

(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):* Don Jesús Guerrero de la Fuente, don Jesús Guerrero de la Fuente, puede ocupar su escaño. (...) Por eso, por eso.

Hola, buenas tardes, señorías, equipo técnico, distintos invitados que vendrán a la sala, empezamos como es de uso, con la comparecencia del consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, en este caso a petición del Grupo Parlamentario Podemos, para informar sobre el contenido de la Comisión Técnica de Seguimiento del Corredor Cantábrico-Mediterráneo.

Por tanto, don José Luis Soro Domingo, está usted presto, puede empezar. Sí, estaba precisamente diciendo que es como en Pleno, en inconsecuencia, doña Marta Prades.

*La señora diputada PRADES ALQUÉZAR:* Gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor consejero y las personas que le acompañan hoy a esta comisión. Señor consejero, registramos esta solicitud de comparecencia, pues justo un día después de que usted asistiera a la reunión de la Comisión Técnica de Seguimiento del Corredor Cantábrico-Mediterráneo que se celebró en octubre.

Yo creo que entenderá que pidiéramos con tanta urgencia su comparecencia, porque las declaraciones que conocimos a través de los medios de comunicación, pues la verdad, nos parecían preocupantes, ya que usted mismo, calificaba como decepcionante los resultados de esa comisión.

El objetivo de esta comparecencia, no es otro más que conocer de primera mano lo que allí se habló, los pasos, los trámites que se están realizando, lo que afecta a esta infraestructura. Y bueno, yo creo que todos los estamos aquí, tenemos claro que la ciudadanía se está volcando en reclamar esta infraestructura, que tenemos focalizado nuestro interés en ella.

Y que es importante en aras de la transparencia de la comunicación y la defensa de esa infraestructura, como bien digo, que por su parte nos cuente lo que allí se habló, sus preocupaciones, porque principalmente lo que a nosotros nos hicieron saltar las alarmas, fue que el contenido, usted lo considerara como decepcionante.

Sus declaraciones y la expectativa que genera la construcción de esta infraestructura, pues creemos que es motivo más que suficiente para que venga usted aquí a contarnos ese contenido. Usted dijo cosas como que, “en este año se han producido compromisos políticos al más alto nivel, para la creación de un Corredor

(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]*

Cantábrico-Mediterráneo de altas prestaciones”, y esto es lo que nos preocupa, “que no se han visto reflejadas en la reunión de la comisión de seguimiento.”

¿Qué es lo que no se ha visto reflejado en esa comisión? ¿Qué es por lo que tenemos que estar alerta? ¿Y qué es lo que debemos reclamar o con un afán de participación y de colaboración? Sí, le quiero decir la palabra reclamar. Para que Adif, ejecute lo que tenga que ejecutar o los Gobiernos ejecutan lo que tengan que ejecutar.

Usted dijo que Adif, no presentó nada, más allá de lo que estaba contemplado ya en el plan director. Y entiendo yo que de esas declaraciones de Adif, están muy por debajo de las expectativas que tenemos la ciudadanía aragonesa y valenciana, la incluyo aquí, porque esta reclamación afecta a las dos comunidades.

Me gustaría saber si usted ya ha hablado con Adif, si ya le han explicado más allá de ese plan director, qué contemplan, qué no contempla, hasta dónde piensan ellos llegar o si van a ser un poco más ambiciosos o si usted ha conseguido arrancarles algún otro compromiso, más allá de ese plan director.

También nos gustaría que nos informase, si ha tenido ya lugar, la reunión que planteaba pedirle junto con el Gobierno valenciano, al secretario de Estado o al secretario de Fomento o al secretario general de Infraestructuras. Para ver si el Ministerio de Fomento, pues contempla esa vía, que sea una vía de altas prestaciones. Si ya ha tenido esa reunión, si han llegado a algún acuerdo a lo largo de estos días.

Desde la comisión técnica, ha habido varios hechos, varios sucesos que se han ido encadenando y que han desembocado varias noticias sobre este corredor. Y creo que podemos aprovechar esta comisión para que usted nos vaya informando de todas ellas.

De la comisión de seguimiento, aunque el presidente del Gobierno, quien lo anunció, es que quizás usted pueda darnos algo más de información sobre esa figura que se ha creado de coordinador de esa comisión de seguimiento y que fue nombrada esa figura por el ministro Ábalos. No sé si ha sido nombrada ya, si no ha sido nombrada, si tenemos persona a la que dirigirnos o de momento sigue siendo un futuro.

Si conoce, ¿cuáles serán las funciones de ese coordinador? ¿A quién va a tener que rendir cuentas y nosotros, como o usted, perdón, como Gobierno, tendrá capacidad de interpellarla y de tener una comunicación fluida con él, para que esa información nos llegue a Aragón de primera mano? Lo que nos interesa principalmente, es conocer en tiempo y forma, todo lo que afecta a esta obra.

Y luego ya, el hecho más relevante que sin duda es, pues que la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, ha rectificado, ha incluido este eje en 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]*

financiación de la Red Transeuropea de Transporte. Y creemos que es un paso importante, pero no es el último paso y faltan algún un último empujón, para que realmente podamos estar satisfechos en el apoyo a esas infraestructuras.

Sabemos que en diciembre tiene que votarse en el plenario del Parlamento Europeo, ¿cuáles son los pasos que faltan hasta esa votación? ¿Qué supone que esa votación se lleve a cabo? ¿Qué compromisos implican al Gobierno? Porque sabemos y eso nos satisface, evidentemente, que garantizaría la financiación. Un 50% de esa financiación del Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Pero también nos gustaría saber, ¿qué compromisos afectan a la parte estatal y autonómica? Eso es lo que nos gustaría que nos comentase.

Y luego, hay una parte de toda esta historia, digamos y que realmente nos preocupa, pero que yo no sé si usted es la persona que debe contestarme, porque voy a hacer referencia al compromiso que el señor Lambán hizo, lo hizo público y era su apuesta irrenunciable por el desarrollo del Corredor Mediterráneo, por Zaragoza, Barcelona, Tarragona.

Yo, me cuesta entender, yo no sé si ese compromiso, del señor Lambán, esa carta de compromiso que firmó, bajo mi entender, choca frontalmente con lo que estamos defendiendo en Europa y lo que estamos defendiendo la ciudadanía.

Yo no sé si eso se ha corregido y si usted, pues tiene a bien y tiene esa información, me la pueda resolver, porque realmente todos los pasos, todos los avances que estamos dando en esa línea, están muy bien, pero tenemos que tener claro hacia dónde van esos pasos que estamos dando.

Si van hacia Teruel o si van hacia Tarragona, porque, evidentemente nos importa, nos importa la gente del territorio. No nos parece de fiar o nos genera dudas, que a estas alturas, todavía no sepamos, cuál es el trazado definitivo o la apuesta de este Gobierno.

Y luego también, hemos sabido y hemos conocido y nos gustaría que nos pudiese informar, si puede, que los colectivos vecinales quieren participar en el seguimiento de esa obra, lo han reivindicado en la calle, han peleado por ella y creo que en aras de la participación y de la transparencia que tanto nos gusta reclamar en estas Cortes, pues estaría muy bien saber si van a tener ese espacio.

