

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

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

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muy buenas tardes y bienvenidos todos a la Comisión de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda de hoy, 14 de septiembre *[se inicia la sesión a las dieciséis horas y dos minutos]*. Daremos comienzo con el primer punto del orden del día, que es la lectura y aprobación del acta de la sesión anterior. Si nadie tiene nada que objetar, la aprobamos por asentimiento.

Y continuamos con el punto número dos debate y votación de la moción número 18/22 dimanante de la interpelación número 74/22 relativa a la política general en dinamización de servicios ferroviarios en Aragón, presentada por el Grupo Ciudadanos.

Para su exposición y presentación y defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Ortas durante cinco minutos.

El señor diputado ORTAS MARTÍN: Gracias, señora presidenta. Bueno, tratamos hoy una moción dimanante de una interpelación que le [...?] al señor Soro ya hace algún tiempo, y versa esta moción sobre el impulso y el desarrollo de las conexiones ferroviarias en nuestra comunidad autónoma. El desarrollo del tren es quizás uno de los principales caballos de batalla que tenemos en la comunidad autónoma en lo que se refiere a inversión en infraestructuras, sobre todo derivado por el déficit inversor histórico que hay en nuestra comunidad respecto a los servicios ferroviarios.

Hay diversas cuestiones fundamentales que son muy importantes para el desarrollo de nuestro territorio, un territorio con escasa población en algunas zonas y muy densamente poblado, como por ejemplo, en la capital de la comunidad aquí en Zaragoza.

Por lo tanto, debemos incidir y debemos continuar trabajando entre todos para conseguir que los servicios que el Estado tiene en Aragón pues, como ustedes saben, algunos servicios que ahora mismo están financiados por la comunidad autónoma, sea el Estado el que sea el que financie el coste de estos servicios y además, por ejemplo, como ocurre en el tren que llega hasta Binéfar, pues que su extensión lógica sea hasta Lérida para beneficiar también a toda la gente de la zona de la franja.

Realizar, también, al final las actuaciones que son necesarias del plan director del corredor Cantábrico Mediterráneo, sobre todo en la zona de Teruel. Es importante el impulso y el desarrollo de todas las inversiones que ya se encuentran recogidas en ese plan director, con lo cual, es importante que el músculo financiero del Estado se vea

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

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

reflejado en los presupuestos para que haya un servicio que hasta ahora, pues como todos sabemos, es muy deficiente y que además, no solamente sirva para el tráfico de personas, sino que además sirva para impulsar Zaragoza como un importante nodo logístico que es.

Hay otro punto que creemos que también es importante, y es que al final deberíamos recoger todas las inversiones que son necesarias en nuestra comunidad en un plan director, que haya un plan director sobre los servicios ferroviarios en la Comunidad Autónoma de Aragón, que se realice entre gobierno de España y el gobierno de la comunidad autónoma, porque el gobierno de la comunidad autónoma es el que mejor va a saber cuáles son las necesidades y el desarrollo con las infraestructuras que hay ahora infrautilizadas, algunas ya incluso obsoletas o que ya no se emplean, bueno, pues que se recoja todo en un plan director para saber qué es lo que queremos hacer en el futuro. Como todos ustedes saben, las inversiones ferroviarias no permiten una modificación en el corto plazo. Por lo tanto hay que sentar las bases y realizar estas inversiones de cara pues a unos próximos cincuenta, cien años, con lo cual sería importante, insisto, tanto en la actuación por un lado del Gobierno de Aragón, recogiendo cuáles son las necesidades que hay en el territorio y el Gobierno de España, lógicamente, pues porque al final serán los Presupuestos Generales del Estado los que tendrán que, o los que se tendrán que realizar y trabajar todo lo que se recoja en este plan director.

Y, por supuesto, un plan director también de mejora de los servicios ferroviarios de cercanías es, sobre todo en Zaragoza, el servicio de cercanías de la ciudad, de la quinta ciudad por población de España, es claramente muy mejorable. Estamos en una situación en la que la movilidad requiere de servicios, precisamente como el tren, servicios más asequibles, servicios que puedan permitir a la gente desplazarse y sobre todo, pues para que toda la zona que rodea Zaragoza tanto el corredor del Huerva como en Huesca que también se está, y lo hemos reivindicado también aquí en esta Comisión, se está reivindicando de forma muy importante el desarrollo del corredor entre Huesca y Zaragoza de los servicios ferroviarios, pues que haya un plan director que recojan todas las actuaciones necesarias, todas estas actuaciones que permitirían conectar, como digo, estos dos corredores, los polígonos y que todo esto además, se interrelacione con los servicios que ya están dentro de la propia ciudad como puede ser, por ejemplo, pues el tranvía, que haya una interconexión entre los servicios de cercanías, los servicios que ya

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

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

dispone la propia ciudad de Zaragoza, y para eso sería importante trabajar también un plan director que permita el desarrollo de las cercanías en la ciudad de Zaragoza.

