptable pues que esto siga ocurriendo. Coincidimos con el señor Blasco que lo mejor sería, lógicamente, que las infraestructuras y el material rodante pues fueran de última generación.

Y en cuanto a lo que ha dicho el señor Briz, que tiene mucha razón, vamos en el fondo yo creo que tiene toda la razón, pero, señor Briz, mientras no consigamos que haya un Gobierno en el Estado que vea que la rentabilidad económica no es lo único. Porque en Aragón si hemos de tener un sistema de transporte rentable económicamente, señorías, ¡olvídense!, me canso de decirlo, hay que cerrar Aragón, nos tenemos que ir todos de aquí. Si en Aragón hemos de tener un sistema educativo rentable, hay que cerrar Aragón, nos tenemos que ir. Si hay que tener un sistema de transportes, en general, o sea es imposible. En mi provincia me canso de repetir durante todas las ocasiones que tengo es que el solicitar la solidaridad en Teruel no es cuestión de ideológico, es que es de pura necesidad.

Con criterios economicistas no tenemos remedio, no tenemos salvación. Por lo tanto, habrá que conseguir entre todos- espero yo- que en Aragón y en España pues haya Gobiernos y haya responsables que no tengan fe ciega en el mercado y en que el mercado nos va a solucionar todos los problemas porque en Teruel, en Aragón en su conjunto- si exceptuamos Zaragoza y el corredor del Ebro- prácticamente pues es totalmente inviable.

En cualquier caso, señor Aso, desde el Grupo Parlamentario Socialista, vamos a votar a favor de su iniciativa porque nos parece lo más justo, lo más necesario,

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

independientemente de que entienda usted que debe aceptar, en todo o en parte, la enmienda que desde el Partido Aragonés le han presentado.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Turno ahora del representante del Grupo Parlamentario Popular, señora Lázaro.

*La señora diputada LÁZARO ALCAY:* Gracias, presidente.

Hoy debatimos una proposición relativa al material rodante que circula por las vías ferroviarias de nuestra comunidad.

Como saben sus señorías, el Gobierno de Aragón, el día 1 de septiembre firmo con Renfe un contrato para la prestación de servicios del transporte público de viajeros de media distancia para nuestra comunidad. Dicho contrato obliga a Renfe a prestar una serie de servicios adicionales a los declarados por el Estado como obligado servicio público. Es decir, que complementa el servicio que el Estado garantiza para la vertebración de España en materia de comunicaciones ferroviarias y con ello el Gobierno de Aragón mantiene su propio servicio ferroviario.

Es verdad que asumiendo parte del coste pero la otra alternativa sería, como ha ocurrido en otras comunidades, que desapareciese el ferrocarril.

Quizá esta red no sea de gran importancia a nivel estatal pero lo es- y mucho- a nivel autonómico. Es por ello que, tanto la presidenta de la comunidad, como el consejero, tienen gran interés en esta materia.

Tanto es así que resulta prioritario mantener un servicio ferroviario eficaz y de calidad para esta comunidad.

Desde el Gobierno es apuesta por mejorar, de manera continua, las infraestructuras para que las comunicaciones sean el motor económico de nuestro territorio y sirva para asentar la población en el medio rural.

El Gobierno de Aragón trabaja todos los días para que los servicios ferroviarios de la comunidad se mantengan y que recuperen el buen servicio que tuvieron hace muchos años.

Efectivamente, arrastramos un lastre de cincuenta años y un mantenimiento deficitario que ha ocasionado incidentes que causan malestar entre los usuarios.



(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Como ya he dicho, el objetivo prioritario para este Gobierno es mejora día a día la calidad del servicio. Ya sabemos que en este momento no es totalmente adecuado pero que se van introduciendo modificaciones que esperemos nos lleven el objetivo final que es tener unas comunicaciones ferroviarias acorde a los tiempos en que vivimos.

Firmar un contrato con Renfe no termina de ser fácil y lo saben bien los que han tenido responsabilidades de Gobierno en esta comunidad y que se cumpla en tiempo y en forma todavía lo es más. Con esto no piensen que se tira, desde el Partido Popular, balones fuera, pero es verdad que el Gobierno de Aragón hace un esfuerzo económico importante en esta materia y para que un contrato llegue a buen término todas las partes tienen que cumplir con las obligaciones adquiridas.

En relación con las incidencias sufridas en la red, se relaciona en un alto porcentaje con material ferroviario, principalmente con lo relacionado a las infraestructuras.

Es verdad que han sufrido otros tipos de incidentes como el serio problema de climatización en la línea Zaragoza-Monzón-Lérida.

Desde la consejería se ha solicitado al presidente de Renfe que introduzca mejoras, no solo en lo establecido en el convenio sino también en los servicios no incluidos en el contrato de nuestra comunidad. Creemos que desde el Gobierno de Aragón se está haciendo lo necesario para mantener los servicios ferroviarios, mejorarlos y adaptarlos a las necesidades y demandas de los usuarios.

Por tanto, como consideramos que la enmienda presentada por el Partido Aragonés es adecuada a las circunstancias, si es admitida votaremos a favor y si no en contra.

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

Pues turno ahora del representante de Izquierda Unida de Aragón para fijar su posición respecto a la enmienda presentada del Partido Aragonés.

