

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Buenos días, consejero.

Habíamos recibido como es menester el documental que ahora me imagino que nos explicará el señor consejero, como es de uso habitual, pasamos directamente a la comparecencia, que de una parte era a petición propia, para informar del mapa concesional del transporte público regular de viajeros por carretera.

Y de otra parte se allegaba una petición del Grupo Parlamentario Aragonés, también en esa línea. Luego en consecuencia, como es de cuenta y preceptivo, damos la palabra por tiempo de diez minutos a don José Luis Soro Domingo, consejero del ramo. Adelante, don José Luis.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Muchas. Gracias, señor presidente, muy buenas tardes, señorías.

Como dispongo solo de diez minutos, en mi primera intervención, si les parece, entraré directamente en materia, dando cuenta con carácter general de los diecinueve anteproyectos de explotación del Servicio de Transporte Público Regular de Viajeros por Carreteras de Aragón. Que como saben, entraron en información pública hace diez días, el día 5 de noviembre de 2018.

Se trata entre los diecinueve anteproyectos, pues de prácticamente tres mil folios, una información muy exhaustiva que habrán tenido oportunidad de revisar, cada uno de ellos contiene todo lo que exige el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, la memoria justificativa, ahí se explica la necesidad del servicio en cada contrato, la procedencia de su establecimiento, se describen los servicios, el ámbito geográfico, los tráficos, los servicios se detallan, como sabe, líneas, expediciones, etcétera.

Los medios necesarios para el servicio, personal, vehículos, instalaciones sistemas inteligentes de transporte, el plazo de explotación, la demanda, se analiza, se evalúa el volumen de los tráficos que se pretenden servir. El estudio económico de la explotación, importantísima, ingresos, costes y finalmente cuál es el régimen financiero de cada uno de los contratos.

Y por último algo importantísimo, la calidad de prestación de cada uno de los contratos. No detallaré, evidentemente cada uno de ellos, sino que lo que haré será una visión global de los diecinueve.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Muy brevemente, ¿de dónde partimos? Partimos de una situación que hemos explicado reiteradamente en estas Cortes, en las que actualmente el servicio se presta a través de ciento treinta y cinco contratos diferentes.

Cuarenta y ocho concesiones del Gobierno, veintitrés concesiones del Ministerio de Fomento y además, sesenta y cuatro contratos programa, como saben a través de autorizaciones administrativas especiales, determinadas empresas que prestan servicios no a riesgo y ventura, sino digamos, pagando los kilómetros efectuados.

Tienen los datos, se les ha repartido con antelación la presentación. No me detendré y además de esto, como saben en paralelo está el transporte escolar. Hay una parte importante de sinergias entre el transporte de uso general y el especial escolar.

Hay reserva de plaza en ochenta y nueve rutas, es decir, en ochenta y nueve rutas de uso general, el Departamento de Educación reserva plaza para los escolares. Hay sesenta y nueve rutas, que es justo al revés, rutas escolares en las que suben cliente de uso general. Y se completa el transporte escolar con cuatrocientos cuarenta y tres rutas escolares.

Este es el punto de partida y la conclusión, es que estamos ante un sistema ineficiente desde el punto de vista económico, pero, sobre todo, desde el punto de vista social, no prestamos un buen servicio a la ciudadanía, un servicio tan importante como es la movilidad para poder acceder al resto de derechos del Estado del Bienestar.

¿Qué objetivos planteamos, partiendo de ese escenario? En primer lugar, generar economías de escalas pensando, como digo, no en las empresas, sino sobre todo pensando en esa eficiencia social que de verdad mejoremos la calidad del servicio que prestamos.

Eliminar duplicidades de tráfico, que es clave. Saben que ahora mismo la gente ve pasar por la puerta de su casa, tres autobuses y no se pueden subir, eso va a cambiar. A partir de ahora, en todos los autobuses que forman parte de este sistema, el sistema autonómico, el ciudadano podrá subirse, no habrá prohibición de subir a ningún autobús.

Se amplía muchísimo el nivel de servicio. Ampliamos la cobertura territorial para que, todo núcleo de población, no municipio, todo asentamiento de más de diez habitantes tenga servicios de transporte, algo muy ambicioso que hemos conseguido.

Hemos diseñado los itinerarios, los horarios adaptados a las necesidades de movilidad actuales, no valía de nada, poner un autobús si el horario no sirve para lo que necesitas.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Y lo que hemos determinado como criterio básico para articular todo el sistema, es que haya una conexión al menos semanal con el centro de salud de referencia, con la localidad, donde está el centro de salud.

No únicamente por cuestiones sanitarias, sino también porque normalmente la localidad que alberga el centro de salud, además presta servicios comerciales, bancarios, de ocio, de todo tipo. Entendíamos que en principio la localidad con la que interesa conectar, es con la que está el centro de salud.

Vamos a gestionar únicamente, como saben, el uso general, no el especial escolar, pero hemos estado mirando, evidentemente, de reojo en todo momento el transporte escolar, hemos diseñado itinerarios, horarios, que se adaptan en principio a las necesidades de los alumnos y esperamos que en el futuro pueda haber una mayor sinergia. Puede haber muchas más reservas de plazas de educación en los autobuses de uso general.

Por supuesto, la coordinación también con las VAG, con las líneas estatales y con los servicios ferroviarios, con el objetivo también de que se mantengan los actuales servicios. En todo caso, que ninguna población vea mermado su actual nivel de servicio con esta reestructuración.

También algo, que si quieren después incidiré más, las VAG, la relación con las líneas estatales. De momento hemos incluido aquellas que ya hemos solicitado, segregación de tráfico internos, con la visión de futuro de que conforme podamos ir solicitando nuevos tráfico internos, porque se liciten por el Estado las nuevas concesiones ir incorporándolos al sistema.

En definitiva, lo que buscamos es un uso eficiente de los recursos públicos utilizados. Para plantear cuáles tenían que ser las futuras concesiones, partimos de un estudio de cuáles son los ejes de movilidad principales que hay en Aragón, los que vinculan los asentamientos principales con arreglo al rango de la EOTA, capital de Aragón, capitales provinciales, capitales supra comarcales y comarcales.

Partiendo de estos ejes, determinamos la existencia de diecinueve contratos, se estructura el sistema a través de quince contratos autonómicos y cuatro metropolitanos en el Área del Consorcio de Transporte del Área de Zaragoza.

Insisto, únicamente el uso general, luego hablaré más del escolar y buscando esta economía de escala. Pasamos de ciento treinta y cinco que decía al principio a diecinueve, aquí ven más o menos como es actualmente, como será en el futuro y aquí

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

se ve gráficamente, pasamos, pues de ciento treinta y cinco contratos a finalmente, a esos diecinueve contratos.

Uno de los objetivos, como decía, era la máxima cobertura territorial, incorporar a todos los asentamientos de más de diez habitantes, a los principales centros atractores, fundamentalmente a la localidad del centro de salud y prevemos en los anteproyectos los servicios bajo demanda.

Es decir, que habrá servicios regulares con una línea base, pero si se solicita el autobús podrá tener un desvío hasta los puntos de parada en los que se determinen, en función de si hay o no demanda.

Pretendemos no estar pagando kilómetros en vacío, pero que la gente pueda llamar para tener ese servicio, como digo, a demanda calculando, además, algo importantísimo teniendo en cuenta los horarios.

Esto es clave, como digo, estamos buscando acceder sobre todo a centros de salud, incluso mediante transbordos a los hospitales de referencia, pero para esto son claves los horarios.

Por lo tanto, se ha diseñado el sistema de modo que se pueda llegar a los centros de salud, a las localidades donde se ubican los centros de salud a las nueve y a los hospitales antes de las diez y media. De esta manera, como digo, sí que responderemos a la necesidad que se tiene a la necesidad por la que la ciudadanía se mueve.

En el ámbito metropolitano es algo diferente. Luego si quieren puedo detallarlo más, están las directrices de movilidad metropolitana aprobadas por unanimidad de la Asamblea.

Aquí hemos conseguido los objetivos que planteábamos en las directrices y es dar un 15% más de servicio, con un incremento solo de 5,5% de las actuales aportaciones que hacemos las administraciones.

Y algo clave es aprovechar las sinergias. Ahora mismo en el Área Metropolitana hay servicios de competencia del ayuntamiento a los barrios rurales, el resto interurbano del Gobierno de Aragón, todo eso cambiará y en el futuro habrá solo un transporte metropolitano, que estará gestionado por el Consorcio del Área de Transportes de Zaragoza. Para eso, lógicamente, es necesario aprobar la norma legal correspondiente.

Con el transporte escolar, como he adelantado antes, mantenemos las ochenta y siete rutas, no se va a perder ninguna ruta en la que hay reserva de plaza, pero al diseñar los itinerarios, teniendo en cuenta el transporte escolar, damos por hecho que se podrá intensificar la fórmula de prestación a través de reserva de plaza.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

En definitiva, lo que conseguimos es incrementar el número de rutas en el ámbito autonómico, salvo el metropolitano, un 12%, el número de expediciones un 31% y, el número de kilómetros de servicio, un 42%.

En el ámbito metropolitano las rutas incrementan mucho, porque se han segregado más. No es un dato tan real como en el caso autonómico, pero sí que incrementamos un 15% de las expediciones y un 14% los kilómetros en servicio.

¿Qué resultados conseguimos? Conseguimos, algo que nos parecía clave y es que hay cuatrocientos ocho núcleos de población, asentamientos que antes no tenían el servicio de autobús, que ahora pasarán a tener.

También hay seiscientos ochenta y un núcleos que no tenían relación en autobús con el centro de salud, que ahora pasarán a tener y, además, de los que ya tenían, a un 62% se le mejora el servicio.

Lo mismo, la conexión con el hospital de referencia, ciento ochenta y uno, que no tenían conexión pasan a tener y de los que sí que tenían, un 34% la mejora. En la relación con cabeceras comarcales, cuatrocientos seis núcleos no tenían conexión con las cabeceras comarcales pasan a tener y el 66% mejora el servicio.

Y en el caso de cabeceras provinciales, ciento sesenta y cuatro se incorporan y se mejora al 58% y con la capital de Aragón, ochenta y cinco de los que no tenían pasan a tener conexión con Zaragoza y al 49%, a la mitad de los que tenían conexión con Zaragoza se le mejora.

Voy rápido porque tienen sus señorías los datos, pediré unos minutillos más si es posible, señor presidente, intentaré en todo caso agilizar.

Se mejora la flota claramente, se renovará completamente la flota, no circularán autobuses de más de diez años, aunque se permite que inicialmente tengan hasta cinco años. En el ámbito medioambiental somos la máxima exigencia, el Euro 6.

Y estamos planteando para el autonómico, vehículos en todo caso accesibles y en todo caso, además, con espacio para sillas de ruedas, ya van de cincuenta y cinco, de treinta y nueve, de veintiséis plazas, según las necesidades. Y en el ámbito metropolitano, incorporamos vehículos híbridos y también un programa piloto en uno de los contratos de microbuses eléctricos.

Por supuesto, se incorporan las nuevas tecnologías, tanto en los sistemas inteligentes de transporte, fundamentalmente para el sistema de billeteaje, para la integración tarifaria, que es clave también en este proyecto, en los sistemas de ayuda a

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

la explotación para el control por parte de la Administración y el sistema de información al viajero.

En un minuto, señor presidente, explicó la cuestión económica que es clave. De los quince contratos autonómicos, todos son deficitarios menos uno, solo el primero, como ven, da beneficios. Habrá que pagar un canon por parte de la concesionaria. El resto son deficitarios. En total, 7,4 millones.

Esos 7,4 millones, partimos ahora mismo de que la inversión por parte del Gobierno de Aragón en los autobuses es de 2,8 y llegamos hasta los 7,4 motivado fundamentalmente por las nuevas líneas, 2,1 millones y por la mejora del nivel de servicio. En ese caso son 2,5 millones de euros.

Y en el ámbito metropolitano, son también los cuatro contratos deficitarios, en cada uno de los contratos está todo el estudio económico. Finalmente, son 7,4 millones, **(fallo de grabación)** 7,5 que se repartirá entre las administraciones consorciadas, como acordó la asamblea.

Había un acuerdo de la Asamblea del Consorcio con arreglo al cual, el Ayuntamiento de Zaragoza sume 3,6 millones, el Gobierno de Aragón, 3,1 el conjunto de ayuntamientos, ahí está el logo del Consorcio.

En realidad, son el resto de ayuntamientos, salvo el de Zaragoza seiscientos mil y la Diputación de Zaragoza ciento cincuenta mil, con un periodo transitorio de tres años, se acordó así en la asamblea, un periodo transitorio de tres años, hasta llegar a este punto.

En definitiva, señorías, como ven, estamos pasando ahora mismo, sumando el coste metropolitano y el autonómico de tres millones y medio, a diez millones y medio a cargo del Gobierno de Aragón. Es decir, siete millones más.

He ido rápido, porque tenían sus señorías la información en la presentación y, por supuesto, ahora cualquier otra cuestión en la que quiera que incida más, lo haré en mi segunda intervención.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Turno del Partido Aragonés, habida cuenta de que ha llegado su petición de comparecencia, con ocho minutos. Adelante, doña Berta.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias, presidente. Bienvenido, consejero.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Agradecerle que venga a esta su comisión, pero quizá voy a ser un poco más dura de lo bonito y maravilloso que usted lo ha planteado aquí. Yo creo que esto llega tarde y usted lo sabe, porque estamos acabando la legislatura. Sabe que de esto hemos hablado en numerosas ocasiones.

Bueno, yo de hecho, iba revisando, que ya preguntábamos y todos sabíamos que el 1 de enero del 2018 iban a acabar esta, que iban a caducar estas concesiones y aun, así pues, bueno, esta situación, yo creo que ha llegado tarde.

Por eso yo creo que voy a ser quizá un poco más dura, a pesar de que el estudio, agradeciendo desde luego la empresa que lo ha realizado, lo hubiera realizado cualquier empresa gobernara, quién gobernara. Es decir, que no son méritos suyos, sino de la empresa.

Y yo creo que son trescientos mil euros lo que ha costado este estudio, que sí que alguna pregunta querría hacerle. Primero, bueno, todos sabemos que se llega tarde también, porque un estudio de Deloitte que se encargó a usted no le gustó, cuando entro como consejero en 2015, porque dijo que había algunas lagunas en la definición de movilidad, porque no se incluyó el Área Metropolitana de Zaragoza.

Yo creo que eso también, nos da que pensar que quizá los que entren, puedan encontrarse con que esto que usted ha planteado no le gusta, es una tristeza que proyectos tan largos como son estos de duración, pues porque a un consejero no le gusten, se queden a mitad de camino.

Y por eso yo digo, que tiene que quedar claro que esto usted no lo va a firmar y habrá que ver, desde luego, que los que entre sean más responsables de lo que quizá usted fue por dejar de lado ese estudio de Deloitte, porque yo creo que hubiéramos avanzado mucho más.

Ha ido cambiando mucho su discurso y ahora, pues aparece triunfalista, pero no hay que olvidar, que su discurso en estos casi cuatro años ha ido cambiando mucho, con el tema del transporte por carretera.