Por lo tanto, es importante trabajar todos juntos. Creo que es importante que seamos conscientes que el desarrollo de los servicios ferroviarios es uno de los principales caballos de batalla que tenemos que reivindicar respecto a infraestructuras y respecto a la movilidad, y por todo eso hemos presentado esta proposición o esta moción dimanante de la interpelación que le realizamos al señor Soro, en el que ya le explicamos de forma más extendida todas estas cuestiones y cuál era el posicionamiento de nuestro grupo parlamentario al respecto. Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Muchas gracias, señor Ortas. Es el turno ahora del resto de grupos parlamentarios. Excusamos la asistencia, tanto del portavoz de Izquierda Unida como del Partido Aragonés, y tiene la palabra el señor Morón por el Grupo Parlamentario Vox.

El señor diputado MORÓN SANJUÁN: Gracias, señora presidenta.

La pérdida de servicios ferroviarios es una realidad en Aragón. Desde hace años se han ido reduciendo los horarios y la frecuencia de los trenes y a consecuencia de ello, los aragoneses cada vez hacen un menor uso del ferrocarril, a no ser capaz en esta situación tan precaria de resolver sus problemas de movilidad.

Tras esta pérdida de servicios hay que responsabilizar a los sucesivos gobiernos tanto de carácter nacional como autonómico, que no han sabido defender al ferrocarril y han demostrado una falta de voluntad política que nos ha conducido a la situación actual. Situación eso sí que ha propiciado un enfrentamiento constante por las competencias que cada Administración tenía en la materia y que no han llevado a ninguna parte. Pero es que además los aragoneses no entienden ni de competencias entre administraciones ni de quién tiene que hacer las inversiones, y me atrevería a decir que ni tienen la obligación de saberlo. Lo que quieren en el caso del tren es beneficiarse de las características positivas que ofrece este servicio, que son muchas, comodidad, accesibilidad a centros o núcleos urbanos, la rapidez y no excusas constantes que resultan de servicios y horarios que ya existían anteriormente.

En Vox hemos realizado múltiples iniciativas en favor del transporte de ferrocarril. Hemos preguntado sobre la ruptura del acuerdo con Renfe por parte del Gobierno de Aragón que garantizaba el funcionamiento de los trenes regionales

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

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

deficitarios en varias localidades y también preguntamos entre otros asuntos por las gestiones que se realizaban para mejorar la calidad de los servicios ferroviarios.

A todo ello se nos respondió siempre con excusas que trataban de poner la pelota en el tejado de la Administración Central o de Adif, pero nunca se asumían responsabilidades. Vox planteó el 9 de junio de 2021 una proposición no de ley aprobada por unanimidad en esta Comisión que instaba al Gobierno de Aragón a volver a negociar con Renfe y Adif la mejora de horarios e infraestructuras existentes, así como favorecer la intermodalidad entre el transporte de viajes por carretera y ferrocarril. La proposición no de ley que debatimos hoy va en una dirección muy similar. Se plantea retomar las conversaciones con el Gobierno central y mejorar el servicio contribuyendo de este modo a vertebrar nuestra región.

Se incide además en la necesidad de costear los servicios actualmente financiados por el Gobierno de Aragón y ampliar en uno de ellos, Zaragoza-Binéfar, la salida y llegada desde Lérida, y en realizar las actuaciones relacionadas con el plan director del corredor Cantábrico Mediterráneo en la provincia de Teruel, tantas veces también, desde nuestra formación reclamado, de forma inmediata.

Nuestro voto será afirmativo. Muchas gracias.

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

Por Chunta Aragonesista el señor Palacín, tiene la palabra.

El señor diputado PALACÍN ELTORO: Sí, gracias, presidenta. Buenas tardes. Por desgracia, Aragón tiene las competencias que tiene en lo que respecta a ferrocarril. Apenas podemos participar más que en la planificación y en poco más, y la realidad es que el ferrocarril es un medio de comunicación muy importante para este territorio, muy importante para vertebrar un territorio como Aragón, que ha vertebrado históricamente esta comunidad autónoma y que vive desde hace muchos años el abandono por los diferentes gobiernos de España, y se lo dice alguien que es de Monzón, que ha nacido en Monzón y que sabe perfectamente lo que suponía el tren para una ciudad como Monzón.

Creemos que hay que hacer un esfuerzo más importante por parte del Gobierno de España en este caso, que es el que tiene la mayor parte de las competencias. Como decía, Aragón apenas puede planificar, pero desde luego, desde el Gobierno de Aragón se insiste, hay

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

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

reuniones constantes, se muestra la voluntad pagando servicios que no nos tocaría pagar para demostrar esa implicación con el ferrocarril.

Si nos referimos a la iniciativa, pues como decía estamos de acuerdo. En primer lugar, en cuanto al punto uno, está claro, es algo que ha reivindicado este grupo en numerosas ocasiones y el Gobierno de Aragón también, que el Gobierno España costee las líneas que son de su responsabilidad, no como ha pasado durante mucho tiempo.