En participación, información, conocer de primera mano lo que se hace, todo aquello que pueda generar confianza en un Gobierno que trabaja por unas infraestructuras dignas.

(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]*

Estamos viendo estos días, pues bueno, que tenemos todo el problema en Teruel, que es el cierre de la térmica de Andorra, no son casos similares, pero sí son dos procesos que evidentemente, merman gravemente la viabilidad del futuro de la provincia de Teruel.

Creemos que pelear por ese eje cantábrico, mediterráneo, por Teruel, es importante, es un... todos lo hemos dicho aquí en contadas ocasiones, vertebración, asienta población, genera trabajo, genera futuro y realmente creo que todo lo que nos pueda usted aquí aportar aquí, información, ya le digo y le hacemos comparecer, únicamente para que nos informe.

No tenemos nada que recriminarle, de momento afortunadamente, simplemente han sido muchos los procesos en este corto espacio de tiempo que han afectado a esta obra, desde la comisión de seguimiento, hasta lo recién aprobado en el Parlamento Europeo. Y, realmente, la voluntad con la que venimos aquí es de escuchar y de recoger toda la información que usted nos pueda aportar. Así que, no agoto mi tiempo y prefiero que sea usted el que nos pueda contar alguna cosa.

Muchas gracias.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Señor consejero.

*El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO):* Sí, muchas gracias, señora Prades. Muchas gracias por plantear esta comparecencia, creo que es muy oportuna. Muchísimas gracias por su tono constructivo.

Nos jugamos mucho, nos jugamos mucho y por lo tanto, espero que todos sigamos en este tono constructivo de consenso, entendiendo que es trabajo común, gobierne quien gobierne que es algo absolutamente secundario. Cuando tenemos una visión de Aragón, una visión de país y una visión estratégica.

Mire, empiezo por una cuestión que usted ha planteado. ¿Cuál es la apuesta de este Gobierno? Y creo que usted estaba hace unos días en el Paraninfo, cuando el presidente, Lambán inauguró unas jornadas organizadas por la Cámara de Comercio sobre el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, unas jornadas muy interesantes. Y ahí el propio presidente, dejó claro cuál es la apuesta de este Gobierno.

Yo lo he dicho muchas veces, pudo usted escuchar allí directamente al presidente del Gobierno. Y pasa fundamentalmente en materia ferroviaria, por dos

(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]*

infraestructuras que son para nosotros, lo digo en plural, representando al Gobierno, absolutamente prioritarias.

El Cantábrico-Mediterráneo y el Canfranc. Dos infraestructuras que no son cuestiones separadas. Yo intento últimamente explicar esto y hay que tener una visión global zonal de la logística, no de líneas, sino de zonas. Y por lo tanto, cuando trabajamos por el Canfranc, trabajamos por el ferrocarril entre Valencia, Teruel y Zaragoza y viceversa.

El otro día decía gráficamente que el Canfranc, nace en Valencia y pasa por Teruel, creo que de esa manera puede entenderse. Por lo tanto, esa es la apuesta y le aseguro que máxima sintonía, dentro del Gobierno, por esta apuesta.

Se me olvidaba contestarle y le digo ya, ha habido tres reuniones de la comisión técnica de seguimiento como sabe, en dos de ellas, en la segunda, la que se celebró en octubre del 2017 en Zaragoza y en la última, la de octubre del 2018, asistió, no representando a los colectivos vecinales, sino como asesor de CEOE de Teruel, asistió uno de los... Manuel Gimeno, uno de los destacados dirigentes de Teruel existe e intervino, hay máxima sintonía y además, el planteamiento.

Por lo tanto, de alguna manera, sí que esa voz de la ciudadanía se escucha. Y sobre todo, se escucha alto y claro, lo que miles de personas de Aragón y de Valencia dijimos en las calles de Valencia, en el mes de septiembre, creo recordar que fue de octubre, fue aquella manifestación.

Mire, para entender mis declaraciones del día 23 de octubre, hay que entender cómo nace y con qué aspiraciones nace la Comisión de Seguimiento del Corredor Cantábrico-Mediterráneo.

Nace como una comisión técnica, nace y esto creo que es muy importante ponerlo en valor, nace como consecuencia de un informe de la Confederación Empresarial Valenciana o un informe, un estudio, sobre la demanda potencial del transporte de mercancías en el Corredor Cantábrico-Mediterráneo de marzo de 2017.

Allí, una de las recomendaciones era designar un comité técnico de seguimiento de la planificación y ejecución de las actuaciones, de rehabilitación de la línea y de la operativa sobre la misma. El anterior presidente de Adif, don Juan Bravo, se hizo eco de esta reivindicación y por lo tanto, es como se crea esta comisión.

Cuando se crea y cuando nos solicitan, al Gobierno de Aragón que designemos nuestros representantes, en un primer momento, nosotros planteamos al director general de Movilidad e Infraestructuras. Y desde Adif, se nos indicó que era mejor un perfil más

(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]*

técnico, porque era una comisión técnica de seguimiento del plan director, no una comisión política. Y por ese motivo, finalmente designamos al correspondiente jefe, al máximo representante técnico, al jefe de servicio de planificación.

¿Qué ocurrió? Pues ocurrió que cuando tiene lugar la primera reunión en el mes de julio del 2017, el día de antes, dos días antes, me entero de que la consejera valenciana, va a asistir. ¿Qué hacemos? Asistir. Sabemos que va la consejera valenciana y al final fuimos a Madrid en julio del 2017, tanto este consejero, como el director general, como jefe de servicio, creo recordar, incluso creo que el secretario general técnico.

Es decir, que lo que iba a ser una comisión técnica, de repente se convierte en una comisión política, presidida por el presidente de Adif. Les explicó esto, que es una cuestión de anterioridad para que se entienda por qué, de la idea original, luego ha habido esta evolución.

Formamos parte de la comisión de seguimiento, además de por supuesto, Adif y representantes de Renfe Operadora, Adif, al máximo nivel, con las dos primeras reuniones con el presidente, la última, con la actual presidenta, con Isabel Pardo de Vera. Además, Comunidad Valenciana, Gobierno de Aragón, la Autoridad Portuaria de Valencia, que es clave, porque lo que queremos es transportar las mercancías que vienen al puerto de Valencia a través de Teruel y Zaragoza, la Confederación Empresarial Valenciana, CEOE de Teruel y también la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas.

Como le digo, lo que iba a ser una comisión técnica, finalmente la convertimos en política. Es cierto que asistimos los dos consejeros a la primera comisión y en las dos siguientes, la que tuvo lugar en Zaragoza, en octubre del 2017 y la que tuvo lugar en Madrid, en octubre de 2018, no asistió la consejera valenciana.

Yo he asistido a las tres, de hecho, la última de Madrid asistimos desde Aragón al máximo nivel, con el consejero, director general y sin embargo, el Gobierno valenciano, asistió simplemente con un subdirector general, con un quinto nivel. Lo digo también para que comprendan la importancia que le estamos dando desde Aragón a esta cuestión.