En aquel momento, cuando usted entró, hablaba de la intermodalidad, de la que hoy ya ni siquiera se habla, usted ha nombrado de refilón el ferrocarril, pero bueno, esos tres mil folios que además los tengo ahí para mirarlos en profundidad, no lo nombra.

Es decir, no hay un estudio concienzudo de intermodalidad, a pesar de que Podemos presentó en aquel momento iniciativas de la intermodalidad que incluía hasta la bicicleta.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Esto en estos momentos se está centrando exclusivamente en el autobús y creemos que es quedarse a medias, porque, como bien sabemos, el transporte por carretera, autobús, taxi, bueno, pero dejamos de lado al ferrocarril. Bueno, como le digo, tenemos visiones un poco diferentes.

Ha nombrado las líneas VAG, que me ha hecho mucha gracia, también, que en este documento que nos ha pasado pone, importe para la segregación de las líneas VAG, cero euros.

Por lo tanto, una cosa que hemos repetido en numerosas ocasiones, es que va a seguir habiendo autobuses que hacen líneas iguales, a pesar de que este mapa concesional usted se plantea rescatar las VAG.

Usted sabe que en estos momentos las VAG son líneas del Estado, en las que se ha ido renovando, o perdón, sacando las nuevas convocatorias por parte del ministerio para estas líneas.

Pues hablo de la que va de Logroño-Teruel-Valencia, Teruel-Zaragoza y algunas de ellas tiene una previsión de continuidad de ocho y nueve años, porque están recién sacadas.

Por lo tanto, ya damos la previsión de que, en ese periodo de tiempo, el Gobierno de Aragón, claro, pero es que la cuestión es que le íbamos avisando que iban caducando y que esas líneas se podían antes de volver a licitar, el Gobierno de Aragón haberla solicitado.

Una, ha comentado que han rescatado de las veintitrés yo creo que hay, o veintitantas que pasan por la comunidad autónoma y en aquel momento usted también ha hablado de estas líneas, como que todas iban a ser.

Bueno, pues hay que decir que estas líneas VAG, eran autobuses que pasaran por Aragón y que compartirán incluso recorridos con las propias líneas del Gobierno de Aragón.

Por lo tanto, son servicios que yo creo que es una pena que no sea capaz, quizá por lo que le digo, de esta que se ha alargado mucho esta situación para llegar a final de esta legislatura.

Transporte escolar, ha hablado de duplicidad de servicios, de sistemas autonómicos, de que se van a recuperar. Pues bueno, no sé si todo lo que nos gustaría se va a ser capaz, un poco por lo que hemos visto en el documento de poderlo hacer.

AETIVA, con el que usted fue bastante crítico, con aquel informe del 2016, en el que ellos hablaban de doscientos veinticuatro contratos y de ocho zonas. Pues bueno,

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

este mapa concesional no dista mucho, de muchos de los datos que nos dieron ya en aquel entonces.

Donde, pues se hablaba en aquel momento de que era una barbaridad, porque se reducían mucho las concesiones. Pues bueno, AETIVA ha planteado una reducción del 93%, en cuanto al número de concesiones, usted con este mapa concesional, plantea una reducción del 86%.

Claro, yo le pregunto, dónde quedarán en estas concesiones, pues las pequeñas empresas, los autónomos, muchas empresas aragonesas que están en estos momentos dedicándose al transporte con pequeñas concesionarias, pues en Huesca unas, en Teruel otras, porque al final, si salen diecinueve contratos, pues difícilmente podrán seguir sobreviviendo.

Perdón. Nos encontramos, como digo, con esta resolución del director general, en el que nos habla de ella, de este periodo de alegaciones, como bien ha planteado, las alegaciones eran hasta 25, creo de enero del 2019.

En aquel momento le hablábamos de que tenían que estar un año en exposición pública, por el *Boletín de la Unión Europea*. No sé si eso tendrá también que estar. Por lo tanto, a mí como digo, quedan seis meses de legislatura y estamos hablando de un documento con unas elecciones por el medio que, a pesar de que es un documento técnico.

Ya le digo y vuelvo a insistir, el buen trabajo de la empresa que se ha contratado para hacerlo, que ha hecho un estudio concienzudo de la cuestión, pero son muchas dudas las que yo le he planteado y que creo que es importante que usted nos las aclare. Como digo, el presupuesto del 2019, ya no incluirá nada con respecto a esto, porque, lógicamente, si hasta el 2020 no sale.

Y luego, hay una cuestión que también quería preguntarle. Hay tres líneas que usted sabe que están desarrollados por mancomunidades. Acaba usted de nombrar, que en estos pliegos le van a exigir a las empresas que los autobuses no tengan más de diez años.

Bueno, pues estas tres mancomunidades, que les caduca el contrato, este diciembre del 2018, pues entiendo que tendrán que prorrogar durante un año la concesión de este servicio, que se está dando por las propias mancomunidades, que las mancomunidades, además, es una situación que queda ahí complicada por la figura que albergan.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Pero claro, si se exigen a las empresas que no tengan los autobuses más de diez años y estas mancomunidades llevan diez años con esos autobuses, entiendo que con esta prórroga tendrán que llevar autobuses de más de diez años y que claro, usted bien sabe que como en mayo entre quien entre, no sabemos si este perfil seguirá manteniendo en diciembre del 2028.

Bueno, ya digo que he sido bastante escéptica, sobre todo por los tiempos que yo creo que al final es lo que marcan. Hoy estaba repasando y me ha aparecido una pregunta que le hice exactamente, bueno hoy es 14, ¿no?, pues el 16, el 17 perdón, de noviembre del año pasado, en el que yo le preguntaba sobre esta cuestión y usted, pues me decía, “sí señora Zapater le voy a dar plazos”.

Bueno, pues le voy a nombrar los plazos que usted hace un año me daba, porque al final tengo un poco esa sensación de que es un *déjà vu* y que cuando alguien dice algo, pues lo que tiene que hacer es prometer, o sea es cumplirlo, simplemente.

Aquí me decía, hace un año exactamente, “se está con el diagnóstico inicial, una estructura inicial, prevemos que en enero del año que viene pueda estar, después una fase importantísima que es la de consultas, de fase de participación. La previsión es que esta fase dure unos dos meses, esperemos que una vez pasadas las fases de alegaciones podría ser en el mes de abril del 2018”.

Es que estamos en noviembre, quiero decir, con esto yo entiendo, ¿eh?, que algunos procedimientos como la Ley de Vivienda, porque todos ya damos por hecho que es una ley que bien, que ha venido aquí pero que, seguramente, no tenga su desarrollo. Yo creo que es importante, sobre todo, tener la sensación de que estamos aquí para que aquello que decimos se cumpla.

Entonces con respecto a los plazos de... del transporte por carreteras, pues yo creo que se ha quedado la cosa un poco, un poco regular. Como digo, esperemos que las personas que entren en mayo del 2019, pues tengan a bien llevar a cabo este mapa concesional, porque desde luego de no ser así, habrán sido cuatro años de su trabajo, que no lo dudo, y de su departamento, que no habrán servido para nada.

Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Diputado Briz, Grupo Parlamentario Mixto.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Bienvenido, consejero, y los miembros del departamento, que existen también en esta comparecencia.

Yo agradezco los datos y la información que nos han dado y las explicaciones pertinentes. Porque, efectivamente, se ha criticado mucho tiempo -y acaba de hacerlo la señora Zapater- que este proyecto esta... este mapa concesional, este, digamos, desarrollo, no llegaba, y le critican. Ahora que llega, pues hay escepticismo porque no se va a cumplir, porque los tiempos... por las deficiencias que puede tener.

Y yo, evidentemente, querría empezar por ahí y luego referirme a algunas cuestiones que ha dicho la señora Zapater, porque le haré preguntas no retóricas, sobre sus propias preguntas, que yo creo que es un estilo interesante.

Vamos a ver, en cuanto a lo que usted dice, yo creo que hay una cosa importantísima, ¿mantenemos un servicio de transporte diligencia, todavía, y dependiendo de que el contrato fije las necesidades o las necesidades fijan los contratos? Yo creo que esta es una buena cuestión de debate y, sin embargo, la señora Zapater, parece que... Ojo, que se entienda bien lo que estoy diciendo, las pequeñas empresas tienen que darse el cobijo que haya que darles, pero, evidentemente, hay que buscar la eficiencia, tanto de los recursos, como de las necesidades de la población.

Y yo creo que usted ha dicho datos absolutamente aplastantes. Es decir, que se **¿han?**... las necesidades de movilidad actuales y los datos que usted da, son incontestables, cuatrocientos ocho núcleos con veintitrés mil habitantes, que antes no contaban con ningún servicio de transporte. Eso es irrefutable. ¿Qué hacemos? ¿condenamos a la población porque hay otros intereses que se imponen a este tipo de necesidades? Bueno, pues ese es un debate interesante. Por lo tanto, eso es una cuestión a tener en cuenta.

Pero hay otras cuestiones. Los que somos del medio rural lo tenemos muy claro. La gente envejecida necesita ir al centro de salud, necesita ir a los colegios necesita ir a las cabeceras de comarca, y eso también está reflejado con datos, con datos. Ciento veintitrés mil, noventa y cinco habitantes, que antes no contaban con ningún servicio de transporte a su centro de salud. Eso es prioritario, es una necesidad básica del servicio de bienestar, la salud. Por lo tanto, estamos dando cobijo, realmente, a las necesidades. Eso, importante.

Luego, evidentemente, ya lo he dicho también, que sea una economía de escala, que los recursos, ya que tiene que poner, nada más y nada menos que, el Gobierno de

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Aragón y otras instituciones, diez millones de euros, pues bueno, que sirvan, por lo menos, para esa eficiencia.

Respecto a lo que ha ido diciendo la señora Zapater Claro, dice: “usted no ha... nombra la intermodalidad”. Yo he querido entender que este sistema que se está presentando en este momento, tendría que ver con el ferrocarril, coordinarlo, efectivamente, y con el... titularidad estatal, intentar integrar todos los servicios, incluso el transporte escolar que, seguramente, es un debate que podríamos traer aquí, que no vale la pena, de que se tendría que haber integrado todo esto, pero ya está.

Pero yo querría, al albur de lo que le ha dicho la señora Zapater, ha dicho algo que me parece de un nivel de tecnócrata de, por lo menos, los que estaban en los años cincuenta en España, dice: “un buen trabajo de la empresa, pero usted no tiene ningún mérito”. ¿De verdad esto ha sido así? Es decir, ¿el Gobierno no ha dicho nada de lo que había que reflejar y hacer y plantear y prioridades que había que hacer? ¿en serio que eso es un trabajo burocrático administrativo y ya está? Porque yo entiendo que ahí... me gustaría saber si eso realmente es así.

Porque parece ser que, si eso fuese así, fíjese la contradicción. El de Deloitte no nos gustaba, lo echamos atrás por su irresponsabilidad, pero ahora resulta que éste que, como es algo administrativo, el del Deloitte también tenía que haber sido así, ¿por qué tiene que echarlo a atrás ningún político si es un tema absolutamente técnico? Yo ahí, tengo dudas razonables y me gira la cabeza en direcciones contrarias.

Y bueno, yo, realmente... ¿en? lo del tema estatal. Fíjese, que esto lo diga una parlamentaria aragonesista, no deja de tener, por lo menos, bemoles. Dice usted: “oiga, hágase cargo de lo estatal”. Vamos a negociarlo eso en la bilateral, si corresponde, ¿como que hacernos cargo de lo estatal? ¿Será segregando? ¿cómo? ¿a cambio de qué? ¿qué prestaciones? No seamos tan colaboracionistas que encima tengamos que hacernos cargo de determinadas rutas. A mí eso me parece un debate también interesante, en todo caso, para hacerlo.

Y luego, yo creo que ha dicho otra cosa que yo querría también plantear. Dice, bueno: “reducción de las concesiones, el gran debate”. Bueno, “reducción de las concesiones”, yo creo que este debate no puede ser el fundamento de todo y, en todo caso, hay alegaciones, que las empresas y los interesados hagan lo que tengan que hacer. Pero, evidentemente, ¿esas concesiones van a perjudicar tanto?

Porque usted sabe que, si se exige, como bien pone en el planteamiento que ha hecho el consejero y que ha dicho que hace falta una serie de vehículos y lógicamente,

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

una serie de mejoras y de cambios, a lo mejor las empresas tienen que hacer subcontratación. Y las empresas pueden, realmente mantenerse en ese... situación.

Usted ha dicho que hace falta antigüedad máxima de los vehículos, antigüedad máxima, nivel de emisiones, renovación completa de la flota... Bueno, pues a lo mejor grandes empresas, que es lo que está diciendo la señora Zapater, es que las grandes empresas, van a acabar con las concesiones de las pequeñas y esto va a ser un problema. Bueno, pues todo eso, a lo mejor se puede **¿regular?** de alguna manera.

Lo que sí que es cierto es -y voy a ir acabando- es que, si el planteamiento de escepticismo y de crítica política, significa no atender a los intereses de los aragoneses, pues estamos bien, podemos mantener un servicio de diligencias, tal como en el oeste, en el siglo XIX, y mantener eso siempre. Pero se volverá (...).

No, mire, usted, es que estos de Chunta Aragonesista, tan aragonesistas que son, lo que quieren es perjudicar a las empresas aragonesas. Ya entramos en el bucle, en la demagogia y el planteamiento absolutamente torticero del planteamiento, y eso es una irresponsabilidad. Porque si eso lo hacen ahora, cuando la oposición, la real oposición, que seguirá siendo ustedes, seguramente, con todo... esa expectativa que tienen, pues volverán a hacer lo mismo en la siguiente legislatura, o los otros volverán a hacer lo mismo. Evidentemente, no progresamos.

Y yo creo, señor consejero, y se lo voy a decir con toda claridad, hay que tener valentía política y, a veces, para eso hay que arriesgarse y mala suerte lo que pueda ocurrir si llega el caso.

Pero yo, señora Zapater, de verdad, si usted cree que es aragonesista, a veces, tendría que tener actitudes y planteamientos mucho más solidarios con el beneficio de Aragón y no tanto con el beneficio de parte de Aragón. Creo que usted me entiende perfectamente.

Muchas gracias, señor consejero, y le animo a que siga por el camino.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Turno del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, en la figura del diputado Sansó.

El señor diputado SANSÓ OLMOS: Gracias, señor presidente.

Que intervención más nerviosa, no le... no sé, si parece que estén de primarias ustedes.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

En fin, bienvenido al señor consejero y compañía.

Y yo no... a ver, no nos vamos a preocupar tanto porque ha llegado tarde, ¿es?... no es que no llegue o deje de llegar, es que ha llegado tarde, evidentemente, por los plazos que está usted explicando. Pero, y yo no... insisto, como ya se lo he dicho tantas veces, que no le daba tiempo, pues no se lo voy a decir. Me preocupa más que llegue bien, que ésta sea la buena.