En cuanto a los otros tres puntos, el punto dos, el plan director del corredor Cantábrico-Mediterráneo sí que es cierto que aquí el Gobierno de España está avanzando, está desarrollando diferentes iniciativas y es algo que está avanzando, pero estamos de acuerdo también. Un plan director para la mejora de los servicios ferroviarios en Aragón es esencial, en el que participe el Gobierno de Aragón, que es el que conoce la realidad, que es el que conoce cuáles son las necesidades de este territorio, cuáles son los horarios también porque muchas veces hay grandes discusiones con el Gobierno de España, con Renfe para hablar de un simple horario para poder beneficiar a un territorio y a veces se buscan y se consiguen soluciones.

Y, por otro, el plan director en materia de cercanías, absolutamente esencial, unas cercanías que podrían llegar incluso hasta Huesca, como se ha reivindicado también en esta comisión, para unir las dos ciudades más habitadas y que conllevan mucho tráfico de personas que estudian y trabajan en esas dos ciudades, y que pensamos que sería una manera sostenible de unir esas dos capitales provinciales.

Por lo tanto, y como también va en línea, como decía, de lo que el Gobierno de Aragón está haciendo, votaremos a favor de esta iniciativa.

Muchas gracias.

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

Por Podemos Equo, señora Prades, tiene la palabra.

La señora diputada PRADES ALQUÉZAR: Gracias, señora presidenta.

Mi grupo también votará a favor de su iniciativa porque lo que plantean en cada uno de los puntos, por separado o en su conjunto, pues sí pueden ser medidas que sirvan para impulsar y potenciar el ferrocarril como medio de transporte, también para favorecer la movilidad, tanto de pasajeros como de mercancías.

En Podemos siempre hemos defendido la necesidad de impulsar el ferrocarril como la mejor opción para potenciarla la vertebración, la movilidad entre territorios y también lo que es

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

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

cierto, y aquí se dicho ya, es que el ferrocarril pues venía careciendo desde hace muchos años, décadas incluso, pues de una falta de inversiones y de planificación muy importante, y un claro ejemplo de esa falta de inversiones y de planificación pues puede ser la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto. Y, afortunadamente, gracias a su inclusión dentro de los planes de los corredores ferroviarios europeos, pues ya se están realizando actuaciones, pero, evidentemente, hay que insistir para que esas actuaciones se realicen lo antes posible, esas que están previstas en el plan director, como ponen en evidencia en su iniciativa, particularmente en la línea de Teruel, que es la que sufrimos mucho de las que estamos aquí, pero también en su conjunto en toda la línea.

Estamos de acuerdo también en que el Estado debe asumir la financiación de las líneas de los servicios que son de su competencia, y si de verdad queremos apostar por el ferrocarril como ese medio de transporte vertebrador, sostenible debemos tener una visión general de esas necesidades e incidir en esos planes directores, tanto en el de cercanías como ese plan de ámbito estatal.

También creemos que, bueno, que esa falta de inversiones y de planificación que arrastramos desde hace años pues ha sido una de las causas que han propiciado esa despoblación que tantas veces ponemos en evidencia en esta y en otras tantas comisiones. Pero también creemos que son necesarias, porque en este contexto de emergencia climática, evidentemente, en esa descarbonización de la movilidad y de la economía en su conjunto que debemos realizar toda la ciudadanía, hay que propiciar la movilidad a través del ferrocarril para incentivar a los ciudadanos a que aparcemos los coches y que la ciudadanía apostemos por el transporte público.

Creo que también deberíamos plantearnos que muchas de las medidas que se han puesto en marcha ahora desde el Gobierno estatal, esas bonificaciones para ayudar a la ciudadanía a paliar las consecuencias de la guerra en Ucrania, pues deberían venir para quedarse y también para implementar, cómo no, otras tantas de las que no podemos beneficiarnos la gente que no disponemos de ellas en nuestro mundo rural.

Así que, bueno, cada uno de los puntos que ustedes han planteado en la iniciativa, bien por separado, bien en su conjunto, creemos que son medidas positivas para impulsar esta movilidad, que vienen a plantear alguna respuesta a los déficits que carecemos y otras tantas de impulso. Así que, por lo tanto, votaremos a favor.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señora Prades.

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

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

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

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

Pues, evidentemente, el transporte es fundamental para vertebrar el territorio.

El Partido Popular apoyará la moción, pero a mí me gustaría que, además de apoyar la moción y que de aquí salga por unanimidad, pues hagamos algo más, algo más que aprobarlo, porque creo sinceramente que ambos gobiernos, el Gobierno de España del señor Pedro Sánchez y el Gobierno de Aragón del señor Lambán, podrían hacer más de lo que están haciendo en favor de la movilidad.