¿Qué ocurre? Que cuando empieza a movilizarse todo y ha sido muy positivo a raíz de la exclusión del Mecanismo Conectar Europa, que era clave, no tenemos garantizado nada. Yo estos días, intento hacer un llamamiento a la calma. Hemos conseguido estar en el anexo, si no estábamos, estábamos muertos.

(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]*

Hemos conseguido incorporar algo que planteé en septiembre del 2015 y recibí muchísimas críticas, incorporar esta sección entre Valencia, Teruel y Zaragoza al Corredor Mediterráneo, no ver el Corredor Mediterráneo como el enemigo, sino como la opción, como la oportunidad. Como digo, eso es lo que hemos, lo que hemos conseguido. Al quedar excluidos, hubo una grandísima movilización social, Teruel existe ha sido clave, ciudadana, en las calles de Valencia y política.

Y hubo reuniones de los presidentes de Comunidad Valenciana y de Aragón al máximo nivel. Hubo declaraciones del presidente, incluso el presidente del Gobierno central, del ministro de Fomento, reuniones también con los dos presidentes en su propia cuenta de Twitter el ministro de Fomento, hacía referencia a la comisión de seguimiento, como que íbamos a hablar de lo que estamos reivindicando en las calles de Valencia.

En las calles de Valencia, este consejero en nombre del Gobierno de Aragón, siempre he dicho lo mismo, que el plan director, los trescientos ochenta y pico millones, están muy bien, pero no nos conformamos con eso. Lo que queremos es, lo que se preveía en los estudios del año 2009. Lo que queremos es la doble vía electrificada, alta velocidad. Eso es lo que queremos. Mientras hagan estas inversiones, muy bien. Pero nuestro objetivo final es aquel.

¿Qué ocurrió? Que entre todos generamos una expectativa, en la comisión de seguimiento que luego no se cumplió. Insisto, porque de alguna manera habíamos inflado todos, aquella reunión, cuando no era correcto. Desde el principio de la reunión, la presidenta de Adif, lo dejó claro, nos dijo en la reunión, esto es una comisión de seguimiento técnica.

Adif, está cumpliendo los plazos, luego si quieren, entró en detalle de los pasos que se han dado y lo que está previsto en el futuro, pero sí que dejó constancia de que Adif, ha estado cumpliendo durante el anterior Gobierno y éste con lo que se fue comprometiendo. Se nos explicó técnicamente lo que se había hecho y lo que se iba a hacer, y después ya, cuando abrimos el turno de intervenciones, yo planteé justo lo que estoy diciendo.

Que en la calle se estaba esperando el resultado de aquella comisión, no solo para eso, para ver cómo iba la cuestión técnica del plan director, sino para mucho más. Y allí la presidenta de Adif, lo que nos explicó fue que esa comisión es una comisión técnica para eso, que la planificación, que el diseño estratégico futuro de 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]*

ferrocarriles excede a Adif, es competencia del ministerio y que por lo tanto, con quien teníamos que tratar estas cuestiones con el ministerio y no con Adif.

No sé si he explicado la situación. Hemos tenido una gran noticia, primero, por supuesto la inclusión por ahora y estoy convencido que seguirá así, el Mecanismo Conectar Europa, de esta sección, después tendremos que presentar grandes proyectos para conseguir financiación. Hay muchísima competencia, como se pueden imaginar, dentro de la red básica, de todos los corredores de la red básica a nivel de Europa.

Y el segundo hito que ha sido clave, ha sido el anuncio del nombramiento del coordinador del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, hay un coordinador del corredor mediterráneo que de hecho asiste a las reuniones de la comisión de seguimiento del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, que nos acompañó, estuvo presente también en Bruselas el otro día, es decir, que vamos a tener un interlocutor.

A mí esa solución, me parece mucho mejor que vayamos Gobierno de Aragón y Gobierno de Valencia a hablar con el secretario de Estado o el secretario general de Infraestructuras. O sea, el tener un interlocutor, que eso es importantísimo para coordinarlo todo, como digo, es una gran noticia.

Todavía no se ha producido el nombramiento, estamos esperando a que se produzca el nombramiento y como le digo, lo que haremos inmediatamente cuando esté el nombramiento hecho, va a ser ir a hablar con él, para decirle que no nos podemos relajar.

Que Adif, continúe con el plan director, que no siga informando a las comisiones de seguimiento, que nos escuche, que podamos hacer ese seguimiento, pero en paralelo hay que desempolvar ya los estudios del 2009 y del 2011 y hay que empezar a redactar proyectos.

Porque no nos puede pillar el toro y empezar a... el nuevo Mecanismo Conectar Europa, entra en vigor, el 1 de enero del 2021, como saben, tenemos que llegar con los deberes hechos y tenemos que ser capaces de llegar ya, con un proyecto financiable, superando ese gran problema que era el no ser una vía transnacional, aunque une a dos grandes corredores de la red básica. Y tenemos que empezar a trabajar ya, no podemos perder ni un solo segundo.

Pero, como le digo me parece correcto entender, después de la frustración inicial, entender que la comisión de seguimiento, es una cuestión técnica, en la que aunque sigamos asistiendo a nivel político, lo que vamos a hacer es un seguimiento técnico de la ejecución del plan director. Perfecto, son las reglas del juego, las acepto,



(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 he intentado explicar que desde el principio fue así, lo que pasa es que luego fue haciéndose más grande.

Y, por otro lado, la negociación más política estratégica de planeamiento ferroviario que corresponde al ministerio y por lo tanto, el disponer, espero en fechas muy breves, no tengo mayor información, -si no se la diría- no tengo mayor información del nombramiento de ese coordinador, va a ser una gran oportunidad para coordinar mucho mejor, como digo, con la vista puesta no en el plan director y en las actuaciones, -que si quieren después entramos- sino en el verdadero Corredor Cantábrico-Mediterráneo.

Ese corredor de altas prestaciones, competitivo, que esté a la altura del Corredor Mediterráneo, a la altura del Corredor Atlántico y que de verdad nos permita explotar al máximo el potencial logístico de Aragón en su conjunto, de la Península Ibérica y de toda Europa. Y además, en el caso de Teruel que sea un óptimo instrumento de lucha contra la despoblación.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Grupo Parlamentario Podemos.

*La señora diputada PRADES ALQUÉZAR:* Gracias, señor presidente.

Gracias, consejero. Pues agradecerle toda la información que nos ha dado detallada y pormenorizada de lo que se trabaja en esas comisiones de seguimiento y de la composición. Y evidentemente, ha sido, pues, bastante clarificadora. Así que, quiero agradeceré. Decirle también, pues eso que estaremos expectantes a esa votación que se tiene que producir en Bruselas y de la que tanto depende el futuro de esta infraestructura.

Y bueno, decirle, pues que también, que también nos preocupa y usted ha hecho referencia ahora al final, pues es la planificación. Evidentemente, la directora de Adif, se acogió a lo que era competencia de ella y luego ya el siguiente paso, sin ir más allá y tener una planificación de la red ferroviaria que queremos.