Y lo digo porque, haciendo una... un repaso a este tema., a lo largo de los cuatro años de la legislatura. Usted empezó, señor consejero, apostando por el modelo -puede corregirme en cualquier momento, sabe que hay confianza- por el modelo propuesto en el llamado Informe **¿AETIVA?**, ¿verdad?, el cual reducía esas ciento treinta y cinco concesiones actuales, ciento treinta y cinco, a ocho, creo que eran, ocho más las metropolitanas, ¿no?

Entonces, los representantes de las... de los concesionarios pequeños, de las pymes, se quejaron, bastante duros fueron, y usted rectificó. Fue evidente, lo dijo en el Pleno, recuerdo.

A continuación, propuso la unificación con los servicios escolares. La señora consejera, Maite Pérez, dijo que: “qué me estás contando”, evidentemente, dijo que no. Y era una desventaja importante, porque, claro, el grueso de las aportaciones son del Departamento de Educación, Cultura y Deporte. Con lo cual, usted volvió a rectificar.

Sin embargo, el 26 de abril de 2017 usted licitó, ustedes licitaron, su equipo licitó, la asistencia técnica para redactar los pliegos, perdón, los planes de explotación y los pliegos de licitación, que son los que nos ocupan en este momento, los diecinueve anteproyectos, quince autonómicos más cuatro metropolitanos.

Con lo cual, la conclusión es que ustedes, cuando entraron, Chunta Aragonesista, cuando entró en 2015, cuando asumió las competencias de transporte, no tenían claros... no tenían claro el modelo de transporte concesional que quería. Y, por lo menos hasta el 26 de abril de 2017, tampoco.

Yo, ya le digo, no voy a hacer leña del árbol caído, de que se llega tarde o deja de llegar, nosotros... yo no sé qué pasará en mayo, pero a nosotros el trabajo bien hecho, lo asumiríamos si un día nos toca y... Dios dirá. Porque el trabajo bien hecho tiene futuro y mejoraríamos lo que se pudiera mejorar en la medida de lo posible.

Dicho esto, aspectos que nos suscitan alguna duda, alguna pregunta. Pues, hombre, sí, varios. Decía el señor Briz que “no vale la pena hablar del...” Hombre, pues a mí... yo le hubiera agradecido que hubiera hablado, por qué ha fracasado esa unión

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

con los servicios escolares. Porque ese era, realmente, la mayor ventaja, *a priori*... si me dice usted que sí, yo, evidentemente... Me gustaría que me lo explicara a continuación. Era la mayor... el mayor incremento de esa... sinergias positivas, ¿no?

Ampliación de líneas y núcleos atendidos, incrementa el déficit anual un cinco y medio por ciento. Han dicho ustedes un siete... 7,4 millones, en otro lado han dicho diez millones, vale.

Hablemos de eficiencia. Recuerdo una iniciativa del Partido Aragonés, no sé si se debatió en comisión, creo que fue en esta comisión, que pidieron ustedes, si no me equivoco, señora Zapater, que el autobús llegara a todos los pueblos todos los días. Votamos todos a favor, ¿eh? Quiero decir, que quede claro, ¿no?

Pero, quiero decir que con esto se demuestra, pues que en esas... en este tipo de iniciativas, pues se tira con pólvora del rey y debemos ser, de ser, debemos ser -perdón- debemos ser todos muy conscientes que todos los transportes son, están subsidiados en cierta medida, están subvencionados, perdón.

Y volviendo al tema de la eficiencia, nosotros, Ciudadanos, sí que creemos en esa intermodalidad de todos los transportes, en esa coordinación necesaria e imprescindible. Me alegra ese planteamiento de la posibilidad de llegar a los núcleos comarcales, a los... a las cabeceras comarcales en tiempo para que la jornada sea productiva. Pero también... me ha gustado también lo de evitar pagar kilómetros en vacío.

Y echo de menos la apuesta del tren-tram de Chunta Aragonesista al principio, por el tren. Por el tren, por esa falta de coordinación, ¿no?, es que... y esto no es una crítica a usted, sino a todos, ¿no? La única línea de cercanías de transporte, de... perdón, de cercanías de Aragón, con veintitrés pasajeros por tren, con una capacidad de dos millones y medio de pasajeros al año. Quizá es que nos sale más barato llevar a esos esos veintitrés pasajeros en taxi, pero en Rolls-Royce. Y ahí es donde deberíamos hacérselo mirar, esa eficiencia a lograr entre todos.

Y acabo ya. Esas condiciones, no me he mirado los pliegos de condiciones administrativas, los PCA, sobre la integración de los... de las rutas escolares, sobre la... esa integración de las hijuelas -acabo ya, señor presidente- esas hijuelas de... estatales, líneas estatales, ¿cómo pueden suponer alteración de las condiciones iniciales del proyecto? Y también, ya que es un pliego a diez años, creo recordar, cómo nos adaptaremos a la realidad demográfica de... cambiante, muy dinámica, de los núcleos, sobre todo de los núcleos más pequeños.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Pero, el aspecto más importante que nos suscita dudas que no se ha comentado hasta ahora, es: qué pasa si no hay presupuestos el año que viene, si hay prórroga. ¿Puede salir este proyecto? Me gustaría que nos lo explicara en detalle.

Muchas gracias, señor presidente. Gracias por los treinta segundos.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Sí, continuamos. Grupo Parlamentario Podemos, doña Marta Prades.

La señora diputada PRADES ALQUÉZAR: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor consejero, por venir aquí a explicarnos las entretelas del mapa concesional, que llevábamos ya un tiempo esperando, como bien han dicho quienes me han precedido. Creo que lo esperábamos nosotros y también lo esperaban todos aquellos empresarios que dependen de esta... de estos servicios y que trabajan en ello, porque desde la derogación en diciembre de 2017 de los pliegos anteriores, pues estábamos como en un limbo y realmente que teníamos curiosidad por saber cómo quedaba esto.

Habíamos estudiado el borrador, el anteproyecto que presentaron ustedes con anterioridad. Los tres mil pliegos que nos ha mencionado anteriormente, pues no, no hemos tenido tiempo de estudiarlos. Y este documento que nos ha presentado hoy, que nos ha presentado con cuatro horas antes de la comisión, pues tampoco lo hemos podido estudiar. Porque, como marca el Reglamento, tiene que hacerlo veinticuatro horas antes. Pero bueno, nos remitiremos a lo que ya teníamos anteriormente y sobre eso me gustaría hacerle unas cuantas preguntas.

Me llamó la atención el proceso participativo que realizaron para elaborar este mapa. Usted dice que enviaron cuestionarios a setecientos un municipios y que apenas recibieron doscientos veinticuatro respuestas. Yo no sé si con esa... una tercera parte, quizás, de lo presentado, es suficiente para hacerse idea de las demandas en todo el territorio, con todas las disparidades poblacionales y de los núcleos, ¿en? las diferencias de tamaño, le sirven para que este mapa realmente sea... se ajuste a la realidad y a las demandas.

Luego, también me llamó la atención que entre los objetivos generales del mapa pone: “que los servicios integren” “los nuevos contratos” deben... “deberán tener itinerarios y horarios adaptados a las necesidades de movilidad actuales”. Me gustaría saber a qué ítems se han referido ustedes o se han ajustado ustedes para evaluar esas

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

necesidades y esa movilidad. Qué ítems han recogido, en qué... qué preguntaban a la... estos cuestionarios y qué tenían en cuenta.

Porque muchas veces vemos que ustedes hacen referencia, tanto en los documentos, como en su exposición, pues, centros de salud y servicios administrativos, incluso educativos, pero yo creo que en el momento actual que estamos, en el que tantísimas veces hablamos de despoblación y hablamos de jóvenes, a mí me gustaría que entre estos ítems se hubiese tenido en cuenta el ocio, por ejemplo.

El ocio no es un servicio público, lo reconozco, pero sí que es una de las medidas que debemos garantizar para que nuestros jóvenes permanezcan en sus pueblos, el tener acceso a la formación y a la cultura, viendo cómo muchos municipios se esfuerzan por organizar ferias y encuentros y promocionar actos. Vemos que nuestros jóvenes no se pueden desplazar a ellos, porque todos sabemos la combinación de juventud, coche y algún que otro añadido, pues es peligrosa.

Las... los jóvenes aquí, en Zaragoza, tienen acceso a esos búhos que les llevan a sus domicilios y, sin embargo, la gente que se quiere desplazar entre comarcas, pues no puede hacerlo. O sea, que también les limita a permanecer en su espacio. Nos gustaría saber si eso lo han contemplado, si dan un espacio a los jóvenes y que esta movilidad **¿no?** únicamente se limita a servicios básicos y esenciales.

Luego, también me gustaría que me explicase si en esos pliegos ustedes han contemplado más allá de la movilidad física, también la accesibilidad. Nuestros usuarios, es gente mayor, a lo mejor incapacitada porque va al médico y va con muletas o va con silla de ruedas, y no sabremos si estos nuevos autobuses contarán con ese servicio para acceder a esas plazas. Nos gustaría saber si los pliegos los contemplan.

Y, a la vez, si esos pliegos los contemplan, los pequeños empresarios que no tengan los vehículos adaptados, evidentemente, será una traba. Entonces, ¿habrá alguna facilidad para que esos pequeños empresarios puedan sumarse a estos contratos?

El transporte a demanda también nos genera duda. Aquí, ¿ustedes han incluido al colectivo del taxi? Dicen que este transporte a demanda está implantado ya en ciento veintiocho núcleos. ¿Hay alguna valoración ya de ese servicio que se viene prestando en esos ciento veintiocho núcleos? ¿Hay que hacer alguna mejora, alguna modificación? ¿funciona perfectamente? ¿Cómo se contempla ese transporte a demanda? Si nos puede explicar un poquito más en su siguiente intervención.

Y respecto a lo del cambio climático y las adaptaciones también de los vehículos. Creo recordar que únicamente hace referencia a los vehículos que van a

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

prestar un servicio en la zona metropolitana, si es... si no es así, pues corríjame, me lo rectifique en su intervención también.

Entiendo que también, a cualquier usuario que tenemos que comprarnos un vehículo hoy en día y tenemos que adaptarnos a las emisiones que marca la normativa europea con el transporte público, supongo que será lo mismo. ¿También se contemplan...? Le pregunto, ¿se contemplan ayudas para los empresarios, para los pequeños empresarios, para que puedan hacerlo?

Y luego una duda que también por aquí se ha... ha planeado anteriormente que, de ciento treinta y cinco contratos anteriormente, a diecinueve ahora, en qué lugar se quedan los pequeños empresarios. Yo, me cabe la duda, corríjame, que puedan acceder a esos contratos en igualdad de condiciones que un gran empresario y me temo que las pequeñas empresas se verán abocadas al cierre.

Se me acaba el tiempo, pues contésteme, si pueden, algo en su intervención e intentaremos, pues bueno, aportar en esas alegaciones a futuro.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Grupo Socialista, en la persona, doña Olvido Moratinos.

La señora diputada MORATINOS GRACIA: Gracias, presidente.

Buenas tardes y bienvenido, consejero, y a todo el equipo que le acompaña a su comisión.

Agradecer esos datos que nos ha facilitado en su comparecencia, pero que nos ha facilitado también anteriormente. Datos que, además, vienen constatados con números, con cifras, que son reales y objetivas, de los nuevos viajeros que van a acceder a estos distintos servicios, de los nuevos núcleos poblacionales que van a acceder a estos nuevos servicios y, como digo, son cifras objetivas que están ahí y que no son variables en cuanto a la subjetividad o a la opinión, o a las opiniones.

¿Que este proceso se tenía que haber... se podía haber hecho mejor, que podía haber sido más rápido? Evidentemente, todos los procesos, todas las actuaciones, todas las iniciativas, se pueden mejorar, en cualquier caso. Pero lo que está claro es que se ha cumplido un compromiso y además con un proceso que, por lo que nos ha contado y por las intervenciones que hemos podido ver y con las reuniones que hemos podido mantener con colectivos, no ha sido fácil, ha sido complejo.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Pero también es cierto que ha sido participado. Esto de que solamente un informe técnico... me imagino que el Gobierno de Aragón habrá planteado sus opiniones y sus ideas. Y además me consta que a las entidades locales se les remitió la información para que pudieran facilitar sus datos, entidades locales, mancomunidades, comarcas, etcétera, etcétera. Y desde luego, de las que yo formo parte, de los... todos los entes se ha facilitado esa información y queda reflejada en el proyecto.

Y luego, por otra parte, estamos ahora en ese proceso de exposición pública que dura hasta el 15 de enero. Con lo cual, yo creo que es la obligación de todos los que encontremos errores, que los hay, en cuanto a paradas, en cuanto a horarios o errores en cuanto... o a diversidad de opiniones, es el periodo de presentar esas alegaciones, hasta el 15 de enero, y que sean escuchadas o por lo menos estudiadas por el departamento.

Y digo que se ha tenido en cuenta a las entidades locales, porque lo que se pedía era mejorar y adecuar los horarios, eso se ha hecho; alcanzar más territorio y eso, sin duda, se cumple; y aumentar el número de los viajes. Con lo cual, yo creo que esos objetivos principales están cumplidos.

Me parece muy importante esa optimización de los recursos que se ha hecho evitando esas duplicidades. Yo creo que eso es básico cuando estamos hablando de dinero público.

Pero también es importantísimo y para los que vivimos, no en las grandes ciudades, sino en ciudades más pequeñas o en los entornos rurales, esa conectividad con el medio rural. El que se llegue a todas las poblaciones con más de diez habitantes, yo creo que es básico, porque el servicio de transporte es un servicio básico que permite acceder a otros servicios públicos que son incuestionables y lo ha puesto, lo ha expuesto, el acceso a los centros de salud, incluso a los hospitales de referencia.

Aquí sí que le lanzo una pregunta que ya no va tanto con el transporte escolar, sí con... sino con el transporte para esa materia o para esa educación no reglada, como pueden ser los conservatorios, las escuelas de idiomas, etcétera, etcétera, que hay algunas comarcas o algunos ayuntamientos, que son ellos mismos los que han puesto en servicio transporte para comunicar con estos centros no reglados o no oficiales. ¿Se ha tenido también en cuenta esos transportes?

Y luego, a mí, viniendo de un sitio turístico, la verdad es que me parece importante esa conexión con los servicios estatales y con los ferroviarios. Espero que se solucione, porque, a día de hoy, los viajeros que llegan con AVE a Huesca el viernes por la tarde, no tienen transporte para poder subir a las estaciones de esquí. Con lo cual

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

yo creo que esto es uno de los puntos que espero y deseo que esté solucionado y si no, desde luego, plantearé alegaciones.

Con lo cual, insisto, realmente importante este nuevo contrato en el que se conecta al mundo rural, en el que se favorece el acceso del mundo rural. Es importante porque se vertebra el territorio y porque podemos **¿general?** que todas las personas tengan acceso a esos servicios y derechos públicos.

Pero a mí también me surge el inconveniente o el problema de las pequeñas empresas. Sí es cierto que con estos diecinueve contratos va a ser más difícil que las pequeñas empresas... que, al final, también vertebran el territorio, también generan economía. Porque tienen menos trabajadores, pero hacen que pequeñas familias, que núcleos familiares, se creen en el mundo rural, donde quedan.