Si de verdad creemos aquello de que la gente pueda vivir donde quiera pero que tenga el mismo nivel de servicios, que tenga las mismas posibilidades, el transporte es fundamental para que la gente pueda vivir en el territorio, para que no tenga todo el mundo que vivir o en Madrid o en Zaragoza o en las grandes urbes. El transporte es vital y lo que vemos, por lo menos en las últimas decisiones que se están tomando, es que cada vez perdemos servicios.

No tiene sentido que Aragón decida recortar servicios del tren sin antes haberse puesto de acuerdo con Madrid, cuando los dos gobiernos incluso son del mismo signo. No tiene sentido que el Zaragoza-Lérida se quede en Binéfar, no tiene ningún sentido.

Si cada Administración tiene que pagar lo suyo, que se pague, pero no podemos cerrar un servicio antes de haber habilitado otro porque, al final, el ciudadano que no puede utilizar estos servicios es el que se ve perjudicado, es el que lo sufre porque no tiene servicio, por lo tanto tiene que cambiar sus hábitos o irse a vivir a otro sitio o a trabajar a otro sitio.

También vemos cómo el nuevo mapa concesional de transporte por carretera, que no es el caso de la moción, pero a nivel nacional también supone un recorte brutal de paradas, más de ciento cincuenta paradas se van a suprimir en el nuevo mapa, con lo cual la gente tendrá que ir para coger ese servicio pues a la cabecera de comarca, a la capital, bueno, dificultades para poder acceder.

Si hablamos del Cantábrico-Mediterráneo, que también se cita en la moción, pues vemos que lo único que se está haciendo en el Cantábrico-Mediterráneo es la planificación que presentó en octubre de 2017 el ministro Iñigo de la Serna en Zaragoza, no se ha hecho otra cosa. Trescientos ochenta millones de inversión, ¡hombre!, bueno, es que ahí está, se puede comprobar, esto se puede comprobar perfectamente. Estamos hablando de, bueno, pues de los apartaderos de Estivella, de Navajas, de Barracas, de La Puebla de Valverde, de Ferrerueta, de Cariñena, de Zaragoza, también el del Cella. Bueno, estamos hablando de dieciocho limitaciones que se han suprimido. El Tren-Tierra, las obras que se están llevando a cabo para

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

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

que los trenes puedan llevar 22,5 toneladas, lo que está ocasionando que haya muchos más tráfico de mercancías de los que había antes y también que se ha disminuido el tiempo del transporte de viajeros. Pero todo eso, una planificación anterior. Vuelvo a lo mismo. Creo que el Gobierno de Aragón y el Gobierno de España pueden hacer más de lo que están haciendo.

Muchas gracias.

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

Y finalizamos con el Grupo Socialista, señor Sabés, tiene la palabra.

El señor diputado SABÉS TURMO: Muchas gracias, presidenta.

La verdad es que estar tantos años en la oposición lleva a que haya unas lagunas más que importantes en la historia de las comunicaciones en esta comunidad autónoma, pero también en nuestro país. Yo espero que esas lagunas todavía se profundicen bastante más. Evidentemente, eso es lo que esperamos porque eso le va bien a la comunidad autónoma y le va bien a España.

Porque hablar de un mapa de transporte estatal que no existe, pues claro, no deja de sorprender en una comisión como esta. Otra cosa es que hablen de un informe, etcétera, etcétera, que se ha explicado, pero ustedes van con la cantinela, con la cantinela.

Yo le voy a decir una cosa, y es que el Gobierno de España y el Gobierno de Aragón, presidido por Javier Lambán, creo que están demostrando como están trabajando en este ferrocarril y los ferrocarriles.

Le voy a explicar algunas cosas. Por cierto, el Grupo Socialista apoyará esta moción. No podía ser de otra manera por muchos motivos, principalmente, porque creemos en los cuatro puntos que usted ha planteado, señor Ortas. Y en segundo lugar, porque en algunos de estos puntos, o la mayor parte de estos puntos ya el Gobierno de Aragón y el Gobierno de España han empezado a trabajar y también algunas administraciones locales lo han hecho, en colaboración con el Gobierno de Aragón y con el Gobierno, el Gobierno de España.

¡Claro! Otra cosa es que algunos planteen medidas que superan las competencias y supera las posibilidades de un Gobierno autonómico. Es verdad. Es verdad y algunos lo plantean. Pero, claro, cuando hablamos de cercanías, señor Juste, yo le animaría a que escuchara los debates y las gestiones, por ejemplo, que ha hecho el Ayuntamiento de Huesca con el planteamiento de las cercanías con Zaragoza. Y la reivindicación histórica de esa sociedad oscense en cuanto a la necesidad de esas cercanías. De ida y de vuelta, porque son

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

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

fundamentales para esa ciudad y para Zaragoza. Fundamentales y lo están trabajando, y lo están trabajando en el Ayuntamiento de Huesca y lo están trabajando con el Gobierno de Aragón, lo están trabajando con el Gobierno con el Gobierno de España.