Está claro que la red ferroviaria, pues a día de hoy, mantiene un sesgo radial, radial que la gran mayoría de las redes transversales, pues han quedado relegadas, pues a un segundo plano, lo estamos sufriendo cada día, un segundo plano, una categoría inferior, digamos. Nos hemos olvidado de ellas, del gran potencial que tienen, de su capacidad vertebradora y de unión y sobre todo, de estos puertos Cantábrico-Mediterráneo que es el caso que nos ocupa.

(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]*

Hemos visto, pues eso, en esta planificación que, o falta de planificación que ha habido hasta ahora, los sucesivos gobiernos españoles, pues han invertido en macro infraestructuras como el AVE, que solo han favorecido la conexión entre grandes ciudades, de grandes núcleos de población, pero que luego se han olvidado de vertebrar los pueblos pequeños o las pequeñas capitales de provincia.

Entonces, eso es lo que nos gustaría que se incluyese en esa planificación a futuro. Y lo que también nos gustaría es que fuese una red, unas comunicaciones accesibles y que cumpliesen una labor social.

Estamos totalmente de acuerdo y conformes, que es muy importante que el transporte de mercancías, para su sostenibilidad y para hacer que nuestras ciudades, el flujo económico circule, pero, evidentemente la vertebración de los pasajeros, es también importante, para eso es importante que esta red viaria que reclamamos, una red mallada, “cadenciada”, que una a pueblos, que una a agente, no solamente que transporte dinero. Es importante que la tengamos en cuenta y principalmente para la provincia de Teruel.

La provincia de Teruel, creo que también lo hemos dicho aquí en muchísimas ocasiones, en esta Comisión, las carreteras es otra asignatura pendiente y de una manera u otra debemos permitir que los ciudadanos se pongan en contacto y convivan.

Para Podemos Aragón, creemos que el transporte ferroviario, debe ser público, accesible para todo el mundo y sin embargo, se ha convertido y lo hemos visto, es que es un modelo que prioriza la gran demanda de transporte de grandes urbes. Y que no es accesible, como he dicho antes.

La falta de inversiones en este tipo de transporte público, pues ha hecho que la red secundaria que se extendía por todo el territorio, se haya deteriorado paulatinamente, se haya desmantelado. Las líneas que antes unían pequeñas poblaciones, se han desmantelado, las capitales de provincia, se han quedado colgadas, como pueden ser Teruel, Valencia o Zaragoza. Y se ha puesto por encima la rentabilidad, en lugar de la cohesión social y la fijación de la población.

Ese es nuestro modelo ferroviario. Nos gustaría que en esa planificación que tiene que hacerse de aquí en adelante, pues se tuviese en cuenta, que es importante que la Opel pueda llevar sus vehículos hasta el Puerto de Sagunto, pero es importante que nuestros estudiantes, por ejemplo, puedan acceder a las universidades con más facilidad y que salir a estudiar fuera de casa, pues no le suponga un agujero económico en los bolsillos de sus padres.

(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]*

Decirle poco más, señor consejero, estaremos expectantes a la figura, al nombramiento de esa figura del coordinador, nos parece importante. Nos satisface que cuenten con personas como Manuel Gimeno, en esas comisiones, que creo que es un experto y que conoce tanto la situación de la red ferroviaria, como de la situación social de la Provincia de Teruel.

Y respecto a lo que usted me ha dicho al principio de su intervención, sobre que el señor Lambán dejó de manifiesto en la intervención de la semana pasada. Pues evidentemente, decir, podemos decir muchas cosas, pero yo casi me fío más de lo que veo escrito y lo que veo escrito es que, el señor Lambán, dijo que apostaba por Tarragona-Barcelona. Me gustaría ver un documento en sentido contrario, me sentiría doblemente satisfecha, implemente eso.

Muchas gracias, señor consejero.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Sí, señor consejero.

*El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO):* Pues, estoy de acuerdo con lo que usted está planteando. Mire, la gran virtualidad, la gran virtud del Cantábrico-Mediterráneo, es superar ese diseño radial decimonónico de la red ferroviaria, de la red de carreteras, y al final del concepto de Estado.

Lo estamos superando con una visión pluri nuclear, se entiende que hay mucho más fuera de Madrid o Barcelona o Bilbao, Valencia. Y con ese trazado mallado, con ese trazado transversal.

La clave es el tráfico mixto, evidentemente, hacemos mucho hincapié en mercancías en la visión logística, pero también queremos transporte de personas, por supuesto. Pero tienen que entender que, si conseguimos en Europa convencerles para invertir, va a ser con la visión logística.

Que es la que arrastrará después, a diferencia de la alta velocidad, que está mucho más... está pensado para transporte de pasajeros. Por tanto, tenemos que seguir haciendo muchísimo hincapié, señora Prades, es en la parte de transporte de mercancías.

Acabamos, estamos a punto de adjudicar por parte del Gobierno de Aragón, precisamente un estudio sobre el potencial, sobre el transporte de mercancías de una línea de alta capacidades en Teruel. Espero en los próximos días poderlo anunciar y

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

como digo, tenemos que seguir haciendo hincapié en esa parte del transporte de mercancías.

Respecto al señor Lambán, mire el Cantábrico-Mediterráneo fue el día 23, la reunión de la comisión de seguimiento, yo salí con mis declaraciones ese mismo día, el día 24 a las nueve de la mañana estaba sentado con el señor Lambán hablando de la cuestión. Estuvimos largo y tendido y le aseguro que el máximo respaldo a mis declaraciones. Le aseguro que en esta cuestión hay absoluta coincidencia de planteamientos.

Y si me lo permite, señor presidente, con un poco de generosidad temporal, me temo, voy a intentar resumir el contenido de las actuaciones ejecutadas y lo que está previsto en el futuro. Como saben, insisto, con el plan director, no nos conformamos con eso, pero sí que es un paso que como le digo, bienvenido sea, pero nuestra visión de horizonte, desde luego es volver a los estudios funcionales del año 2009.

La inversión total prevista son 386,8 millones, que se ha ejecutado ya. Y se ha avanzado mucho y estoy seguro que gracias a haber creado la comisión de seguimiento por el anterior presidente de Adif, es por lo que se ha avanzado tanto.

Se ha avanzado, se han suprimido ya ocho limitaciones temporales de velocidad, se ha actuado en siete terraplenes y un desvío entre Teruel y Barracas. Y eso, ha permitido que el tiempo de viaje sea menor. Ahí, se han invertido 8,83 millones.

En segundo lugar, se ha instalado ya el tren tierra, con una inversión de 5,3 millones. Esto es importantísimo, porque ampliamos los surcos, la posibilidad de que circulen trenes también por la noche, que si no existe el tren tierra, es imposible como le digo, esa ha sido una actuación muy importante.