Les pido que cuenten con ellos, si en este caso ya va a ser difícil el acceso, que sí que el Departamento de Educación, por ejemplo, los tenga en cuenta a la hora del transporte escolar. Yo creo que es otra forma importantísima de vertebrar el territorio, el conseguir que esas familias que penden, que dependen de las pequeñas empresas de transporte rural, también estén allí.

Y luego, por otra parte, creo que no lo ha nombrado prácticamente nadie y a mí me parece muy importante, las condiciones que se **¿ponen?** en cuanto a la flota. Esa... renovaciones que se tienen que hacer, esos criterios de sostenibilidad que se han incluido prácticamente en los máximos.

Pero creo que le he escuchado bien, que sí que se ponían condiciones para que hubiera vehículos híbridos o eléctricos en la zona metropolitana. No se incluye para que haya en el resto de rutas ninguna cuantía, aunque sea mínima. Yo creo que, si hacemos apuesta por la sostenibilidad, vehículos híbridos sí que pueden hacer este tipo de rutas, eléctricos, no, pero híbridos, sí.

Y luego me parece importantísimo que, igual que hacemos esa apuesta por la sostenibilidad, esa apuesta por la accesibilidad. Que los vehículos sean accesibles, a día de hoy, yo creo que es imprescindible. Todas las personas somos iguales y tenemos que tener acceso a todos los derechos, insisto, el derecho al transporte también es uno de ellos.

O sea, que enhorabuena por haber acometido este proceso, que, insisto, no era nada fácil. Pero, lo dicho, tenemos que tener en cuenta a las empresas pequeñas y también tratar de favorecerlas en este transporte público regular de viajeros o si no, en el transporte escolar de viajeros.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Tiempo del Partido Popular, don Javier Campoy.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor consejero, y buenas tardes también al equipo que le acompaña.

Decía Von Bismarck que “con las leyes pasa como con las salchichas, que es mejor no ver ni saber, cómo se hacen”. Lo aplico hoy al nuevo mapa concesional de Aragón. Es mejor no ver ni saber cómo se ha hecho esta chapuza. Porque ha sido una auténtica chapuza. Y lo voy a explicar, este nuevo mapa concesional llega tarde y mal.

Ese es el balance del mapa concesional que trae usted hoy a esta comisión, señor consejero. Y lo ha hecho... lo ha hecho de prisa, lo ha hecho corriendo y además lo ha hecho sin consensuar, ni con los usuarios, ni con el sector. Prácticamente ha sido un proceso absolutamente hermético del que nos hemos enterado todos, unos a la hora de comer y otros por el BOA, según un poco la atención que haya prestado cada uno de ellos.

Y yo, señor consejero, se lo decía, prácticamente en su primera comparecencia, le decía “el hecho de unir, transportes y carreteras va a ser un absoluto fracaso para Aragón”. A mí, en aquel momento el suyo me preocupaba poco, me preocupaba el de los aragoneses. Y fíjese, ni Rappel lo clavaría con tanta exactitud, ni Rappel.

Y mire, prácticamente tres mil folios. He tenido poquito tiempo y el poquito tiempo que he tenido, voy a intentar trazarle cuatro pinceladas de lo que yo creo que de esta chapuza se podría mejorar en trazos gordos. En trazos pequeños intentaré mirarlo con detenimiento o estudiármelo con detenimiento.

Y voy a ello, señor consejero, cómo puede este estudio, sorprendentemente, afirmar que habrá nuevo mapa concesional, que habrá un incremento de pasajeros de entre el quince y el 17%, si no han hecho ningún estudio de demanda? ¿Rappel? Es que ya, solo por esto, desde el Partido Popular pensamos que casi los tres mil folios están invalidados. No sirven absolutamente para nada.

Y fíjese solamente por sentido común que apliquemos esta comisión, ¿a usted le parece que se puede hablar alegremente de un incremento de la demanda de prácticamente un 20% en un territorio que, hoy por hoy, se desangra a nivel

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

poblacional? Dicen que ponen más destinos a más núcleos que ahora no se cubren y que por eso habrá más demanda. Ojito.

Yo ya siento devolverle a usted al mundo real, a usted y al equipo que le acompaña, pero yo le invitaría a pensar que los servicios, igual, a lo mejor, no se cubren, porque no hay gente suficiente, hoy por hoy. Y la situación, señor consejero, como a usted bien le consta porque es consejero del ramo, no va alegremente a mejor.

Porque lo que es innegable es que el señor Lambán dijo que lucharía contra la emergencia social y lo que ha creado es una emergencia rural de primer orden en transportes y en carreteras. Pero la ha creado el señor Lambán con usted, con su complicidad, con la complicidad del consejero del ramo.

Y además, yo creo que a nadie se le escapa en esta comisión, que este plan que llega tarde y mal, en modelo, color, chapuza, es tremendamente importante para Aragón. Es que es importante, tremendamente importante para la vertebración de nuestro territorio. Es que el autobús, por las condiciones de nuestra tierra en Aragón, es el único elemento vertebrador de verdad, que comunica todo el territorio y ustedes lo traen tarde y en modo chapuza.

¿Cómo puede haber... que haya poblaciones que pierdan su conexión con Zaragoza -y la tenían- o a las que se les cambie la ruta sin ni tan siquiera preguntar a los usuarios? Es que no han preguntado, es que es mentira que hayan preguntado. Han preguntado a un cinco -a un cinco- o a un 10%.

Continúo. Luego está lo de los costes, que la escuchaba y no podía dejar de sonreír. En algunos de los anteproyectos, el estudio de viabilidad económica financiera, es que, no es que no esté suficientemente claro, es que no está, es que no hay. Entonces, cómo han calculado los costes. Yo, me lo... me he intentado leer alguno, digo “pero cómo han calculado aquí los costes”. Luego me lo explicará.

Y esto, además, es que es gravísimo, porque puede llevar al adjudicatario definitivo a una situación irreversible, que es justo lo contrario de lo que necesitamos en estos momentos en Aragón.

Tampoco es realista el estudio de los costes, cuando se refiere al precio de los autobuses. De hecho, el precio real de los autobuses está muy por encima, hoy por hoy, de lo que han puesto en el estudio. Por no hablar de que, en algunos anteproyectos hablan de vehículos híbridos y eléctricos, sin que haya estudios o sin que hagan estudios de rentabilidad, que reflejen los nuevos precios. Así que me temo que no... me consta

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

que no solo debe de tener contentos a los usuarios, a los vecinos de los pueblos, a los alcaldes **¿y?** los representantes, sino que tampoco tienen contentos a las empresas.

Le oigo decir que el parque, ¿piensan prescindir de él sin mirar el coste?, la mayoría de los buses que se usan actualmente tienen entre dieciséis y dieciocho años. Y no hay ninguno eléctrico, prácticamente ninguno eléctrico. Ustedes ya dicen que la edad máxima de la flota sea de diez años. ¿Cómo van a hacer esto? ¿cómo lo van a hacer?

Tampoco queda claro el tema de la subrogación de personal. ¿Qué pasa con los empleados que trabajan en varias empresas? ¿quién los subroga? La más grande, la más pequeña, la que empieza por a, la que empieza por zeta... Lo tienen ustedes facilísimo, tenían un estudio de Deloitte, tenían un estudio de la universidad que era bueno, que era competente, que estaba consensuado con todo el mundo y han ido a la chapuza. Tres mil folios a color, en modo chapuza.

Y fíjense... usted, fíjese. Yo solamente le voy a pedir una pequeña cosa hoy. Se ha tomado usted cuatro años para traer esto y nos dice que hasta el 15 de enero para hacer alegaciones, para hablar con el sector, que aún no han hablado con el sector, hasta el 15 de enero.

Oiga, por lo menos, yo tendría un poco la poca vergüenza de tener un mes más para poder estudiar todo esto en profundidad, para poderlo consensuar con el sector y con los usuarios que no sean del PSOE y de Chunta Aragonesista -que parecen ser que hoy son los únicos que le aplauden- y por lo menos para que algo tan importante, el reto más importante en materia de movilidad de Aragón de toda la historia, nazca con el mayor consenso posible. No solamente con los aplausos o con las banderillas del PSOE y de Chunta Aragonesista.

Muchísimas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Tiempo ahora del señor consejero.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Sí, gracias, señor presidente.

Señor Campoy, de verdad que creo que para hacer política no es necesario insultar de esa manera, no a mí, que va en mi sueldo. Decir, que es una chapuza este trabajo, es faltar al respeto a todos los técnicos del departamento que se han dejado la piel durante tres años y medio, los técnicos del Consorcio de Transportes **¿de la Ciudad?** de Zaragoza que han trabajado igual, al mismo nivel. Poner en cuestión una

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

gran consultora que, por cierto, está trabajando en otras comunidades autónomas, también del PP, por cierto, haciendo este trabajo. Me parece que era innecesario.

Si usted se hubiera molestado de verdad en mirarse los borradores, ha tenido diez días, ha tenido usted diez días para mirárselo, se mira uno, señor Campoy, se mira usted uno de los diecinueve y ya lo entiende. ¿Qué ocurre? Que no entiende nada y dice lo que le han dicho y dice...

Bien, no ha leído los planes, de los proyectos, lo que lo que le estoy diciendo.

Mire, me dice: “¿Cómo calculan la demanda?”. Pues con un cálculo de demanda, como se hacen estas cosas, la demanda del primer año de explotación solo, porque ya está el **¿riesgo?** y ventura, que esto es clave. Calculamos la demanda del primer año... es que leárselo, es muy fácil, son letricas, una detrás de otra, se lee y se entiende.

Como le digo, aquí se explica cuál es el cálculo teórico, por supuesto, de la demanda del primer año y ahí está el riesgo y ventura. Si es menos o más, dependerá **¿ya?** del riesgo y ventura, porque si no, no podría ser un contrato de estas... naturaleza. Y se explica: “ingresos declarados por los operadores que prestan los servicios”.

A continuación, “la generación de nueva demanda”, porque hay muchísima demanda. Ya lo siento, ya sé que no le gusta que hayamos hecho un gran trabajo. “Crecimiento de demanda donde se **¿mejoran?** los niveles de servicio”. “Se haya determinado el porcentaje de variación del nivel de servicio ponderado en función de la población de los asentamientos, núcleos de...”

Es decir, hay un estudio exhaustivo, técnico, que no es político y está usted faltando al respeto a una gran consultora, una UTE, que ha hecho este trabajo.

Me dice usted: “es que los autobuses son muy caros”. Es que tampoco se ha molestado usted en mirarse el estudio económico de la explotación. Que son los diecinueve iguales, cada uno con diferentes cifras, iguales. “Costes de inversión en vehículos” -y se dice expresamente- “el precio de adquisición de los autobuses se ha obtenido del observatorio de costes del Ministerio de Fomento a fecha 1 de julio de 2017”, que es lo que dice la normativa.

Y, por supuesto, se calcula los costes de inversión en vehículos, los costes kilométricos, coste del personal de conducción, otros costes y beneficios... en cada uno de los contratos, un estudio económico absolutamente exhaustivo, en profundidad, señor Campoy, siento...

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Yo creo que lo que sí que es una chapuza, es venir a hacer una comparecencia sin saber de lo que se habla y sin haber mirado de lo que estamos hablando.

Contestará al resto, si les parece de manera conjunta, porque básicamente han planteado lo mismo.

Efectivamente, llegamos tarde, sí, pero es una evidencia. Mire, **¿está?** de acuerdo con lo que ha dicho el señor Sansó, me preocupaba mucho más hacerlo bien que hacerlo pronto. Porque esto lo he dicho muchas veces, me he repetido ahora el señor Campoy, es la mayor... el mayor legado que vamos a dejar en el departamento y, por supuesto, en materia de transporte para los siguientes años, para una década.

Así que, efectivamente, hemos ido modificando los criterios, sí, y lo he ido contando aquí sin ningún problema. Recuerdan que cuando llegamos no había nada, había el vacío. Esto es como en la biblia, no había nada. En octubre-noviembre del 2015 recibimos, no lo que tenemos ahora, que ahora tenemos un estudio exhaustivo, tenemos unos anteproyectos de (...) de explotación. No un estudio, es que sí que...

¿Recibimos? un estudio que no nos sirvió para nada, para nada. No tenía en cuenta el área metropolitana, no nos servía absolutamente para nada. Partimos de cero. Empezamos a planteárnoslo. Efectivamente, conseguimos convencer al Departamento de Educación de trabajar conjuntamente el transporte de uso general y el transporte especial de... escolar.

Hubo un momento en estas Cortes que todos estaban de acuerdo, de repente, en esta sala todos estaban en contra. No sé si se acuerdan de aquello, que yo me quedé... no me lo... me lo contaban y no me lo creía, porque fue una Comisión de Educación, creo recordar.

Vi el video **¿y?** dije: "o sea, ¿de repente todos en contra? Bien". Es que soy un político -fíjese- que cambia de opinión porque escucha. Y dijimos: "pues hasta aquí. No nos vamos a partir la cara con todo el mundo". Si todas las Cortes están en contra de que estemos juntos, el transporte de uso general y el escolar, hasta ahí. No pasa nada, rectificamos.

Me reuní... No, fue un problema... repito que ocurrió en esta sala de comisiones. Y me reuní con el director general, nos reunimos con los jefes de servicio y les transmití mi decisión de que volvíamos a empezar de cero. Perdimos mucho tiempo, señor Sansó, efectivamente.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Licitamos efectivamente, trescientos mil euros y empezamos a trabajar, con un trabajo del que me siento orgulloso. No yo, el trabajo que han hecho los... el ámbito técnico y el ámbito político. No cualquiera hace esto.

Aquí hay unas pautas políticas, que es la parte que, a veces, ustedes no entienden. El director del contrato, el director de todo el trabajo de la consultora, es el jefe del Servicio de Planificación del Transporte, es un funcionario, es uno de nuestros funcionarios. Es decir, que la consultora no hace lo que quiere, se le dan unas pautas políticas. Cuando decimos que queremos que todos los asentamientos con más de diez habitantes tengan servicio, eso es una decisión política.

Miren, les pongo un ejemplo que creo que es muy expresivo. ¿Por qué el centro de salud? -que esto parece que no lo entiende nadie- que no es para ir al médico, que es porque ahí está la Caja Rural o la Ibercaja, y además la tienda, y el ocio y la cultura, no sé quién me lo decía. Señora Prades, esa... es el planteamiento.

¿Saben por qué se decidió el centro de salud? Porque lo planteó el director general de Movilidad e Infraestructuras, que ha sido secretario -algunos lo saben- del ayuntamiento de un pueblo de cuarenta habitantes y de otro pueblo de quince habitantes, y sabe para qué necesita ir la gente en el autobús. Y ese fue el planteamiento, creo, director general, que estoy en lo cierto. ¿Por qué el centro de salud? Una decisión del director general por su experiencia en el Aragón vaciado de verdad. Como le digo, de pueblos, de cuarenta y de cincuenta.