Claro, cuando usted habla del corredor Cantábrico Mediterráneo, si usted es de Teruel, si usted conoce perfectamente lo que ha hecho el Gobierno de Aragón y el Gobierno de España. Y lo conoce perfectamente ¡Claro! Cuando usted solo se queda en un simple anuncio, en un día puntual y luego se olvida de todo lo demás que se ha hecho.

Yo creo que tenemos que ser, tenemos que ser justos con el trabajo, con el trabajo de todos, de todos los Gobiernos. De hecho, la labor del Gobierno de Aragón se plasma en la participación en unos determinados foros del Corredor Cantábrico, Corredor Báltico-Mediterráneo que ha permitido la inclusión del Corredor Atlántico en el ramal de conexión Zaragoza-Bilbao y la inclusión del tramo Zaragoza-Teruel-Sagunto en el Corredor Mediterráneo. Usted sabe que todo eso lleva a la posibilidad de obtener ayudas europeas para poder afrontar esas actuaciones.

Y cuando habla de Cercanías, insisto, porque creo que es un tema fundamental para esta comunidad. Le voy a poner otro ejemplo. Es la propuesta que algunos hemos realizado de aprovechar esa red de cercanías, que parece que en Lleida se va a crear para poder articular toda la zona oriental de la provincia de Huesca. Que va más allá, que va más allá de Zaragoza-Binéfar, como usted bien sabe, y va más allá fundamentalmente porque se considera que en una zona tan pujante, como esa es fundamental articular unas cercanías que vaya desde Barbastro, que pasen por Monzón, que pasen por Binéfar, por Tamarite, Litera, Almacelles y acaben en Lleida.

Entre otras cosas, porque habrá como mínimo, dos plataformas logísticas en ese trazado, porque hay una cantidad de industria tremenda, generadora de puestos de trabajo, porque muchos de nuestros alumnos, nuestros chavales van a estudiar a Lleida y necesitan un transporte digno. Los trabajadores, las mercancías, los estudiantes y toda esa zona como elemento de dinamización.

Y, por tanto, es lo que estamos reclamando y eso le recuerdo que lo está reclamando el Partido Socialista.

Muchas gracias, señora presidenta.

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

Entendiendo que no es necesario modificar los términos. Pasamos a la votación.

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

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

Votos a favor. Pues por unanimidad queda aprobada la moción número 18/22, relativa a la política general en dinamización de servicios ferroviarios en Aragón.

Turno ahora de explicación de voto, por el Grupo Vox, Chunta Aragonesista, Podemos, Ciudadanos.

El señor diputado ORTAS MARTÍN: Simplemente para agradecer a todos los grupos el voto favorable a la moción.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Grupo Popular. Grupo Socialista.

Pues continuamos con el punto número tres del orden del día, que es la Proposición no de Ley número 337/22, sobre las bonificaciones del 50% en determinadas rutas de servicios ferroviarios prestados sobre la Red Ferroviaria de alta velocidad, presentada en este caso por el Grupo Popular.

Tiene el turno de palabra el señor Juste para la presentación y defensa de la misma.

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

Bueno, pues presentamos el Partido Popular también una iniciativa para intentar corregir otro agravio comparativo con Aragón. El enésimo agravio del Gobierno central con nuestra comunidad autónoma, con Aragón.

En las medidas del Gobierno central ha aprobado para fomentar una movilidad colectiva, que entró en vigor el 1 de septiembre y tienen su duración hasta final de año, por el aumento de los precios del combustible y la necesidad de ahorrar energía de cara al invierno. Pues suponen, como decía, un agravio muy potente con Aragón.

El Decreto Ley 12/2022 establece descuentos de hasta el cien por cien en cercanías y media distancia y del 50% en transporte público estatal, los autobuses que se desplazan entre comunidades autónomas y tan solo un 30% en los transportes autonómicos y locales.

Fijándonos un poco más en el articulado. El artículo ocho establece la creación de títulos multiviaje y bonificaciones del 50% de su precio en determinadas rutas de servicios ferroviarios prestados sobre la red ferroviaria de alta velocidad.

Si entramos en la página web de Renfe, pues aparecen los descuentos del 50% en el precio de nuevo bueno para los trenes, AVE y larga distancia para viajeros frecuentes y en determinados trayectos y como decía yo antes, desde el 1 de septiembre hasta el 31 diciembre de 2022.

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

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

Pero incomprensiblemente, no aparecen allí Calatayud-Madrid, Zaragoza-Madrid, Calatayud-Zaragoza. Sí que vemos, que bueno hay una larga lista de itinerarios que entran en ese descuento del 50% de estos bonos. Aparece Madrid-Valencia, Madrid-Zamora, León-Valladolid, Burgos-Madrid, Burgos-Valladolid, Orense-Zamora, Palencia-Valladolid, Huesca-Zaragoza, León-Segovia, Segovia-Azuaga, Valencia-Segovia. Bueno, unos cuantos, pero evidentemente no aparece Calatayud-Madrid, Zaragoza-Madrid, Calatayud-Zaragoza.