Cada actuación que se va haciendo además, paulatinamente va mejorando la capacidad de la vía, algo que es también muy positivo. Y por último, también se ha actuado en la capacidad aportante, hasta ahora estaba limitada la vía a veinte toneladas por eje y gracias a la actuación en once estructuras de la vía, con una inversión de 1,57 millones, se han conseguido elevar al máximo al que se aspira, a veintidós toneladas y media por eje, lo que pueden transportar los trenes.

Esto es un 12,5% más de carga por tren, con lo cual, es muchísimo más interesante, más rentable, más competitivo para los trenes utilizar, como digo, esta vía. Eso es lo que se ha hecho, ejecutado hasta ahora, en total 15,72%, que es lo que está previsto.

(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]*

Les detallo, en primer lugar la ejecución de las vías de apartado, de setecientos cincuenta metros, importantísimo, pasar de trenes de cuatrocientos cincuenta metros de longitud a setecientos cincuenta, que incrementas muchísimo la competitividad, que para las empresas que van a transportar, sería interesante.

Esto en colaboración con el Puerto de Valencia, con la Autoridad Portuaria de Valencia. Se va a actuar en siete estaciones, en Estivella, en Teruel, Ferrerueta, en Cariñena, en Navajas, en Barracas y en Puebla de Valverde, construyendo apartaderos, vías de apartado de setecientos cincuenta metros. Inversión, 16,46 millones, previsión de ejecución 2019.

Eso el año que viene en principio, estará ejecutado. Y como digo, ya mejorará las condiciones de explotación de la vía. Ahora mismo está en licitación.

Y, en segundo lugar, también están en licitación, determinadas actuaciones en la infraestructura y la vía, por una inversión total de 56,94 millones. Se va a actuar en algunos terraplenes entre Caminreal y Zaragoza, que están en malas condiciones, y eso va a permitir suprimir nuevas limitaciones temporales de velocidad.

Y también se va a actuar no de forma global integral, pero sí que puntualmente se va a actuar en la renovación de la infraestructura, se va a actuar en el asiento de algunos terraplenes, en deficiencias que hay en drenajes que, como sabe, esto es muy importante, el drenaje, cuando llueve para la circulación de los trenes, en algunos deslizamientos de trincheras que se han detectado y, en general, la obsolescencia del material. El material sigue siendo en mucha parte, el material ferroviario, el que se instaló en su día, y se va a actuar ahí, como digo, esto también es licitación, una inversión total del 56,94 millones.

La mayor inversión de todas, hasta 266,2 millones, es la electrificación, que es clave, evidentemente, para que el ferrocarril cumpla también con su compromiso medioambiental y la descarbonización, como sabe, del transporte.

Se están planteando, son dos proyectos diferentes, la electrificación desde Sagunto a Teruel y desde Teruel a Zaragoza. En Sagunto-Teruel, la catenaria... está en redacción, esto no está licitado todavía, está en redacción, los proyectos, la catenaria. La electrificación en ese tramo Sagunto-Teruel es de 20,57 millones la inversión prevista. Y las subestaciones eléctricas, un importe muy importante, 96,8 millones de euros.

Y en el tramo Teruel-Zaragoza, la inversión en catenaria prevista, como digo, con proyectos en redacción, 27,83 millones, y las subestaciones eléctricas, ciento veintiuno millones.

(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]*

Aquí hay una cuestión muy importante. Es cierto que de las primeras previsiones de la comisión de seguimiento a la última de octubre se ha retrasado un año la previsión de ejecución hasta el 2022/2023. Y hay una cuestión que desde el principio se ha expuesto por Adif, que en el tramo entre Teruel y Zaragoza ya está la tramitación ambiental de la electrificación, hablo, ya está superada, pero en el tramo entre Sagunto y Teruel no.

Por lo tanto, eso es algo que va a condicionar mucho. Ya lo saben ustedes, en las tramitaciones ambientales, a veces, son muy largas en el tiempo y eso podrá condicionar el que estemos en condiciones, finalmente, de poder ejecutar la electrificación.

Y a todos, estas partidas que estoy explicando, para completar los trescientos ochenta y seis millones hay que añadir otros 31,6, también en redacción, con previsión de ejecución en 2021, relacionada también con la energía, la adecuación del cableado, los sistemas de protección a la electrificación, que creo que le he dicho. Se plantea a veinticinco kilovoltios a veinticinco mil voltios, que es ahora como se plantean todas las infraestructuras nuevas.

En definitiva, y con esto termino, señor presidente, de los trescientos ochenta y seis millones, digo, ya invertidos 15,72. Ya en licitación, que se adjudicará próximamente una cantidad importante y otra en redacción.

En infraestructura y vía se van a invertir hasta el 2022/2023, 83,8 millones. En instalaciones de control y gestión del tráfico, clave para la seguridad y la competitividad de la vía, 36,8. Y en energía, en electrificación hasta 266,2 millones de euros.

Insisto una vez más y con esto sí que termino, esto está bien, muy bien. Se ha avanzado en el Cantábrico-Mediterráneo más que se había avanzado el siglo XIX. ¿Nos conformamos? No. Hay que volver la vista atrás para mirar al futuro y a exigir esa alta, esa vía de altas prestaciones, doble vía electrificada, de uso mixto, que se comprometió el ministerio en el estudio funcional del año 2009.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Resto de grupos parlamentarios, principiando por el Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación Chunta, don Gregorio Jesús Briz.

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

Y bienvenido, consejero. Y a los miembros del departamento que están presentes en esta sala.

(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]*

Bien, yo creo que hay que empezar por lo que usted decía al principio. Nos jugamos mucho, y yo creo que es una buena noticia que la mayoría de grupos parlamentarios o todos los grupos parlamentarios, yo creo, vamos a estar de acuerdo en esto.

Es decir, yo creo que en esta cuestión tiene que haber un pacto de Estado donde todos estemos de acuerdo porque no yéndose tan lejos, recordemos que hace cinco, seis, siete años, pues, evidentemente, no podríamos ni pensar en esto cuando Europa nos rechazaba los proyectos, nos decía que no eran los adecuados, que no había posibilidad de ninguna travesía transpirenaica desde Aragón poder contemplarla.

Y yo creo que tenemos una virtuosidad en este proyecto y yo creo que es la clave de todo. Yo, cuando vino el exministro, el señor Iñigo de la Serna, aquí a Zaragoza y explicó la importancia que tenía esto porque dijo: “el País Vasco va a invertir más de dos mil millones en este trazado”. Yo, en ese momento y cuando oí hablar a las autoridades de los puertos de Bilbao y de Valencia, entendí que el proyecto tenía viabilidad.

¿Por qué? Porque, evidentemente, Aragón puede impulsar y puede apoyar desde las instituciones, de la sociedad civil, como se está haciendo. Teruel Existe, las manifestaciones que hemos estado presentes, la última en Valencia hace poco, como usted recordaba. Y podemos hacer todo el esfuerzo que queramos y evidentemente en eso estamos.

Pero lógicamente hay una cosa que es el eje estratégico que une un territorio, un *hinterland*, desde el País Vasco hacia Valencia con un porcentaje de mercancías importantísimo de esos puertos, que ponen en contacto esos puertos con, lógicamente, otras zonas del mundo. Y yo creo que ahí está la clave. Es decir, que eso hay que aprovecharlo y yo creo que Europa también se ha dado cuenta, además de que lógicamente es un planteamiento anquilosado la Red radial de la época de Carlos III, pues, evidentemente, todo esto, pues, lógicamente, hay que variarlo.