Por lo tanto, no había... jamás se había llegado a este punto. El anterior gobierno hizo, encargó un estudio. Deloitte ¿hizo? el estudio que le pagaron, ¿eh?, tampoco... pues le pagaron lo que le pagaron, hicieron lo que hicieron, no les sirvió para nada...

Y, efectivamente, ha habido un clarísimo problema de plazo y lamento no haberlo podido hacer antes.

Pero insisto, la planificación. En las grandes decisiones políticas, esas son políticas. Esas son del consejero, y director general. Y después la empresa trabaja, insisto, dirigida por el jefe de servicio.

No es que no me gustara el estudio de Deloitte, es que no nos servía. Es que era insuficiente. Es que tuvimos que partir, insisto, absolutamente de cero. Y con esto perdimos, desgraciadamente, muchos meses.

Voy a cuestiones que plantean e intentaré....

Algún minutillo más, señor presidente, sí que le pediré para compensar.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Lo de las VAC lo he debido de explicar fatal. Las líneas estatales, las líneas que son del Estado, por ley hasta que no caduca la línea y el Ministerio de Fomento hace la nueva licitación, no podemos pedir la segregación, por ley. Ya lo siento, esto es así.

Señora Zapater, todas las que nos han notificado... Porque el anterior gobierno, algunas dijo que no quería segregación. Esto lo he explicado alguna vez, creo, en el Pleno. En alguna notificación el anterior gobierno dijo: “no, que no quiero los tráficos internos”. Nosotros, cada vez que se nos notifica, decimos: “sí, quiero los tráficos internos”. Y nos provocan muchísimos problemas, como saben ustedes, en Fraga o en los (...) en Gúdar-Javalambre... Pero asumimos tráficos internos.

Todos los que ya hemos asumido, ya están incorporados. Los que no hemos asumido, no los podemos incorporar todavía. Me planteaba el señor Sansó cómo. Como modificaciones de contrato, sí. Será necesario, a lo largo de diez años, plantear modificaciones de contrato. Es algo que está previsto en **¿naves?** de explotación y es algo que estaba previsto en pliegos. Es decir, lo haremos bien. Pero es imposible saber cómo va a ser esto dentro de siete años. Y no podemos adelantar la segregación de tráficos internos, caen cuando caen, cuando se vuelven a licitar, por lo tanto...

Cero euros, cero euros, ¿por qué ha salido cero euros? No sabíamos lo que iba a salir. Esto ha sido un trabajo... es que usted **¿viene?** a una presentación y tres mil folios. Detrás hay una cantidad, una... de... hay “big data” gestionado, es impresionante. el trabajo que se ha hecho.

Como digo, al final, posiblemente por los ingresos tarifarios, ha resultado. Pero eso ha sido un resultado que no buscábamos. Hemos visto que, al final, del coste global, nos costaba dinero, incrementar el nivel de servicio, nos costaba más dinero, por supuesto, ampliar la cobertura territorial, pero incorporar las VACs que ya están, las estatales, no costaba dinero, se compensa. No es que no estén. Están, pero es que se compensan. Como le digo, es una cuestión aritmética, no es una decisión política ni técnica.

Transporte escolar, ojalá se hubiera incluido. Lo digo una vez más, lo puedo decir un millón, era mi decisión, era nuestra decisión. Es lo que el director general, consejero, en el departamento, veíamos que era la vía, pero no fue posible, no fue...

¿Se imaginan que estuviera yo ahora aquí discutiendo con ustedes porque todos me dicen, como dijeron aquí, que el transporte escolar no tiene que estar y tuviéramos que volver a empezar? Bueno, pues tomó una decisión, rectificué, no pasa nada, creo

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

que es bueno rectificar. E insisto, y siempre diré que ojalá hubiera estado el transporte escolar **¿desgraciadamente?**, no está.

Pequeñas empresas, es de lo que más nos ha preocupado en este proceso. Y por supuesto que hemos hablado con ellas y **¿hay?** contacto continuamente. Miren, es imposible un equilibrio para conseguir a la vez, aunque pongamos más dinero en el sistema, que sigan muchísimas empresas y demos un buen servicio a muchísima población. Ya lo siento, es imposible, hasta aquí hemos llegado, se puede llegar a más.

O mantenemos lo que había, que habría estado chupado, llevaría un año esto funcionando, hacemos lo mismo y ya está. O dejamos como está o, si quieres, de verdad, mejorar el servicio, hay que buscar economías de escala, insisto, no buscando la **¿rentabilidad?** Económica, sino social, que mejoremos muchísimo cobertura territorial y nivel de servicio.

Las diecinueve zonas. Es que esa sí que no es una decisión política, es una decisión territorial, del Departamento de Vertebración, que coge la Estrategia Nacional del Territorio de Aragón y la aplica. Y al final salen diecinueve ejes principales de movilidad, que es en lo que se basa.

En todo caso, hay subrogación, por lo tanto, no se va a destruir empleo. Se va a crear empleo. Con los datos que se están viendo, con los datos que están viendo ustedes, verán que hace falta más conductores, porque va a haber más kilómetros, más horas, más servicio. Por lo tanto, no se va a destruir ni un solo puesto del trabajo laboral, no hablo de empresas.

Hablo de empresas... hay subrogación, por lo tanto, no se va a destruir ni uno solo. Hay muchísimas empresas, pero un dato que creo que he dicho alguna vez, pero lo repito, para el Gobierno de Aragón, solo un grupo de cinco empresas -pero esto ya era así porque es algo estructural en el sector- un grupo de cinco empresas producen el 77% de los kilómetros y transportan al 90% de los pasajeros. Creo que es un dato muy expresivo. Hay empresas que son realmente muy pequeñas.

¿Cuál es el ámbito de futuro de esas empresas? El transporte escolar, lo apuntaba usted, señora Moratinos, y es cierto. Es que tienen que pensar ustedes que, ahora mismo, nosotros destinamos, como decía, tres millones y medio a todos los autobuses, incluido el área metropolitana. Incluida el área metropolitana, tres y medio. Educación invierte quince, quince.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Por lo tanto, ¿dónde está el ámbito futuro de las pequeñas empresas? Pues en buscar fórmulas de colaboración dentro del ámbito de los pliegos, también, pero sin duda, en el transporte escolar. Yo creo que es ahí donde se va a conseguir.

Y **¿si no?**, señorías, sería imposible venir aquí a decir, los pueblos de más de diez habitantes, es que me parece un milagro. Yo, cuando me lo contaban no me lo creía y cuando vi los números, (...) lo estamos consiguiendo, y la gente podrá ir a la localidad del centro de salud. Me parece un auténtico milagro, pero, repito, esto o se elegía una cosa u otra. O hacíamos... pensábamos o en las pequeñas empresas o en la gente, y al final hemos buscado un equilibrio.

Aquí no se habla de tren-tram ni de bicicleta, porque esto no es un estudio. Esto es un... uno... unos anteproyectos de **¿planes?** de explotación y hablan de los autobuses, que es de lo que tienen que hablar. Y en todo el trabajo previo, que hay muchísimo trabajo previo, ahí, claro que se tienen en cuenta trenes y se tienen en cuenta todo.

Proceso participativo, señora Prades. Pues ojalá hubiera habido más, pero ya sabes que a veces el... tiene más interés en la participación el que la provoca que el llamado a participar. Pues tuvimos un 40% de municipios, un 50% de comarcas. Y ahí nos dijeron datos que nos han ido bien para saber, por ejemplo, que lo que más les preocupa, sus prioridades, son los horarios, (...) sectorial... cosas en las que hemos incidido y que hemos mejorado muchísimo.

Hemos tenido en cuenta el ocio y la cultura. Cuando hablamos de centro de salud, implica que es que es ahí también donde se va **¿al?** ocio y de cultura. Es decir, que era esa visión muchísimo más global.

Accesibilidad, que se planteaba. Creo que lo he dicho, lo repito y está expresamente puesto, si tienen un rato sus señorías para comprobarlo, en los diecinueve contratos, en los diecinueve planes de explotación. Establecemos el máximo estándar de accesibilidad, en todos los autobuses. Autobuses, insisto, que no podrán ser viejos, que tendrán que ser como máximo de cinco años cuando empiece el contrato y a los diez años, todos habrá que ir renovándolos. Por lo tanto, máxima accesibilidad en todos.

A la demanda. Yo les invito a que... se explica muy claramente de lo que estamos hablando, se explica en detalle en los pliegos, no me da tiempo de entrar.

Es decir, si yo necesito ir de mi pueblo... se establece, ¿eh?, como digo, se llamará a un teléfono, te pasarán a buscar en un horario predeterminado, te dejarán horarios que se han tenido en cuenta.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

La previsión, y se dice en los anteproyectos de explotación, perdón, es que al final todo esto se pueda unificar, que se pueda centralizar. Todo esto que digo, hay en cada uno de los planes de explotación... no en todos hay transporte a demanda, en los que hay transporte a demanda se explica a la perfección, como digo, por cuestiones de tiempo, les invito a que lo vean.

En las cuestiones energéticas. Estamos en el máximo nivel de exigencia energética, el euro seis, la menor contaminación. Por lo tanto, estamos en la vanguardia también, en ese compromiso medioambiental.

Los híbridos que se planteaba. Vamos a ver, estamos... no sabemos cómo va a estar la tecnología dentro de seis años, ni de diez. Es que, en algún momento, dejarán de circular, por lo visto, vehículos de gasolina y de gasoil y tal. Estamos teniendo en cuenta lo que hay ahora mismo.

Pero algo importante en... estos planes de explotación establecen una flota mínima. Evidentemente, se podrá ofertar algo mejor y seguramente en los pliegos se tendrá en cuenta eso. Dentro de otros criterios, el criterio medioambiental, claro que se tendrá en cuenta en los pliegos a la hora de adjudicar los contratos. Y, por lo tanto, como digo, es algo en lo que se podrá avanzar.

De momento, tal como está la tecnología ahora, las necesidades, lo que vemos, ha habido un tratamiento, un enfoque diferente del área metropolitana del resto. Porque lo que estamos haciendo es, si hace falta un autobús de veintinueve plazas, no pagar uno de cincuenta y cinco y que circule vacío. Y entendemos **¿que?** en el ámbito metropolitano, sí que nos da margen para avanzar más y también, desde las administraciones, para dar ejemplo.

En definitiva, señorías, les invito -al que no lo haya hecho- a que, ahora ya con más tiempo, vean los planes de explotación. No es algo definitivo, está en información pública. Espero que...

“Es que no nos escuchan”, claro, ahora se escucha, ahora es el momento, después de un trabajo técnico dirigido tras decisiones políticas.

Y finalmente, cuando tengamos ya todas las alegaciones estudiadas, es cuando sí que se aprobarán definitivamente los planes de explotación y será en ese momento cuando ya podremos tener los pliegos y licitar.

Muchas gracias.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Den un minuto al consejero para que pueda recoger sus enseres y no lo agobien.

Señorías, pueden acompañar al pórtico de salida al señor consejero.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Bueno, continuamos, ahora sí, la moción del Partido Aragonés, relativa a política general en materia de viviendas, para lo cual tiene la palabra doña Berta.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias, presidente.

Bueno, seré breve. Esta moción viene dimanante de una interpelación que ya hicimos a finales de septiembre, pero que bueno, que yo creo que sigue estando en vigor, ante un... una cuestión como... que yo creo que este Gobierno no le ha dado el suficiente impulso.

Yo creo que... supongo que el señor Briz, luego, me nombrará el cuadro de financiación de las actuaciones del Plan estatal de vivienda 2018-2021, por programas y anualidades y, por supuesto, me dirá que existe partida por parte del Gobierno de Aragón para este programa.

Hay que decir que me refiero al programa número ocho de ayudas a los jóvenes para adquirir viviendas en municipios de menos de cinco mil habitantes. Todos tenemos claro que este Gobierno ha puesto en marcha el 99,9, por no decir el cien por cien, de las medidas relacionadas con vivienda, a fomentar el alquiler. Y en alguna ocasión ya me han oído hablar que yo creo que lo que hay que conseguir es equilibrar la compra y la... y el alquiler. Desde luego, que la gente tenga derecho a poder elegir.

Este programa ocho, concretamente, como he dicho, con estas anualidades del plan estatal, que van desde el 2018, el año actual, hasta el 2021, hay una serie de importes que yo creo que son muy interesantes para adquirir estas viviendas.

Estaba haciendo las cuentas antes y me salía que con un máximo de diez mil ochocientos euros que cada joven que decide quedarse y adquirir una vivienda en el medio rural con este programa podrían acceder. Pues estamos hablando que doscientos ochenta y cuatro mil novecientos jóvenes, en estas cuatro anualidades, podrían irse al medio rural. Por lo tanto, si hablamos de despoblación, yo creo que es muy interesante.

Yo voy a registrar una pregunta para saber en este 2018, cuántos jóvenes han pedido esta ayuda, porque tengo serias dudas de saber si esta ayuda en Aragón se puede, se puede pedir.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Quizá el señor Briz, ya que se ha ido el consejero, puede respondernos. Porque yo recuerdo algunas de las declaraciones del señor Soro, como que no le gustaba concretamente este programa, el programa ocho de adquisición de vivienda. Entonces, cuando a alguien no le gusta algo, pues lo mejor es cuando quieres que no se nos hable de algo, pues directamente no hablas.

Ya me gustaría saber cuántos jóvenes. Además, esta medida cuando se firmó en el plan estatal, hablaba de que tendría que ser retroactivo desde el 1 de enero de 2018. Por lo tanto, todos aquellos jóvenes que han adquirido una vivienda en municipios de menos de cinco mil habitantes en Aragón, es decir, prácticamente el noventa y no recuerdo si era el noventa y seis por ciento de los municipios en Aragón, podrían recibir esta ayuda máxima de diez mil ochocientos euros.

Como digo, no sé si gente joven, a mí me han venido a preguntar si realmente pueden acceder a esta ayuda y está la cosa como un poco, un poco no clara. Entonces de ahí que bueno, que esta iniciativa lo único que pretende es recordar que este Gobierno ha firmado un plan estatal, en el que ha puesto un 30% de las ayudas, de los tres millones para estas cuatro anualidades que hay planteados, tres millones setenta y seis mil novecientos veintitrés, el Gobierno de Aragón se ha comprometido a poner el 30% es decir, novecientos veintitrés mil setenta y siete, en cuatro anualidades a unos doscientos treinta mil euros anuales aproximadamente.

Es cierto que no es de los ejes que como he dicho, este Gobierno más haya querido fomentar, ha destinado a este programa el 5,6% del total de los programas a la ayuda de alquiler, pero entendemos que es una parte muy importante para asentar población en el medio rural.

Como digo, yo no sé si a mí, pero a otros compañeros seguramente, hay jóvenes que quieren quedarse a vivir en municipios pequeños y no tiene muy claro si esta ayuda pueden solicitarla, como además digo, es retroactiva desde el 1 de enero del 2018, pues consideramos que hay que darle ese impulso y que el Gobierno de Aragón se gaste todo lo presupuestado.