Lo que venimos a proponer el Partido Popular es que bueno, pues que se enmiende esta norma y que también los usuarios habituales, los viajeros que utilizan este servicio, pues puedan verse beneficiados de ese 50% de descuento desde el 1 de septiembre con carácter retroactivo, hasta el 31 de diciembre de 2022, para evidentemente pues evitar ese agravio comparativo con la Comunidad Autónoma de Aragón, que es lo que decía antes.

Yo también lo decía en el Pleno. Yo creo que hay un agravio comparativo con el que no tiene la posibilidad de coger media distancia, cercanías, un tren y está utilizando el transporte en autobús. Porque es un 30%, un 50% y, sin embargo, en cercanías tenemos hasta el cien por cien de descuento. Con lo cual ahí hay un agravio, pero sobre todo limitándonos solo a lo que es el trayecto del AVE, vemos verdaderamente un agravio.

En su día, bueno, se solicitaba por algunas asociaciones del transporte pues la mediación del propio consejero, que envió una carta a Madrid, pero que vemos que no ha tenido mucha suerte en este sentido, porque a fecha de hoy esto sigue sin modificarse. Podemos volver a entrar en la página de Renfe y Aragón sigue, como decía yo antes discriminado.

Por tanto, creo que es de justicia que estos tramos entren, que tengan ese 50% de descuento, como lo estaban teniendo otros viajeros en el resto de España.

Muchas gracias,

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias señor Juste.

Es el turno del resto de grupos parlamentarios por el Grupo Vox en Aragón, señor Morón.

El señor diputado MORÓN SANJUÁN: Gracias presidenta.

Vox ha denunciado en múltiples ocasiones la voracidad fiscal del Gobierno Sánchez para hacer frente a la crisis económica actual.

Su objetivo de recaudar y recaudar para luego subvencionar y conceder graciosamente ayudas, aquellos a los que previamente ha esquilnado. La adopción de este tipo de medidas

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

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

populistas, acotadas en el tiempo tiene una clara intención electoral y, desde luego, no contribuyen a resolver los problemas económicos de las familias y ni siquiera los problemas de transporte a medio o largo plazo.

Por ese motivo sin poder estar en contra del abaratamiento de determinados servicios como el del transporte público, no consideramos que esta sea la solución.

El Gobierno ha acumulado, unos ingresos extras por recaudación hasta julio de este año superiores a veintidós mil millones de euros. ¡Qué se dice pronto!

Es necesario detener esta sangría de incremento de precios, una adecuada política fiscal sería la medida más adecuada y efectiva para contenerlos. Es necesario deflactar el IRPF y realizar bajadas del IVA, especialmente en los productos de primera necesidad.

Por otro lado, del mismo modo que el Gobierno subvenciona unos determinados trayectos de forma arbitraria, no entendemos que en esta Proposición no de Ley se entre en este juego y propongamos subvencionar otros trayectos sin aportar más justificaciones que las que pueda aportar el Gobierno de España.

No es deseable que los descuentos en el transporte urbano e interurbano varíen entre comunidades autónomas, entre municipios e incluso entre ciudadanos de los mismos municipios, según el bono o sistema de transporte que utilizan.

Por tanto, nuestro posicionamiento será de abstención.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias señor Morón.

Por Chunta Aragonesista, señor Palacín, tiene la palabra.

El señor diputado PALACÍN ELTORO: Gracias, presidenta.

Chunta Aragonesista vamos a votar a favor de esta iniciativa.

Renfe ha comenzado a comercializar abonos con descuentos en los servicios comerciales de alta velocidad y larga distancia que cubren entre Madrid, Zaragoza y Barcelona, pero la realidad es que no incluye todos los servicios, ya que se excluyen, como ya se ha dicho, Zaragoza-Madrid, Zaragoza y Calatayud y Calatayud-Zaragoza.

Creemos que hay una regulación asimétrica en este caso, que hay una discriminación a, para Aragón hay un agravio entre usuarios de trayectorias, de trayectos que son similares y creemos que hay que insistir y que es necesario una voz unánime de estas Cortes reclamando que se acabe con esta discriminación a una parte de

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

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

la ciudadanía aragonesa, igual que ha hecho el Gobierno de Aragón, como ya, en la pregunta del pasado pleno le ha trasladado al Gobierno de España en relación a este caso, que la situación que se está dando y que es necesario que se cambie y que todos los trayectos tengan esos mismos abonos y tengan esos mismos descuentos.

Por tanto, votaremos a favor de esta iniciativa. Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Palacín. Es el turno ahora del Grupo Podemos Equo, señora Prades, tiene la palabra.

La señora diputada PRADES ALQUÉZAR: Gracias, señora presidenta. Pues mi grupo parlamentario votará a favor de esta iniciativa que nos trae aquí ahora el Partido Popular.