Pero esa posibilidad, como hemos dicho tantas veces Chunta, la Y vasca, ¿recuerdan esto? La Y vasca, es decir, que desde Zaragoza hubiese posibilidades de enlazar con el corredor atlántico, que fuese lógicamente una línea hacia Pamplona y la otra hacia Bilbao.

Y esa es la gran cuestión. Y yo querría poner en valor también, porque usted lo ha dicho y yo creo que es importante, que la comunicación se completaría. Podemos tener las reticencias que ha dicho la señora Prades, gracias. La señora Prades. 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]*

evidentemente no podemos tender hacia el Corredor Mediterráneo porque ya estamos conectados con **¿otros métodos?** Lo importante es conectar con Francia, y esta es la gran cuestión.

Es decir, que el Canfranc es la clave para que las mercancías desde la Y Griega-Vasca y hacia Francia puedan ser transportadas por estas vías, lógicamente, de mejor calidad y electrificadas. Y el debate, yo creo que está ahí, tenemos que impulsar este Corredor Cantábrico-Mediterráneo y, por supuesto, el Canfranc porque es complementario a esta vía.

Y yo creo que ahí está la gran cuestión. Estamos en diez millones de habitantes alrededor y yo creo que es una zona estratégica y logística fundamental, y ahí está la gran, digamos, virtuosidad de este proyecto. Por lo tanto, yo creo que esa es la clave y, además, es una buena noticia que Europa, que nos expulsó, entendámoslo así, nos expulsó de que fuese contemplado ni siquiera como anexo a estos corredores y que ahora estemos en capacidad o en potencialidad de que seamos parte de la Red básica del transporte transeuropeo. Por tanto, yo creo que hay que seguir trabajando.

Y es verdad lo que ha dicho también usted, yo creo que ahora Fomento y todas las instituciones tienen que ponerse a trabajar para que los proyectos tengan la calidad suficiente. Que ya tenemos antecedentes de que nos rechazaron los proyectos por tener mala calidad en Europa. Por lo tanto, esto es importantísimo.

Y mientras tanto, como hemos dicho siempre, más vale pájaro en mano que ciento volando. Mientras tanto, mientras esos cuatro mil millones van llegando o por los menos dos mil y otros dos mil del Gobierno de España, pues es verdad que hay que, en esa comisión de seguimiento que usted ha dicho que efectivamente es técnica y que los temas de planificación hay que hablarlos en otros foros políticos, lógicamente con el ministerio de Fomento, pues que se vayan haciendo las inversiones como usted ha relatado. Porque es verdad, y los que hemos vivido en esa zona y vivimos, pues, sabemos lo que significa ese tren.

Ir de Calamocha a Cariñena, en algunas ocasiones parece que ibas en el tren de las ferias o en el tren, lógicamente, el Dragón Khan, porque aquello no descarrilaba porque Dios no quería. A tramos de treinta kilómetros... Bueno, pues todo eso, el apartadero, es que me parece una cosa fundamental, es que en mi pueblo no pueden cruzarse dos trenes, realmente, ese es el problema.

Es decir, que esas inversiones que usted ha relatado que están en trescientos ochenta y seis millones, pues son importantes. Pero claro, evidentemente, si queremos



(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]*

realmente conseguir una vía moderna y que sea lógicamente de altas prestaciones hay que ir a la doble vía electrificada y con las (...) apropiadas, lógicamente.

Y yo sí que quizá con la señora Prades diría lo siguiente. Estamos de acuerdo que es una vía importante para vertebrar y poder llegarle a los ciudadanos a los diferentes sitios, pero no cabe duda de que yo creo que las mercancías es la clave. Es mi punto de vista, me puedo equivocar. Porque el *hinterland* que hay y las grandes prestaciones de esa vía puede estar porque hay una plaza logística, que es Zaragoza, País Vasco, Valencia y Francia.

Yo creo que las mercancías es un tema clave, la General Motors se iba por Tarragona por no utilizar esta vía por las que (...). Por lo tanto, yo creo que es una gran oportunidad. Y yo creo, señor consejero, que hay que seguir trabajando en esa línea, el Gobierno de Aragón, de cualquier manera lo ha demostrado en connivencia con el Gobierno de Valencia. Creo que ha sido una buena decisión estratégica. Y, por supuesto, lo que tiene que hacer es implicarse sin lugar a dudas, el ministerio, el Gobierno de España y por qué no, lógicamente, las administraciones francesas, para el tema del Canfranc.

Y por supuesto, en Aragón, unidos como una piña todos los grupos defendiendo este proyecto porque yo creo que es eminentemente importante y por supuesto estratégico.

Muchas gracias, señor consejero.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Diputado Sansó, Ciudadanos.

*El señor diputado SANSÓ OLMOS:* Gracias, señor presidente.

Buenas tardes.

Coincidimos, señor consejero, en que las expectativas que se habían creado eran altas y que tenemos que tener los pies en el suelo. De hecho, yo recuerdo la última vez que hablamos de la inclusión del Canfranc en el Mecanismo Conectar Europa, creo que en el anexo, en el listado de obras, había, pues, treinta o cuarenta páginas seguidas.

Yo recuerdo, al presidente Lambán, en la tribuna del Pleno, pues también congratularse y desde nuestro grupo, dijimos, sí, pero. Y es lo que estamos diciendo ahora. Tengamos la cabeza fría y como decía la euro parlamentaria Ayala, esto es el principio del principio. Y lo ha dicho usted muy bien, los proyectos, se van a tener 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]*

luchar en concurrencia competitiva, cuidado, cuidado y que no estamos, no estamos solos a repartir en la red básica, donde están esos nueve ejes “transeuropeos”.

Sino que una parte importante de esa financiación del Mecanismo Conectar Europa y del Fondo de cohesión, esos once mil millones adicionales, también se los va a llevar la Red global, perdón. Y ahí es donde proyectos como el Canfranc, van a entrar en directa competición con este.

Entonces, vamos a situarnos, vamos a tener claro cuáles son los plazos, qué tenemos encima de la mesa y qué queremos, porque aquí se han mezclado red básica, red global, mercancías, alta velocidad, cercanías y uso mixto, como sabemos que es la pretensión hacia nuestro Corredor Cantábrico-Mediterráneo, en el tramo Zaragoza, Teruel, Sagunto. ¿Verdad?

Estamos hablando de vía doble electrificada para uso mixto, repito, uso mixto, de viajeros y mercancías. No hay que perder de vista esto, porque es que, cuando hablamos del otro, lo otro es, en principio, lo de la Red Transeuropea de conexiones de grandes corredores, nació en 2001, para unir puertos y estaciones modales.