Vuelvo a recordar, es decir, en estas cuatro anualidades doscientos ochenta y cuatro mil novecientos jóvenes podrían adquirir con este importe de estos más de tres millones de euros, una vivienda en el medio rural.

Como digo, con esta iniciativa simplemente, pues digo que las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a impulsar y a dotar con partida económica suficiente, que sé que hay partida, pero yo no sé si es suficiente, este programa número ocho de ayudas

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

a jóvenes dentro del Plan estatal de vivienda 2018-2021, que otorga ayudas económicas directas a menores de treinta y cinco años para la adquisición de vivienda habitual y permanente, en municipios de menos de cinco mil habitantes en todo el territorio aragonés.

Espero que con esta moción simplemente demos un impulso y un recordatorio al Gobierno, para que este programa número ocho de ayudas a jóvenes, siga aportando esta ayuda económica.

Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Grupo Mixto.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: (...) elevar el rango de chapuza a semi chapuza con esto, ¿no? Decir que, a ver si lo consigo y evidentemente, le voy a sorprender porque usted ha hecho una cuenta de la vieja aquí interesante, tipo señor Campoy, que decía, cómo han comprobado que (...) tantos usuarios. Pues usted ha hecho igual, diez mil ochocientos, tanto de dinero, división, doscientos ochenta y cuatro mil. Bueno, bien, ojalá, ojalá no quiero desmerecer, ¿eh? Señora Zapater, entiéndame bien.

Pero fíjese, le voy a decir ya para empezar que estamos de acuerdo con usted. Fíjese que la intersección del aragonesismo lleva a veces a estas cosas, ¿no? Es decir, que estamos de acuerdo absolutamente en el planteamiento.

Eso que ha dicho usted que ha dicho, valor se le supone al consejero porque no le gusta lo de comprar las viviendas. Hombre, en fin, es mucho decir. Pues ahora vamos a intentar argumentar.

Mire, para empezar para el Gobierno de Aragón y para el partido que habla, con el Departamento de Vertebración, estamos a favor de la vivienda como derecho fundamental, a partir de ahí estamos empezando a trabajar en todas las cuestiones.

Y fíjese, nosotros y no le voy a recordar su pasado, ¿eh? Porque usted, pues no estaba y no quiero tampoco volver a lugares comunes. Hemos duplicado casi, las ayudas a vivienda y a políticas de vivienda, de cuatro millones setecientos mil a ocho millones novecientos mil, eso es la realidad objetiva.

No, no, no, espere, déjenme, déjenme seguir que no he acabado con el cartapacio, déjeme seguir. Entonces, evidentemente, en ese plan que usted ha nombrado del 2018 al 2021, pues efectivamente, aparece una cuestión más concreta que se criticó

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

a veces en su momento y yo también, porque dije, va a elevar los alquileres, la ayuda a los jóvenes menores de treinta y cinco años, no solamente para alquiler, sino como usted pone en su propuesta, para evidentemente comprar vivienda, también para eso.

Y efectivamente, eso significa que los jóvenes puedan tener una vivienda en propiedad, poder emanciparse y además en pequeños municipios inferiores a cinco mil habitantes, tal como se plantea. Y evidentemente el departamento, pues ha convocado ayudas para jóvenes ya previamente para el alquiler, como bien usted sabe y está diciendo constantemente.

Pero eso no acaba aquí, sino que efectivamente, en ese nuevo Plan de ayuda a jóvenes, usted ha dado las cifras que corresponden exactamente con tres millones setenta y seis mil como bien ha dicho usted, del Estado y novecientos veintitrés mil setenta y siete, por parte del Gobierno de Aragón. Y ahora yo le voy a explicar lo que se ha hecho y lo que se va a hacer.

Usted coincidirá con lo que ha propuesto, ¿no? Decida, se han gastado en ese programa ocho para el ejercicio de 2018 o se han comprometido, mejor dicho, quinientos mil euros para el alquiler, quinientos mil.

Si hacemos la cuenta de lo que hay, setecientos cuarenta y seis mil trescientos ocho, más doscientos veintitrés mil ochocientos noventa y tres, de este ejercicio, nos quedan todavía un crédito disponible, quitando esos quinientos mil de cuatrocientos setenta mil doscientos un euro.

Bueno, pues esas cuatrocientos setenta mil doscientos un euro, se van a destinar a ayudas económicas directas a menores de treinta y cinco años para la adquisición de vivienda habitual permanente en municipios de menos de cinco mil habitantes.

Coincidimos desde el principio hasta el final en su propuesta. Por lo tanto, ningún problema en ningún caso, habrá que cumplir una serie de requisitos, por debajo de cierto nivel de ingresos, que la vivienda no valga determinada cantidad superior a cien mil euros, etcétera, etcétera, etcétera, que tenga que vivir allí cinco años.

Y por qué y que tengan que ser viviendas de segunda mano. Usted también es muy aficionada al ARUs, se acuerda, lo dice siempre a la rehabilitación. Bueno, pues si lo que hacemos es comprar vivienda nueva, lo que puede provocar es especulación otra vez.

Por lo tanto, como hay alcaldes en esta sala que lo entienden bien y algunos municipalistas como usted y otros que hemos sido y ahora no somos, pues, evidentemente, tendremos que defender el patrimonio que tenemos de vivienda y que

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

los cascos urbanos se puedan de alguna manera, rehabilitar a través estos procesos. Por lo tanto, yo creo que es un mecanismo interesante.

Es decir que lo que estamos planteando en todo caso, es que efectivamente, haya ayudas que se van a convocar para esos jóvenes que usted dice que quieren comprar vivienda, cuatrocientos setenta mil y posiblemente en 2019 pues doblar la cantidad. Por lo tanto, en ningún caso problema ninguno con esta propuesta.

No hay ningún asunto que lo impida, y por otra parte, pues lógicamente, el departamento está siguiendo trabajando en la aprobación del Plan aragonés de vivienda. Es decir, que lo que usted plantea, vamos a votar que sí, porque es lo que se va a hacer el departamento. Celebro que hayamos coincidido desde el principio hasta el final y que además, la imagen del consejero de ser posibilidad de que estuvieran en contra de adquirir vivienda, pues quede un poco desmitificado.

Y espero señorías, que el nivel de este defensor de la propuesta, pues haya sido por encima un poco de la chapuza. Gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Ciudadanos.

El señor diputado SANSÓ OLMOS: Gracias, señor presidente.

A ver, en principio esta moción se vota a favor, ya tiene usted nuestro voto señora Zapater, porque a siete meses de unas elecciones, cualquier iniciativa que diga aumentar las ayudas económicas directas a cualquier colectivo y más en jóvenes, tiene el voto asegurado de todos y, ay del que no vote.

Dicho esto. Claro, es que es así, dicho esto, entramos ya en el alquiler, la compra, la rehabilitación, la regeneración urbana o como le quieran llamar. Yo personalmente lo que recomiendo a mis hijos que todavía son pequeños, pero ya les estoy adoctrinando, adoctrinando como dicen los catalanes. Pues, pues es que antes de los treinta o treinta y cinco años no comprenden, no comprenden vivienda.

Servidor ha estado muchísimos años de alquiler y conoce casos de muchas familias que están en alquiler y que se han planteado la compra, pues cuando ya tenían su trayectoria vital, asentada, más o menos.

Y en los pueblos, en los municipios de menos de cinco mil habitantes que serán los setecientos veinticinco municipios por ahí deben de andar, setecientos veinte municipios en Aragón. Pues hombre, tenemos unos cascos no voy a decir históricos, pero sí viejos, envejecidos, efectivamente se nos están cayendo, se nos están cayendo.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Y de la última, del último “burbujón” inmobiliario, pues aún hay esqueletos pendientes de acabar. Entonces, yo ya le digo, yo le voto a favor y faltaría más y tres veces si hace falta. Pero, quizá la reflexión en voz alta que deberíamos hacernos todos, si con esta importancia o cuatro, si con esta importancia, estamos señalando esta importancia que le damos a la adquisición de vivienda habitual y permanente, no estamos volviendo a poner esa cadena a los jóvenes.

Que luego, por otra parte, las empresas les pedimos o les piden una movilidad geográfica inmediata, casi. Entonces, hagámonoslo mirar, sí, sí, sí, siempre nos quejamos en España, en Aragón, de un déficit estructural de pisos de alquiler y ahora con este tipo de iniciativas lo que estamos diciendo es, vamos a ayudar hasta directamente a los mayores de treinta y cinco años. Ya les digo, no es mía la idea.

Yo recomendaría a todo aquel joven, que estudie, que viaje, no que estudie carrera universitaria, que estudie, que se forme, que viaje, que vuelva a su pueblo si quiere, pero que no compré antes de treinta o treinta y cinco años. Eso es lo que, desde mi humilde opinión, pediría.

Y si algún día somos, tenemos responsabilidad gestora en este tipo de urbanismo, apostaríamos, -perdón-, apostaríamos por la regeneración de esos, bueno es que vayan ustedes por esos pueblos, si es que están cerrados y si es que están todas las persianas abajo, si se nos están cayendo, con la caravana, ¿verdad? Se nos está cayendo, se nos están cayendo las casas.

Hombre, se nos están cayendo las casas, no oigo hablar de regeneración urbana, a ver cuándo conseguimos en España hacer una regeneración urbana integral de todo un barrio, pero hundiendo, demoliendo, bloques de viviendas que no cumplen ni queriendo el Código Técnico de la Edificación, ni eficiencia energética, ni accesibilidad, ni comodidad, ni nada de nada. Siendo valientes, esponjando, no sé si lo digo bien, igual alguno me.... esponjando esos núcleos que es difícil acceder, pues con esas comodidades del mundo de la vida moderna, como es un coche, verdad, hay calles muy estrechas.

Pero, claro, cuando una está embarazada, pues quiere llevar la compra hasta el mismo, hasta la misma planta baja de su casa, porque si no, quién va a querer vivir en un casco histórico o un casco envejecido, como decíamos antes y si encima tiene cuestras, pues ya ni le cuento. No sé si con estas reflexiones las compartirán en mayor o menor medida. Muchas gracias, señor presidente.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Creo que el experto en vivienda de Podemos o al menos para esta ocasión, como en otras anteriores, don Raúl Gay. Don Raúl tiene la palabra.

El señor diputado GAY NAVARRO: Muchas gracias, gracias presidente. Como diría Serrat, hoy puede ser un gran día, porque desde que llevo en las Cortes, que es un año, creo que PAR y Podemos vamos a votar lo mismo en vivienda. No aplaudo porque no puedo claro, pero bueno. Pero, también que quede claro, que nosotros votamos a favor de ustedes, ustedes aún estoy esperando a que voten algo. No, y me voy a quedar sentado, porque si no me cansaré.

Yo he dicho ya muchas veces y nuestro grupo parlamentario ha insistido, en que el derecho a la vivienda no se cumple, en que hay que priorizar el alquiler, no por las razones que dice el señor de corbata naranja, sino es que, va a juego hoy con su partido, sino porque el empleo es muy precario y hoy es muy complicado que la gente menor de treinta, de treinta y cinco años se hipoteque. Porque no sabe dónde va acabar dentro de un año, porque no sabe si va a tener trabajo, si le van a despedir a esta persona. En fin, muchos, muchos motivos.

Entonces, por eso defendemos el alquiler. Usted recuerdo, que defendían la propiedad privada y por aquí van un poco los tiros. Creo que prefieren, pues eso, lo de toda la vida, ¿no? Esto de un país de propietarios y no de inquilinos, pero bueno. En cualquier caso, nosotros preferimos que la gente tenga vivienda a que no tenga, sea en propiedad o sea en alquiler, y por eso, por primera vez, vamos a votar a favor y como creo que no hay que dar muchas más vueltas. Pues voy a ser breve y termino ya, gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Grupo Socialista, diputado Sancho.

El señor diputado SANCHO IÑIGUEZ: Gracias, señor presidente. Evidentemente, quiero que quede claro desde el Grupo Socialista y desde quien les habla, como un habitante habitual del medio rural, que hizo su proyecto vital en un pueblo. Para nosotros, cada joven, cada persona que pone y quiere hacer su proyecto vital en un pueblo, es algo que tenemos que apoyar, que apoyamos y que compartimos, que facilitamos y facilitaremos siempre que eso sea posible y hacerle lo más fácil posible la vida en ese territorio.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Eso, como lo digo, como alcalde, lo digo como, como ciudadano, y eso es lo que tenemos que hacer. Entonces vamos a apoyar su propuesta y voy a repetir a lo mejor cosas que se han dicho, o sea, que ha dicho el señor Briz. Venimos de una crisis, venimos de una disminución de ingresos que quien más sufrió, fueron los jóvenes y los más desfavorecidos y todavía hay gente que está pensando, no sé cuánto sueldo es mucho, pero, bueno, eso es otra cosa.

Tenemos presente el derecho a una vivienda, que lo dice la Constitución y lo dice el Estatuto de Autonomía, o sea, deberíamos de tener eso todos muy claro. Como mínimo, una persona tiene derecho a una vivienda digna. La vivienda como una necesidad elemental en cualquier país es un derecho fundamental y el comienzo, como he dicho, de un proyecto vital en cualquier parte del territorio aragonés, debe ser algo que nos alegra y que debemos apoyar y que nos identificamos totalmente con ello, los socialistas y creo que todos nosotros.

Políticas de vivienda, como una política fundamental del Gobierno, esto lo ha hecho este Gobierno y, como ha dicho el señor Briz, se ha duplicado con respecto al 2015 el fondo que se ha metido, que se ha dedicado, el Plan estatal de vivienda 2018-2021.

Entre los programas incorpora, pues a jóvenes de menos de treinta y cinco. Este programa tiene por objeto, facilitar el acceso a la vivienda digna en régimen de alquiler o propiedad. Quiero resaltar el derecho a la vivienda, más si cabe, en propiedad y en municipios pequeños, mediante la concesión de subvención directa a esa adquisición.

Se convocará ayudas como se ha dicho aquí, se requiere en el real decreto del convenio, el Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo, del ministerio, un convenio para las comunidades autónomas, el sistema de ejecución y distribución de los fondos económicos ajustados a lo posible a la peculiaridad de cada territorio, mediante un acuerdo que el Gobierno de Aragón ha hecho para hacer el convenio con el Ministerio de Fomento.

En el programa 2018-2021 ya se ha dicho aquí, tres millones setenta y seis mil novecientos pone la aportación estatal y la financiación autonómica, novecientos veintitrés mil. Ya se han dedicado creo, quinientos mil euros en este ejercicio para alquiler y nos quedarían entorno a cuatrocientos para apoyar la compra en el 2018, en torno a cuatrocientos mil euros.

Este plan, tiene como objeto ayudar a los jóvenes que puedan afrontar la emancipación y acceder a una vivienda que se ajuste a sus necesidades. Se incentiva la

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

compra de vivienda localizada en municipios pequeño tamaño y me quiero detener en dos cosas. No en todos los lugares, pero sí se da mayoritariamente, hay un problema en los cascos viejos, hay mayoritariamente sí, pero no en todos los lugares, hay casas abandonadas en pueblos pequeños. Y tampoco, no en todos los lugares hay carencia, hay casas cerradas, pero hay carencia de... me explicaré mejor, de vivienda libre.