Entendemos que esta iniciativa es parte de una de la petición que plantearon la Asociación de Usuarios del Transporte Público de Calatayud-Zaragoza. Nosotras también tuvimos la oportunidad de reunirnos con este colectivo, con esa asociación y la verdad es que es una petición que a nosotras nos parece justa en la situación en la que nos encontramos y, como una medida que puede servir pues para impulsar más adelante ese apoyo por el ferrocarril como elemento vertebrador y de movilidad.

Esta bonificación del 50% en esos abonos que afecta a estos trayectos Calatayud-Madrid, Zaragoza-Madrid y Calatayud-Zaragoza, como he dicho, solo es parte de una de esas peticiones que nos trasladaba esta asociación y bueno, el conjunto de todas aquellas peticiones creo que sí que supondría una mejora sustancial en la calidad de la prestación de esos servicios.

Y las peticiones que nos trasladaban a nuestro grupo también, pues era la posibilidad de poder ocupar una plaza en cualquier tren, con parada en los itinerarios que discurren en nuestra comunidad, no solamente a esos, puede haber otros desplazamientos que pueden sentirse también agraviados y deberíamos contemplarlos, siempre y cuando se disponga, pues de un título de transporte multiviaje Avant, siempre que exista una plaza libre, aunque no sea una obligación de servicio público en dicho tren y trayecto, dado que el número de plazas de obligación del servicio público asignadas, pues resulta insuficiente en muchas ocasiones.

Otra de las demandas que nos trasladaban era la ampliación de esas plazas Avant en todas las frecuencias, y también incidían, sobre todo, que se tuviese en cuenta los

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

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

periodos de estudio y universitarios. Yo creo que aquí estamos poniendo encima de la mesa la necesidad de conciliación con la vida familiar, con la vida laboral y con la vida personal, incluso.

También pedían la [...] del mantenimiento de estos bonos Avant pues más allá de los plazos establecidos en esta normativa estatal que se ha puesto en marcha ahora. Y yo creo que también si reivindicamos, como hemos puesto de manifiesto también incluso en la iniciativa que hemos debatido anteriormente, pues que el tren es una herramienta vertebradora y sostenible, pues también debíamos impulsar, pues continuas mejoras en las instalaciones y en las infraestructuras que tenemos ahí ahora en toda la comunidad autónoma y el mantenimiento de los servicios de trenes actuales.

Yo creo que el conjunto de todas estas peticiones, más allá de las que ustedes han reflejado hoy en la iniciativa que votamos ahora, sí que contienen medidas que pueden propiciar el desarrollo de una red ferroviaria, por lo menos, más potente de lo que tenemos ahora. Nosotras creemos que estas peticiones podrían salir con el apoyo de toda la Cámara y nos ofrecemos para trabajar una iniciativa, que puede salir conjuntamente, con el respaldo de todas nosotros.

Esta que hoy ahora debatimos, como lo he dicho al inicio de mi intervención, la apoyaremos porque creemos que es positiva.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señora Prades. Por el Grupo Ciudadanos Partido de la Ciudadanía, señor Ortas, tiene la palabra.

El señor diputado ORTAS MARTÍN: Gracias, señora presidenta. Pues nosotros también votaremos a favor de esta iniciativa, como ya hemos dicho anteriormente en la presentación de la iniciativa anterior. Pues bueno, quizás el decreto que planteó el Gobierno pues por idiosincrasia de nuestro territorio, no van a poder beneficiarse lo mismo que en otros, en otras zonas del país, sobre todo, bonificaciones, por ejemplo, que hay en los transportes de Cercanías, etcétera.

Creemos justo que se incluyan trayectos, sobre todo como el de Calatayud-Zaragoza, porque creo que usted, el portavoz del Grupo Popular, pues ha enumerado diversos trayectos que ya se recogían, como podían ser pues por ejemplo Segovia-Palencia, Palencia-Valladolid, León-Segovia. Bueno, pues digamos que hay una serie de trayectos que se realizan en otras líneas, que sí que se incluyen y que también son

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

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

trayectos, como el que incluye, por cierto, también, damos la enhorabuena y que debería continuar en el tiempo, que es el de Huesca-Zaragoza. ¿Cuál es el problema fundamental que hay en esta línea? Pues que quizás se ha visto como un, de una forma comercial por la empresa Renfe también, que está una de las, la línea más utilizada que es el corredor Barcelona-Zaragoza -Madrid.

Por lo tanto, la ocupación ya es elevada y no se ha primado esas bonificaciones en el trayecto de Calatayud o Zaragoza-Madrid, etcétera. Creemos que es importante sobre todo por el nexo que hay entre las dos poblaciones y, sobre todo también pues por la necesidad, como ya hemos dicho antes, de avanzar en una movilidad sostenible, en una movilidad que sea barata y adecuada, sobre todo, para los usos, y coincido también en este caso con la portavoz de Podemos, una movilidad que puede ayudar mucho a la conciliación y sobre todo a que las familias puedan vivir en donde han elegido vivir y que puedan acceder a todos los servicios de una forma eficiente sobre todo y, además, pues como en el menor coste económico posible.