Posteriormente, tres años después se incluyeron todos los modos de transporte, pero no perdamos esa perspectiva y no perdamos también de vista que, a pesar de que España tiene una red ferroviaria, una gran red ferroviaria, de casi doce mil kilómetros, resulta que somos de los peores países, el veinticuatro de veintiocho, a la hora de mover mercancías por ferrocarril.

O sea, creo que nos lo tendríamos que hacer mirar. Si tenemos en cuenta porcentajes a grosso modo, el 71% de nuestras mercancías van por carretera. Solo el 1,4 van por ferrocarril y el 28% por barco. Si solo atendemos al transporte terrestre, ese porcentaje sube a menos del cinco. O sea, estamos pidiendo unas inversiones y ya estamos de acuerdo, ¿eh?

Estamos pidiendo unas grandes inversiones, pero al mismo tiempo, tenemos un sector raquítico. Yo he dicho que no llegamos al cinco, pero es que la media europea es del diecinueve, o sea, cómo vamos a justificar la necesidad con estos números, en Alemania es el veintiséis. Nosotros no llegamos al cinco.

Habrá que hacer, lo ha dicho usted muy bien, una actualización perfecta, no buena, ni muy buena, perfecta de ese estudio informativo, cuya declaración de impacto ambiental caducó en 2016. Y a partir de aquí entramos a jugar en la liga, en la liga de campeones, donde están los mejores proyectos de Europa. Ya se ha debatido en la Comisión de Transporte e Industria, el 29 de noviembre y ahora el siguiente paso,

(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]*

ratificación Pleno, en el Pleno del Parlamento y el visto bueno definitivo del Consejo Europeo.

Y a partir de ahí, bueno, a partir de ahí tendríamos que estar trabajando como locos. Y a partir de ahí, como digo, a justificar muy bien justificado, porque queremos que pase por allí ese ramal, evidentemente, la perspectiva, la proyección más allá de Aragón, es fundamental, no solo más allá de Aragón, más allá de España.

Evidentemente, si hojamos los mapas de la red básica, veremos que lo que estamos pidiendo no es nada extraño. De hecho, el tramo Algeciras, Antequera, perdón, Madrid, pertenece a los dos corredores, al Atlántico, efectivamente y al Mediterráneo. Y el tramo Madrid, Zaragoza, Tarragona, también, es corredor mediterráneo.

Así. No estamos pidiendo nada extraño, con que este ramal de Teruel, Zaragoza, Teruel, Sagunto, esté incluido, si hojamos el mapa de la red europea, vemos que hay otros enlaces como el de Marsella, como el Rávena en Italia o el de Rijeka en Croacia. De hecho, entre, bueno, en el tramo entre Zagreb y Budapest, hay dos ejes, hay dos corredores.

Entonces, tengamos muy claro lo que queremos, para qué lo queremos. Evidentemente, la justificación demográfica y desde el punto de vista de vertebración territorial, es poderosísima y solo por ella, ya vale la pena jugar, esta partida, pero tenemos que ir mucho más allá, tenemos que ir mucho más allá y seducir, seducir a los responsables de asignar unos recursos, cada vez más escasos, a la hora de elegir unos modos de transporte. Con esto acabo, señor presidente, unos modos de transporte prioritarios en sus inversiones.

Nosotros creemos que, hay que conectar perfectamente todos los modos de transporte, no me sirve de nada, tener un aeropuerto, una estación del AVE en un sitio al que no llega a la carretera, por ejemplo.

Nosotros creemos en que todas estas grandes inversiones, deben de estar justificadas previamente, desde el punto de vista de la viabilidad medioambiental, socioeconómica y financiera, por una oficina nacional de evaluación de infraestructuras, que nos gustaría que empezara trabajar de una vez. Y más con los motivos medioambientales, que cada vez se están poniendo de más actualidad.

Muchas gracias, señor presidente.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Continuamos, en este caso Grupo Aragonés, don Jesús.

(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 GUERRERO DE LA FUENTE:* Sí, muchísimas gracias.

Señor Soro, bienvenido, bienvenida a todos los existentes que están aquí con nosotros. Nosotros, desde el Partido Aragonés, manifestar una vez más, igual que ha hecho nuestro presidente Arturo Aliaga y prácticamente, todo nuestro grupo, ese apoyo al Corredor Cantábrico-Mediterráneo y aquellas acciones positivas que pueden hacer el Gobierno de Aragón.

Se lo digo con mayúsculas, porque, al fin y al cabo, estamos hablando de infraestructuras importantes, claves para Teruel y para nuestra tierra. Además, hay que poner en valor que prácticamente Aragón, nuestro territorio, además de las buenas gentes que tenemos, tenemos una ubicación estratégica importante.

Y en ese sentido, prácticamente el 70% del PIB de España, prácticamente se encuentra en Este y en Oeste, con lo cual, creemos que por justicia social y por justicia territorial, en ese sentido, el Corredor Cantábrico-Mediterráneo es una cuestión de Estado.

Por eso, nosotros, reafirmar ese compromiso máximo y constructivo, con el Gobierno de Aragón y también enfatizarle en que, intenten sacar un compromiso real y contundente del Gobierno de España, con el Corredor Cantábrico y Mediterráneo, porque el ministro Ábalos, pues bueno, que sí que apoyamos, que tal, que lo vemos importante, pero de nuevo nos encontramos con que retrasamos prácticamente, con fuerza, el tema del corredor hasta el 2023.

Con lo cual, de alguna manera, independientemente de que se pueda por plazos de que hayamos ganado alguna batalla, creemos que el Gobierno de España, vuelve a apostar por otras comunidades autónomas en detrimento de Teruel y de detrimento de Aragón, con lo cual, en ese sentido, nosotros le pedimos a usted y en este caso al presidente del Gobierno de Aragón, que apueste de forma importante y de forma contundente.

¿Que hemos ganado alguna batalla? Naturalmente. ¿Que debemos seguir luchando todos juntos y unidos como una piña? Naturalmente. ¿Que creemos que el Gobierno de España debe apostar de forma decidida? Naturalmente, naturalmente. Y en ese sentido, queremos que el ministro, Ábalos, cumpla con sus compromisos y que igual que está haciendo inversiones extras en otras comunidades autónomas, lo haga con Aragón.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Por tanto, también pedimos esto al resto de grupos políticos y ya que el Grupo de Podemos es el que realiza la comparecencia, esperemos que en los próximos presupuestos generales del Estado, en caso de que los haya, pero donde existe de alguna manera una acción y (...) importante, que conste ese manifiesto que ustedes están pidiendo aquí en Aragón, para partidas importantes, en cuanto a infraestructuras. Me da igual si es el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, en cualquier tipo de infraestructuras, que sean buenas para poner a Aragón en el mapa.

Por tanto, nosotros lo que sí que también lamentamos profundamente, es que en la bilateral no se tocara este tema, en la comisión lateral, bilateral, Aragón, Estado, no se tocara este tema de forma importante. Y en ese sentido, sí que pedimos, de que ya no solo desde el Gobierno de Aragón, sino también desde el Gobierno de España, se apueste de manera importante.