En la zona donde estoy yo en mi pueblo, no hay vivienda libre, no hay ni una vivienda libre para poder alquilar, están las pocas que hay las tiene el ayuntamiento y están alquiladas. Hay casas cerradas, sí, pero no están a disposición de alquiler, necesitamos promoción y promover que es lo que se tiene que hacer como Gobierno.

Y que lo tenemos claro como socialistas y creo que lo tenemos claro todos, facilitar acceso a un terreno, que también teníamos problemas y que lo tenemos que, lo estamos mejorando y facilitar el acceso a la compra, a la construcción de vivienda. Eso es lo que tenemos que hacer, porque no hay vivienda libre en muchísimos pueblos de una provincia que es la más despoblada, como es Teruel. Eso es algo que tenemos que tener todos presente.

Y se está tramitando la aprobación del plan aragonés de vivienda, que implementa el Plan de vivienda estatal, y creo que con eso quedaría todo bastante encasillado. Yo me felicito de esto y me felicito de que haya dinero disponible, tendremos que informar, tendremos que llegar a todos para poder afrontar todo esto.

Pero a veces no solamente es el alquiler y no solamente es la rehabilitación, que también es importante, sí que a lo mejor también tendremos que empezar a apoyar la vivienda nueva, no grandes castillos, pero sí para vivienda digna de ciudadanos en pueblos pequeños. Apoyaremos la moción y muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Grupo Parlamentario Popular, en la figura de don Javier.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Muchas gracias, señor presidente. Voy a utilizar un minuto de mi turno, del uso de la palabra para mandarle un recado al señor consejero a través del portavoz de Chunta Aragonesista, que es el, que es el siguiente.

En toda la elaboración de cualquier norma en España intervienen funcionarios, en todas, en todas. Y como últimamente, señor consejero, cada vez que este Grupo Popular hace uso de la palabra para criticar la acción del Gobierno, el señor consejero, saca a los funcionarios por delante, le quiero mandar el recado, que es importante.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Dos cuestiones. La primera, este Grupo Popular, no es que respeta a la función pública, los funcionarios que hacen, que hacen su trabajo todos los días, los respeta, los aplaude y desde luego, los entiende como una pieza indispensable en la formulación y en la constitución de cualquier tipo de ley.

Y, en segundo lugar, es la única persona que cada vez que se le critica, saca a los funcionarios por delante. Por lo tanto, que se lo haga mirar el señor consejero. Dicho lo cual, señora portavoz del PAR, yo le anticipo que vamos a votarle a favor, faltaría más. De hecho, hasta ahora los dos, los tres únicos grupos que se habían preocupado, de verdad, no con demagogia y palabras por la vivienda de los aragoneses, habían sido el Partido Aragonés y el Partido Popular y Ciudadanos y lo voy a explicar.

El Partido Aragonés y el Partido Popular en la legislatura anterior, plantando lo que han sido los cimientos de una política de vivienda que ha continuado el señor Soro, es decir, el Gobierno del señor Lambán y el Partido Aragonés, el Partido Popular y Ciudadanos, aprobando a nivel nacional una normativa de vivienda. El Plan estatal 2018-2021, que hasta ahora era un plan indigno de Ciudadanos, del PAR y del Partido Popular y que ahora es un plan indigno ya también de Podemos, del PSOE y de Chunta Aragonesista.

Es decir, este plan indigno que nos va a favorecer que podamos tener, que nos pueda llegar subvenciones para la zona urbana, para nuestro territorio en materia de vivienda, en materia de rehabilitación y en materia de ayudas y desde luego que, desde el Partido Popular estamos muy contentos de que se apruebe, de que se prorrogue y de que ahora también sea un plan indigno del PSOE, de Chunta y de Podemos. Muchísimas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Bueno, si bien todos los grupos han mostrado aquiescencia, es preceptivo que votemos. ¿Votos a favor? **Como era obvio, unanimidad. Por tanto, queda aprobada la moción del Partido Aragonés.**

Y pasamos a la siguiente proposición no de ley como punto número, ¡ah! Perdón, sí, sí. Como tenemos tan trillado esto, me dice el letrado que explicación de voto. Adelante.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias, presidente. Brevemente, por agradecer a los grupos el apoyo a esta iniciativa, pero simplemente creo que era apropiada en el momento en el que es, porque como bien ha dicho el señor Briz, los

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

quinientos mil de este programa para el alquiler ya están gastados y los cuatrocientos mil están por gastar, nos queda mes y medio para que acabe el año. Pero, por lo tanto, agradezco el impulso a esta iniciativa. Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): ¿Algún portavoz, quiere la palabra? Bueno, pues en consecuencia, ahora sí pasamos. Punto número cuatro, proposición no de ley sobre señalización vertical de N260 a la altura de Jánovas, en este caso, por el Grupo Ciudadanos y tiene la palabra don Jesús Esteban por ese grupo parlamentario.

El señor diputado SANSÓ OLMOS: Gracias, señor presidente. Bueno, traemos esta proposición no de ley que se habrán dado cuenta, se habrán dado cuenta ustedes, que está registrada hace bastantes meses, mayo de 2017. Bueno, esta mañana no estaba, pero... en fin. Lo decimos porque, sinceramente nos hemos acercado esta mañana porque pensábamos que igual era necesario retirar esta iniciativa, porque el Gobierno de Aragón suele, suele estar rápido con esas iniciativas que puede hacer relativamente rápidas, fáciles, sencillas y fácilmente ejecutables, como digo.

En fin, saben ustedes, ya conocen el entorno del río Ara, aguas arriba de Boltaña y Jánovas concretamente y yo quería recordarles pues eso que, en esa zona del Ara, en ese valle, Jánovas, hace unos cuarenta años, poquito más se libró una batalla, la batalla de verdad entre David y Goliat y que ha ganado David, curiosamente. En Europa, si viajan ustedes, habrán visto que los campos de batallas suelen estar señalizados, precisamente para que sus ciudadanos, pues conozcan y sobre todo, no olviden. No olvidemos su historia. Vale.

Parece que los aragoneses, españoles también, nos cuesta un poco más señalar lugares en los campos de batalla. Yo creo que sí que, que, si pasan ustedes, creo que parafraseando una intervención que dijo el señor consejero, parecía que el tiempo se había detenido en esa zona del Valle del Ara. Decía que todo estaba en calma, no hay, hay silencio, desde poco más arriba de Boltaña hasta Santa Olaria y Javierre, hay silencio.

Silencio, pues solo roto, pues bueno, pues por buitres como los que hemos visto hoy o por esos habitantes de Jánovas, exhabitantes de Jánovas que se resisten y que están devolviendo a la vida ese pueblo, ¿verdad? Y yo creo que, que no hay nada peor que condenar al olvido, cualquiera de los núcleos que sean deshabitado en esa zona y por extensión, pues cualquier pueblo que se pierde, que se vacía y que deja de existir.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Primero se van las personas y al final, ni siquiera los vecinos de los pueblos de al lado se acuerdan del nombre muchas veces de ese pueblo, ¿verdad? Yo creo que toca, toca precisamente no solo por esa dignidad del pueblo, de esos habitantes que se están esforzando en devolverlo a la vida, sino porque hay motivos más que suficientes para poner en valor esa zona del valle y me explico.

En diciembre de 2017, se declaró el único... el que parece ser, no estoy seguro yo, no me atrevería yo a decir esto, el que parece ser el único puente colgante del siglo XIX que se mantiene en España y en los países del entorno y que conserva sus elementos estructurales originales, incluido el singular sistema de cables, formados por alambres paralelos, según reza el decreto por el que se declara Bien de Interés Cultural en la categoría de monumento.

Creo que pasó algo raro aquí con esta declaración, creo que cambiaron la categoría, pero bueno, sea como sea, ese puente merece la pena una visita, ese puente, ese entorno y sobre todo, el casco urbano de ese pueblo que está volviendo a la vida, como digo. Evidentemente, si la carretera más cercana que nos acerca a Jánovas carece de la más mínima señalización, les puede pasar como me pasó a mí la primera vez que fui a propósito a ver ese pueblo y es que me pasó.

No puede estar señalizado ese núcleo porque no está habitado, el Ministerio de Fomento, nos va a decir ante una iniciativa de decir, oiga, pongan ustedes el mismo cartel que hay en Santa Olaria o que hay en Javierre. Nos va a decir, no, es que ese núcleo no está habitado.

Pero yo, repito, repito, e incido y les hago ver, subrayo que tiene muchos atractivos turísticos, como bien recordó el presidente Lambán en verano de 2017, cuando se acercó a Sobrarbe, creo que fue la última visita o ha venido y se comprometió efectivamente, a impulsar el desbloqueo del Plan de restitución de Jánovas y elogió el modelo turístico de esa comarca del Sobrarbe, que creo que es la que mayor número de alojamientos turísticos tiene en Aragón.

Pongamos en valor ese activo y a todos los visitantes, a todos los que transitan por ese tramo de la N260, informémosles que allí hubo una batalla y que allí la ganaron los habitantes de Jánovas y si quieren, que se acerquen. Decía el presidente de la Fundación San Miguel de Jánovas y el resto de exhabitantes que suelen, suelen aparecer muchas, muchas visitas los fines de semana a ese núcleo y más, desde que se ha puesto de moda en muchos medios de comunicación nacionales.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Y me decía esta mañana, que les ayudan, que el hecho de que vengan esas, esas visitas les ayuda. Yo creo sinceramente que, en esa curva de la N260, debería haber alguna indicación, alguna indicación que hiciera referencia a un entorno natural precioso, que se salvó de morir bajo las aguas de ese embalse, a ese puente declarado Bien de Interés Cultural y, sobre todo, a ese núcleo de Jánovas que vuelve a la vida.

Lo que hay ahora mismo es, en el Mirador de Jánovas en una curva, en una curva que da miedo, únicamente existe la estructura al (...), da pena, de un panel informativo que no sé y bueno los baches. Cabe el coche a uno ahí dentro en los baches aquellos, no sé si ese panel informativo, se puso desde el ministerio, desde la diputación provincial o desde el ayuntamiento o desde el Gobierno de Aragón, pero efectivamente, ahora no queda nada de ese Mirador de Jánovas.

Simplemente les estoy solicitando que, desde aquí, mandemos un mensaje claro a esos habitantes, porque es la manera más sencilla de hacer, de dar un recuerdo a lo que pasó allí y brindar la oportunidad a todos aquellos que se acercan cada fin de semana a que lo vean, a que lo vean, a que crucen, a que crucen el Ara, que vean el entorno, que aprecien lo que tenemos. Y decirles a los habitantes de Jánovas que no están solos, con hechos como este. Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Grupo Mixto.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente. Señor Sansó, le agradezco la forma literaria que ha tenido y metafórica, porque me ha creado en un momento determinado una confusión, una batalla ahí, digo Dios mío y yo eso no me lo sé. Pero claro, luego he visto que era una metáfora, ¿no? La batalla, que me parece una bella metáfora.

Yo espero que no le pase y para eso está la señalización, como usted que se pase, pero esto no es ejercicio de buena voluntad y poner ahí un trozo de cartón con una estaca cualquiera, y dice, mire usted aquí está, esto es más complicado, claro. Y usted lo sabe bien y por eso dice, “remitir a la Secretaría de Estado de Turismo la solicitud”, que evidentemente lo vamos a hacer y vamos a aprobar esto.

Pero claro, hay que tener en cuenta que ese manual de señalización turística de Aragón, está relacionado a través del acuerdo que se tuvo el 10 de abril del 2018, con el sistema de señalización turística homologado denominado SISTHO, la Red de Carreteras del Estado, y esto no se hace con tanta facilidad.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Porque vamos a ver, en el año 2015, se introdujeron varios lugares, les voy a dar algunos de ellos para que vean la entidad, para que vean la entidad, no digo que Jánovas no hay ninguna duda al respecto, de lo que pensamos Chunta sobre Jánovas y lo que hemos defendido y seguiremos defendiendo.

Pero claro, esto es una cuestión de más complejidad. Loarre, Peracense, Iglesias del Serrablo, el Maestrazgo, el Parque de Cultural del Río Martín, Parque Faunístico de Lacuniacha, Parque Geológico de Aliaga, los Puertos de Beceite, Valderrobles, la localidad de Roda de Isábena, las tierras de Gúdar Javalambre y los valles de Pineta, Chistau y del Aragón, en fin. Quiero decir que, los requisitos que se solicitan no son baladífes, es decir, que se necesita lógicamente una serie de condiciones.

Pero, en todo caso, nosotros efectivamente, desde el Departamento del Gobierno de Aragón tenemos la voluntad de poder llevar a cabo lo que usted solicita y para eso, pues vamos a intentar solicitar, como bien sabe usted y lo ha dicho ahí en su propuesta, a la Secretaría de Estado de Turismo. Pues decir, exactamente que bueno, pues que estamos interesados en que se incluya un destino en ese catálogo SISTHO.

Bien, esto es lo que se va a hacer y otra cosa será lógicamente que, bueno, pues sea capaz de cumplir los requisitos de la ficha tipo que te pide, pues el período de apertura, el número de visitantes, características (...) destino, referencia de canales de información, servicios, productos de destino. Bueno, unos umbrales que te solicitan para poder cumplir eso, lógicamente, y además usted sabe luego que, una vez que te han aprobado el Estado esto, la financiación corre a cargo de la comunidad autónoma, pero sería seguramente un tema menor.

Es decir, que se va a hacer, se va a intentar y se va a llevar a cabo en la medida de lo posible, teniendo en cuenta, además, que la Comunidad Autónoma de Aragón es la segunda en señalización de este tipo de las comunidades autónomas. Por lo tanto, es decir, que vamos a hacer, vamos a tener en cuenta y se va a enviar la propuesta del SISTHO para ver que bueno, pues lógicamente, se pueda llevar a ese catálogo y se pueda señalar.

Pero aquí quizá, yo, es una opinión, una opinión, pero hacer una propuesta de Jánovas, recurso turístico urbano o poblacional, desfiladero del río Ara natural y el puente colgando, en fin, bueno, vamos a ver. En todo caso, el planteamiento yo creo que es razonable, sería interesante que se pudiese conseguir, pero también tengo que decir que Jánovas tiene que consolidarse, porque Jánovas es un signo emotivo de identidad y de muchas más cosas.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Pero claro, explicarlo eso en una ficha, no es tan sencillo, es decir, que no nos llevemos luego a sorpresa, cuando se diga. Mire, es que no cumple determinados requisitos, bueno, vamos a verlo. Pero, en todo caso, yo comparto su propuesta de solicitarlo, presentarlo y bueno, pues que la secretaría, como usted bien ha puesto de Estado de Turismo, pues decida al respecto con lo que se plantee.