Por lo tanto, votaremos a favor.

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

El señor diputado SABÉS TURMO: Muchas gracias, presidenta. Señor Juste, el Grupo Socialista apoyará su proposición no de ley entendiendo que el Real Decreto Ley 14/22 en el que permite a Renfe comercializar abonos con los descuentos que están previstos allí pues supone un importante esfuerzo, una importante mejora, pero es verdad que hay tráficos entre Zaragoza y Madrid, Zaragoza y Calatayud y Calatayud-Zaragoza, que pensamos que deberían ser incluidos en estos descuentos realizados.

Sí es verdad que cuando algunas formaciones políticas cuestionan estas medidas, yo le voy a dar algunos datos de esta comunidad autónoma que creo que son importantes, —los ofreció la Delegación del Gobierno el pasado 12 de septiembre —, decía que cocho mil ochocientos aragoneses ya se benefician de la gratuidad de los servicios en trenes de Cercanías y de Media Distancia. La cifra alcanza a día de hoy más de diez mil. Lo digo por la importancia que tiene para nuestra comunidad autónoma también ese Real Decreto Ley.

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

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

En diez días, ocho mil ochocientos. Y ya les digo, a día de hoy, diez mil. Hasta el pasado viernes, mil setecientos treinta y ocho usuarios adquirieron el abono de Cercanías y siete mil catorce los de Media Distancia. Entre ellos, en Huesca se compraron mil seiscientos ochenta y seis abonos. En Teruel, quinientos cincuenta y nueve y en Zaragoza, cuatro mil setecientos sesenta y nueve. Nunca antes, nunca antes se había aplicado una medida como ésta, y nunca antes una medida como ésta había tenido un impacto tan directo en los desplazamientos sostenibles como la que ha planteado este gobierno.

¿Que debe mejorarse en algunos aspectos como éste? Sí. ¿Que puede mejorarse, que este Gobierno está trabajando para ello? También, lo dijo ya el consejero. Y debemos continuar en esta línea.

Claro, hablar de que se estima por un lado, para regalar por el otro, creo que es una posición muy superficial que no entra en el fondo del problema, pero entiendo que hay veces que hay grupos políticos que prefieren no entrar en los fondos de los problemas sino dejar que pase el tiempo. Muchas gracias, presidenta.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias, señor Sabés. Y entiendo que no es necesario tampoco modificar los términos en la que ha sido presentada, pasamos a la votación. **¿Votos a favor? Quince votos a favor. ¿Votos en contra? Ningún voto en contra. ¿Y abstenciones? Una abstención. Por tanto, queda aprobada la proposición no de ley 337/22 sobre las bonificaciones del 50% en determinadas rutas de servicios ferroviarios.**

Pasamos ahora a la explicación de voto. ¿Por Vox, señor Morón?

El señor diputado MORÓN SANJUÁN: Sí, simplemente quería puntualizar, pues bueno, escuchando a algunos portavoces da la impresión de que el Gobierno de España se ha comprometido con apostar firmemente por el ferrocarril y por, bueno, pues casi, en el caso de Aragón, pues podríamos decir incluso vertebrar Aragón, mejorar las Cercanías, mejorarlo todo, cuando realmente, y en relación también con la iniciativa que hemos tramitado anteriormente, pues vemos que no es así, y que, lo que realmente, a lo que nos ha llevado el Gobierno de España a lo largo de estas últimas décadas es precisamente a desmantelar el servicio de Cercanías en Aragón.

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

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

Esa es la realidad. Y la realidad también es que esta medida que ha adoptado el Gobierno de España es una medida temporal. No empezamos a hablar aquí como que esta medida va a solucionar el problema del transporte y va a aliviar los bolsillos de los aragoneses de una forma excepcional. Estamos hablando de una medida temporal, para unos pocos meses, previamente a unas elecciones. Por tanto, a nosotros nos gustaría que hubiera una apuesta, fundamentada por parte del Gobierno, en el abaratamiento del transporte por ferrocarril en toda España, pero, desde luego, esto es una medida que, como he dicho, no podemos votar en contra, lógicamente, porque es una medida que algo alivia, efectivamente, pero, evidentemente, no es una solución, no es una solución ni para las economías familiares ni, desde luego, para potenciar el ferrocarril en Aragón.

Muchas gracias.

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

¿Chunta Aragonesista? ¿Podemos? ¿Ciudadanos? ¿Grupo Popular? Señor Juste.

El señor diputado JUSTE SANZ: Sí, simplemente para agradecer el voto afirmativo de los grupos que han votado a favor.

Muchas gracias.

La señora presidenta (SÁNCHEZ GARCÉS): Gracias.

Y, ¿por el Partido Socialista? No.

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

Pues, ahora sí, sin nada más que tratar se levanta la sesión *[a las dieciséis horas y cuarenta y dos minutos]* deseándoles a todos ustedes muy buena tarde.