Señor Aso.

*El señor diputado ASO SOLANS:* Sí, gracias señor presidente.

No sé lo que va a hacer el Partido Popular, habida cuenta de que vamos a intentar transaccionar. Entonces, la voluntad del Grupo Parlamentario de Izquierda

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Unida es que en un tema en el que yo creo que en el fondo todos estamos de acuerdo, con independencia de si los partidos que sostienen al Gobierno quieren defender la gestión del Gobierno y los que estamos en la alternativa, como ha dicho el señor consejero, atendemos otra tipo de cuestiones.

En este caso concreto ir mas allá de lo que el Gobierno pudiera realizar, pues he considerado oportuno presentar esta enmienda transaccional que sería básicamente la enmienda del PAR hasta que dice “e instan al Gobierno de Aragón”, en donde cambiaríamos “insta al Gobierno de Aragón a conseguir de Renfe, el Ministerio de Fomento y el ADIF la sustitución por vehículos más modernos y confortables la flota de trenes que discurren por Aragón, así como las mejoras de las condiciones de la infraestructura ferroviaria en Aragón”.

Esta sería la iniciativa transaccionada que, entiendo, podría dar respuesta a lo que todos los grupos han expresado.

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

¿Los portavoces tienen alguna duda? ¿No?

Pasamos al turno de votación. ¿Votos a favor de esa proposición no de ley con esa transacción realizada? **Unanimidad. Muy bien, pues queda aprobada esta proposición no de ley.**

Pasamos al turno de explicación de voto. ¿Señor Aso?

*El señor diputado ASO SOLANS:* Sí, pues muy brevemente para agradecer en este caso a todos los grupos por el apoyo a la iniciativa.

En segundo lugar, como no puede ser de otra manera, al Partido Aragonés por, también, presentar una enmienda que ha sido transaccionada y que facilitaba la aprobación de una iniciativa que, desde luego, creemos que es importante para que el Gobierno de Aragón tenga una herramienta más de presión a la hora de conseguir mejores materiales ferroviarios que discurren por la geografía aragonesa.

Es fundamental el ferrocarril. Aragón, como se ha dicho en muchas ocasiones, es una comunidad autónoma muy extensa. La comunicación por ferrocarril debiera jugar un papel central para comunicarnos con eficiencia entre las diferentes localidades de Aragón, con criterios, lógicamente, que no fueran economicistas porque Aragón es una comunidad muy poco poblada y, desde luego, entendemos que sustituir los vehículos,

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

los trenes que circulan por Aragón es algo fundamental si queremos que ese ferrocarril preste un servicio de verdad importante en la comunidad autónoma.

Nada más y gracias.

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

¿Señor Briz?, no. ¿Señor Blasco?

*El señor diputado BLASCO NOGUÉS:* Muy brevemente para agradecer la posibilidad que la aceptación o la transacción de esta enmienda posibilita que todos los grupos lleguen a mantener una unanimidad.

Porque, efectivamente, como ha dicho el señor Aso lo importante es que el Gobierno de Aragón tenga cuantas más armas mejor a la hora de defender algo que, a nosotros, nos parece que es imprescindible para el desarrollo económico futuro de Aragón pero que además es justo, debido a las características y a las negociaciones que permanentemente se están realizando con el ministerio, con Renfe y que creemos que esa muestra que es el convenio de voluntad de seguir apostando desde Aragón también por ese mantenimiento debe tener su repercusión y su respuesta positiva por los otros actores porque, evidentemente, cuando se firma un convenio siempre son dos partes. Ahora hace falta que la otra parte cumpla lo que le pedimos desde aquí.

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

¿Señor Ibáñez?, no. ¿Señora Lázaro?

*La señora diputada LÁZARO ALCAY:* Bueno pues, felicitarnos porque ha salido adelante con la enmienda del Partido Aragonés esta proposición y decir que las políticas, haciendo más las palabras del señor Lafuente, los discursos de la izquierda siempre son catastróficos y fuera faltos de ninguna esperanza.

Nada más lejos de la realidad porque ha sido las políticas de este Gobierno, del Gobierno de la señora Rudi, quien ha despertado del letargo en el que sumió a esta comunidad la política de la izquierda y lo demuestra el Gobierno trabajando día a día en la mejora de esta comunidad.

Gracias.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

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

Pasamos, si les parece, al punto número uno del orden del día, lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

¿Alguna observación? ¿Ninguna?

Punto número cuatro, ruegos y preguntas. ¿Algún ruego?, ¿alguna pregunta?

Señor Aso.

*El señor diputado ASO SOLANS:* Yo, sí, me gustaría hacer un ruego en este caso a la presidencia. En alguna ocasión los diputados pues podemos hablar e interrumpir a los que hablan, yo en alguna ocasión, pero sí que rogaría que cuando se hacen manifestaciones del orden de “guarden silencio”, por educación, a sus señorías, lo haga con carácter particular, porque cuando habla en general uno se puede sentir aludido y yo cuando estaba hablando el señor Lafuente tampoco le he interrumpido. Nada más.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Entendido, señor Aso y tomo nota de ese, entiendo, que ruego.

Como no hay más asuntos que tratar, si les parece, levantamos la sesión *[a las doce horas veinticinco minutos]*.