Por lo tanto, esta es la posición del Grupo Parlamentario o la Agrupación Parlamentaria de Chunta en el Grupo Mixto y bueno, pues yo creo que coincidiremos todos la mayoría de poder ejercer esto y ver lo que ocurre con la respuesta al respecto que se tenga. Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Partido Aragonés.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias, presidente. También va a contar con el apoyo del Partido Aragonés. Yo creo que, por no repetirnos un poco todos, pero es cierto que, como bien usted nombra, estamos hablando de una carretera nacional y aunque esta es la comisión de las carreteras, no tanto de las nacionales, ya nos gustaría poder opinar también de las carreteras nacionales. Seguramente haríamos alguna cosa más.

Por eso nombra lo de remitirlo a la Secretaría de Estado de Turismo, esta propuesta de señalización turística y he visto al señor Briz un poco dudoso, pero bueno, es verdad que la única labor que podemos hacer desde Aragón es, instar a esa Secretaría de Estado, como bien se ha dicho, pues el enclave natural, el origen, la historia y el propio puente colgante, son un contexto muy interesante a nivel turístico.

Y, pues bueno, esperaremos esa respuesta y desde luego, va a contar con el apoyo del Partido Aragonés. Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Parlamentario Podemos, diputado Corrales.

El señor diputado CORRALES PALACIO: Gracias, presidente. Señor, Sansó, usted hablaba de silencio en el Valle del Ara. Y yo creo que en el Valle de Ara nunca ha habido silencio, porque siempre se ha escuchado el eco y los gritos de la justicia, de la injusticia que se cometió con Jánovas.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Bueno, ya le adelanto, señor Sansó, que votaremos a favor y además con el tema de Jánovas siempre desde Podemos hemos estado sensibilizados con este pueblo. Además, desde el primer presupuesto de esta legislatura intentamos meter vía enmiendas, partidas para Jánovas y también hemos presentado diversas proposiciones no de ley, además en la que, en alguna se pedía un plan de restitución de Jánovas y en los presupuestos también presentamos una enmienda de setecientos mil euros para dicho plan.

Además, otra también en la que se pedía, que se acometan las necesarias infraestructuras para la restitución de Jánovas, suministro eléctrico, construcción del puente de acceso y suministro de agua, entre otras necesidades de los vecinos y otras muchas más.

En esta proposición no de ley, usted pide la señalización efectiva para el conjunto de Jánovas a la Secretaría de Estado y quiero hacer una, una pequeña enmienda *in voce*, porque hay... en la que tendría que suprimir, le pedimos que suprimiera las dos palabras parcial y totalmente, porque es o parcial o total, más que nada.

Queda solo suprimiendo esas dos palabras, “que las Cortes de Aragón instaba al Gobierno de Aragón a remitir a la Secretaría de Estado de Turismo la propuesta de señalización turística del conjunto formado por el núcleo urbano y el entorno de Jánovas”, quedaría así.

Porque no sabíamos si parcial o total, preferimos total y el resto igual, eso es. Además, usted, señor Sansó, esta proposición no de ley la registró justo un día antes, justo un día antes de la moción de censura de Mariano Rajoy, a Mariano Rajoy.

Y yo me pregunto, ¿no podía haberlo hecho unos días antes al anterior gobierno?, en el que ustedes, como grupo político Ciudadanos erais muletas del PP y nos habríamos ahorrado todas estas, estos minutos... El año pasado, claro, bueno pues perdone usted, había leído 2018, bueno me da igual, pues mira mejor todavía me lo pone, me lo pone todavía mejor, se lo podía haber pedido antes y como eran muletas del PP y nos hubiéramos ahorrado todo esto. Así que bueno, lo dicho que votaremos a favor.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Grupo Socialista, diputado Pueyo.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

El señor diputado PUEYO GARCÍA: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor Sansó, ya se lo expliqué en privado, pero se lo voy a decir también en público. Nos gustaría que estas propuestas que realizan aquí en las Cortes, su grupo parlamentario y que interesan tanto al territorio, se pusieran en conocimiento de las administraciones y asociaciones a las que implican.

Sabemos que ha hablado con los vecinos de Jánovas, con el presidente de la asociación, pero también nos hubiera gustado y yo he tenido la oportunidad, si han podido visitar la zona de hablar con el alcalde del ayuntamiento al que corresponde Jánovas, que es fiscal. Porque ya le digo que estaría encantado de hablar con usted para estas cuestiones y supongo que le habrá dicho el presidente que, señalar Jánovas para los vecinos es un paso más para el resurgimiento de su pueblo.

Después de sufrir y padecer el proyecto de construcción de un pantano que iba a anegar su localidad, que por suerte y por la lucha de toda esta gente de la comarca del Sobrarbe, pues nunca se llegó a ejecutar. Y además, pues después de ver como sus casas, las destruían las personas que ahí querían construir el pantano.

Cuando dice que, hay que apoyar la iniciativa porque no están solos los vecinos, lo mejor que podíamos hacer desde estas Cortes es ayudar económicamente a sus reivindicaciones y así poco a poco que se vaya recuperando la vida en este bello paraje del Pirineo.

El Gobierno de Aragón durante este tiempo, de esa legislatura ha puesto ya, ha licitado la construcción del acceso desde San Felices, para que pueda haber vía rodada hasta al propio pueblo.

Se ha catalogado el puente, como usted ha dicho, BIC. El único que se mantiene en España, el único puente colgante que se mantiene en España del siglo XIX, ha llevado la luz hasta el pueblo, ha invertido la mejora de caminos y recuperación de fincas, está realizando la primera fase de recuperación de servicios en las calles y ha concedido una subvención para la recuperación de los terrenos públicos que se expropiaron en su día.

Es verdad que como usted explica que la existencia de una adecuada señalización turística, puede repercutir favorablemente el desarrollo turístico de nuestro territorio, de nuestra comarca, como bien ha dicho, es la comarca que más alojamientos turísticos tiene en Aragón. Y puede ser una cuestión también importante a nombrar.

La señalización turística en Aragón, como usted bien también sabe, se rige por el sistema de señalización turística homologado denominado SISTHO, que se refiere a la

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Red de Carreteras del Estado y como esta iniciativa se refiere a una carretera nacional, pues tiene que estar englobado dentro de este sistema.

El sistema en su día empezó con doscientos cuarenta y dos destinos de los cuales están en tres categorías, cultural, naturaleza y sol, y playa. En Aragón se correspondieron en primera instancia veinticuatro, cuya ejecución fue asumida por el ministerio en el año 2000 y 2001. Luego en el 2007 fue ampliado el catálogo de destinos en Aragón en quince destinos más, cuya ejecución también la pagó el Ministerio de Fomento, en algunos casos con notable retraso, porque algunos carteles se han instalado en este año y en el año pasado, tras diversos requerimientos efectuados por el Gobierno, por la Dirección General.

Y en el año 2015 también se incluyeron doce señalizaciones más en el catálogo, lo cual implica que a partir de entonces ya es el Gobierno de Aragón, quien financia, quien costea y quien conserva las señales. Al final, como decía el señor Briz, Aragón se ha colocado en la segunda posición con un total de cincuenta destinos, sobre trescientos noventa y ocho que hay en toda España.

Y también creo que es una pena que desde que se entregó la iniciativa en estas Cortes, se debata hoy. Y le explico el porqué.

Hace pocos días el Gobierno de Aragón envió las nuevas propuestas de recursos o destinos en Aragón a la Secretaría de Turismo, y creo que esta petición pues va a estar fuera de plazo, a no ser que podamos añadirla, podamos añadirla a estas propuestas que se enviaron, por lo cual, bueno, pues creo que también sería interesante conocer si es posible o no es posible.

Como bien sabe, el Grupo Socialista apoyará su iniciativa, aunque ya le digo que en otras ocasiones nos gustaría que, teniendo esa posibilidad, pues lo pueda comentar con las partes implicadas como puedan ser en este caso el Ayuntamiento de Fiscal.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Diputado Oliván Bellosta, Grupo Popular.

El señor diputado OLIVÁN BELLOSTA: Gracias, presidente.

Me sorprende señor Pueyo lo que acaba de decir, porque de la misma manera que ha dicho que se tenía que haber comunicado con el municipio el señor Sansó, para

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

dar a conocer esta propuesta, cuestión que comparto porque, además, la propuesta tiene que venir del municipio a la Dirección General de Turismo.

También entiendo que, si la Dirección General de Turismo conocía ya de antemano esta iniciativa, debería haber preguntado al proponente o al Ayuntamiento de Fiscal, si le interesaba incorporar la Señalización de Jánovas y el puente en esa relación de destinos que ha propuesto hace unos días, según ha dicho a la Secretaría General de Turismo. Yo así lo hubiera hecho.

Vamos a ver, es una cuestión, ahora es una cuestión que siempre ha estado allí, pero no hace tanto, cuando uno pasaba a la frontera del Portalet o de Somport, se sorprendía de ver en Francia múltiples cárteles. Antes ha comentado lo de los campos de batalla, pero, *châteaux*, de cualquier sitio, *vignobles*, de cualquier sitio permanentemente, lo cual, a uno, le generaba una envidia sana.

La primera vez que uno se percató de que la cosa ya no era igual, fue cuando descubrió que al lado de Erla, había un monasterio que se llama Monlora. En la A-23, en la A-23 la única señalización que había era el Monasterio de Monlora, cuyo cartel indicador estaba a la altura de Zuera. Y ninguno más y ninguno más.

Desde entonces se ha avanzado, obviamente, mucho, se ha comentado el número de carteles anunciadores o turísticos que hay en estos momentos en el marco del sistema SISTHO, en carreteras estatales que ascienden a cincuenta y cuatro, incorporando los doce que se aprobaron en el año 2015, creo recordar.

Se han dicho aquí cosas que parecen menores, pero son importantes. En primer lugar, lo ha comentado el señor Briz, una cosa es proponerlo y ya estamos fuera de plazo para esta tanda, pues parece ser, y otra cosa es que lo autoricen.

Yo entiendo que la Administración aragonesa, -yo así lo haría- antes de proponer un destino turístico, un recurso como podría ser éste, consultaría con la Secretaría General de Turismo, para que las garantías de valoración sean no máximas, totales. Porque siempre se está a tiempo de hacer el ridículo y en estas cosas no hay que hacerlo.

Y digo esto, porque se ha comentado que no es pedirlo y ya está, sino es pedirlo y para que se seleccione tiene que cumplir una serie de requisitos que están establecidos y que no son cuestiones menores.

Yo por supuesto soy favorable a que se ponga un cartel de (...) turística en Jánovas, incluyendo el pueblo y el puente. Y seguramente muchos más, además creo

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

que en ese entorno, por muchas razones que se han apuntado y otras más, es más que interesante.

Pero habrá que pensar, no nosotros, la Dirección General de Turismo correspondiente en el momento correspondiente, si cumple con los requisitos que establece la Secretaría General de Turismo. Eso, eso de antemano.

Y tener muy claro que en ese procedimiento, tiene que haber un proponente a la Dirección General de Turismo y así está establecido en la normativa SISTHO. Y ese proponente, y vuelvo a lo que ha dicho el señor Pueyo, entiendo que tiene que ser el Ayuntamiento de Fiscal. A lo mejor haciéndose eco de esto, aunque ya ha sido con los tiempos al revés, debería solicitar para cuando corresponda la incorporación de este destino, recurso turístico, en la siguiente propuesta que haga el Gobierno de Aragón a la Secretaría General de Turismo.

Y otra cuestión que quiero añadir, creo que ha sido el señor Briz que ha comentado que, era un tema menor el tema económico, lo que es menor es el presupuesto de la Dirección General de Turismo de este Gobierno.

Solamente los seis cárteles, los seis cárteles que se han financiado de la última tanda de aprobados en el año, con cargo a los presupuestos de 2007 le han costado al Gobierno de Aragón, porque tienen que asumir la colocación y la conservación y el mantenimiento, doscientos treinta y ocho mil euros, para un presupuesto que no llega a nueve millones, me parece que es, ¿no?

Es un porcentaje alto para una cuestión aparentemente menor y hablo en seis carteles, o sea que el porcentaje es importante. Por cierto, los correspondientes a la provincia de Teruel, que son tres que ya están colocados con cargo al 2017, presupuesto de 2017, se han financiado con cargo al presupuesto del 2017 del FITE.

Y hay que suponer que los que se han debido colocar estos meses, digo han debido, porque no tengo constancia que estén colocados, otros tres, también suponemos que se habrán financiado con cargo al FITE.

En definitiva, vamos a apoyar esta iniciativa, pero dejándome claro cuál es el contexto en el que nos movemos y quién tiene que ser quien lo solicite, que entendemos que tiene que ser ayuntamiento y en todo caso y en todo caso, que se haga una reflexión razonada por parte del Gobierno de Aragón, en connivencia con la Secretaría General del Estado, para analizar si efectivamente este destino y otros que se puedan plantear a futuro, porque me consta que a partir de que esto se ha hecho público y hay otros municipios que estén interesados, que se haga en todos los casos una valoración previa

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

de si evidentemente o efectivamente, cumplen los requisitos establecidos por el SISTHO, para ser incluidos en el catálogo.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Muy bien. Hay aquí ¿escencia? pero, cómo se pronuncia el diputado don Jesús Esteban respecto a lo dicho...

El señor diputado SANSÓ OLMOS: No hay problema en admitir la enmienda. Si se refiere a quitar, entiendo las palabras, “parcial o totalmente”. Sí, sí, sí. No, lo habríamos puesto precisamente para que hubiera cuantos más argumentos mejor. No hay ningún problema en admitir la enmienda.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Bien, pues pasamos a la votación material.

Votos a favor. **Unanimidad** en consecuencia. Explicación de voto. Ciudadanos.

El señor diputado CORRALES PALACIO: Sí. Perdón, hay que agradecer la predisposición de todos los grupos parlamentarios y efectivamente, yo es que solo, solo les estoy proponiendo aparentemente un cartel, no el que hay señalando el Castillo de Loarre, que mide nueve metros cuadrados.

Pero nos vale con el del Monasterio de Sijena, que es así de un metro. Y sí, hoy me ha recordado el señor presidente de la Fundación San Miguel de Jánovas, que se lo había comentado hace casi dos años, sí que se lo había comentado.

Es cierto y peco aquí y pido disculpas, que al señor De la Rosa tenemos pendiente una comida y se lo puedo comentar y pedirle perdón. Pero insisto, la única, el único interés de esta iniciativa es que Jánovas, deje de ser un pueblo sin nombre.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Grupo Aragonés, don Andoni Corrales.

El señor diputado CORRALES PALACIO: Nada, por cortesía, agradecer que haya aceptado la enmienda *in voce*.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Diputado Pueyo, diputado Oliván. Bueno, en consecuencia, retomamos, ¿hay alguna cuestión al apta?

Ruegos y preguntas. Bueno, veo entre parientes que va a haber que hacer aquí una agrupación de electores, porque estamos siempre de acuerdo en todo. Venga adelante.

¿Andoni, metemos ahora o lo dejamos para el Pleno? ¿Para Pleno? Bien. (...)

Que Podemos, ya sabéis que siempre pide que lo hagamos, por tanto, la fijamos para los jueves de Pleno, para no equivocarnos, aunque vamos siempre... Pero bueno.