Nosotros hemos hecho los deberes, en la medida que podemos hacerlo. Nuestra senadoras, en el Senado, conseguimos introducir con el apoyo de un gran número de grupos una enmienda de seis millones de euros, que están recogidas en los presupuestos generales del Estado para el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, seis millones de euros política con mayúsculas, no solo con palabras, sino también con hechos.

Y en definitiva, queríamos saber si tienen alguna notificación por parte de la ejecución presupuestaria, de cómo va esa enmienda que metió el Partido Aragonés con el apoyo de muchos de los grupos que están aquí.

Simplemente consejero, reiterarle el apoyo y al Gobierno que esté, desde el Partido Aragonés, de que el Corredor Cantábrico y Mediterráneo es una cuestión importante, es una cuestión de Estado. Y también decirle que, coincidimos con usted de que la visión logística, la visión logística, es la que puede, luego, arrastrar de alguna manera al otro tipo de visión.

Vamos a ver qué es lo que pasa en Bruselas y vamos a ver si también por justicia territorial y para luchar contra la despoblación, a ver si tenemos suerte de que al final, pues podemos tener alguna buena noticia más, alrededor del Cantábrico-Mediterráneo.

Muchas gracias.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Grupo Socialista, don Herminio Sancho Íñiguez.

*El señor diputado SANCHO IÑIGUEZ:* 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 a su comisión y voy a empezar casi, con lo que voy a decir, casi debería terminar la intervención y deberíamos terminar todos. Esto es sostenible medioambientalmente, económicamente, socialmente y territorialmente. Con esos cuatro puntos, nos deberían emprender a todos nosotros a “borrazos” que estamos casi consumiendo un cuarto del siglo XXI y todavía estemos hablando de una doble vía electrificada y de una doble vía por el sitio que tiene que pasar.

No obstante, como he oído aquí muchas cosas, lo primero que quiero es agradecerle consejero, su trabajo, el trabajo de suyo, de su homóloga, el trabajo de Gobierno de Aragón, del presidente Lamban y de Ximo Puig. La reunión del 6 de julio fue vital, como han sido muchas de las que usted tuvo anteriormente. Y toda la apuesta de la sociedad civil.

Y antes de entrar en más, tengo que contestar, a la señora Marta Prades, me parece de mala fe y con un error político, que usted ponga en duda en este momento, cuando se ha aprobado en la comisión, cuando se ha demostrado el trabajo que ha hecho el Gobierno de Aragón, la apuesta del señor Lambán, esto, porque aquí estamos todos para sumar y yo no he venido aquí a recordar viejas cosas, pero hay que recordar algunas.

En el año pasado, ni nada, se ha aprobado por la comisión, hemos conseguido este Gobierno, PSOE-CHA, con el Gobierno de Lambán, hemos ido a Bruselas, hemos hecho todo lo que teníamos que hacer para que la comisión de industria aprobara esto que se había retirado en otro momento, entonces ahora no toca poner dudas a nadie. Lo que tendremos que hacer es repujar todos.

Y lo que me quiero, lo que me lamenta, es que alguien incluso esté triste de que se pueda conseguir esto, esto ya sería para mí muy preocupante, en las Cortes de Aragón lo digo, como político, como ciudadano de Teruel y como una persona que ve el mapa y ve el hueco de Extremadura y ve el hueco que hay en Teruel. Y resulta que es que este eje, que es viable, sostenible medioambientalmente, económicamente, pasa por Teruel.

Y dicho de otra manera, ¿qué ha hecho el Gobierno en el cual el consejero solo es el consejero de vertebración? Ha hecho, lo que ha hecho, es ganar batallas que otros, que el señor Guerrero ha dicho que hacen sus deberes, dejaron perder. Pues ya hemos ganado una batalla porque el anexo, pues ya se ha incluido. Vamos a ver si conseguimos todos que no haya ninguna duda desde estas Cortes, que se aprueben en el Parlamento y que esto siga adelante.

(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 son cuatro mil millones, con lo que supone cuatro mil millones de inversión en un territorio como el nuestro, por lo que supone para la despoblación, de los cuales dos mil ya vienen dados. Que estoy convencido que todas las obras que estamos haciendo de apeaderos, etcétera, etcétera, etcétera, estamos adelantando eso, porque están vistas o están orientadas a cuando esa doble vía esté electrificada.

La electrificación de esa doble vía, suelo, hablar de mi pueblo, pues va a partir de mezquita, de nuestro territorio, la de Teruel, Sagunto, como partirá la de Calamocha o la de Teruel, Zaragoza. Tenemos los medios, tenemos todo para poderlo hacer.

Y es una gran noticia para nosotros que tenemos que remar todos con la sociedad civil, o sea, el sentir de la sociedad en Teruel, lo decía el otro día en un programa de radio, es ya más de una dejadez, decir cómo puede ser que tengamos este tren, yo cuando veo que un tractor que no corre a cincuenta, que no es, como dio, publicidad, hay tractores que corren cincuenta, ese corre a treinta, le gana al tren. Es para que cerremos la persiana y nos vayamos todos.

Tenemos una deuda y hay que hacerlo, porque además económicamente es viable. Y agradezco todo esto, como agradezco que la Autoridad Portuaria de Valencia, haya hecho una apuesta, eso pone en valor todas las la logística de Teruel, de Zaragoza, enlazar con el Canfranc, las otras seis comunidades autónomas, es la forma más viable también de llegar a Valencia, una capital, hablábamos del 30% del producto interior bruto, casi, once millones de habitantes. Y eso pasa por Teruel. Pues vamos a hacerlo y vamos todos a sumar.

Tenemos que estar preparados en el 2021 sí o sí, claro que estará el informe medioambiental, por qué no ha de estar en el informe medioambiental, tendrá que estar, pero en cuanto usted el informe medioambiental, nosotros en el 2021, tenemos que consumir, esté el Gobierno que esté, del partido que esté, tiene que ser obligatorio consumir esos dos mil millones que vienen de Europa con los dos mil que tenemos que poner nosotros.

Y el Gobierno y el partido que se atreva, a no llevar esa obra a la práctica, pues lo tendría que pagar caro. Y lo tendría que pagar muy claro y no tenemos que andar, que ustedes, que nosotros, que vosotros, vamos a tener todos la opción en esta nueva política de participar y gobernar, pero de participar mojándonos, que hasta ahora algunos, nos hemos mojado mucho y yo no voy a decir cuando todos íbamos en modo AVE.

Que yo criticaba a mis compañeros, lo he dicho muchas veces, yo quería el AVE en mi pueblo, en mi puerta, quería el AVE hasta la puerta de mi casa. Y ellos promovían

(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 eje Cantábrico-Mediterráneo que ahora vemos. Y coincido, las mercancías lo tienen que hacer tan viable, que nos ayudarán a que sea viable también, el llenar no sé cuántos trenes de viajeros entre Valencia y Zaragoza, que pasan por Teruel.

Y estábamos en modo AVE, no. Esto es algo que es una demanda histórica, que es vergonzoso ver ese eje como está y que encima, como he dicho y termino como he empezado, ya se me ha consumido el tiempo, perdone, señor presidente. Es sostenible medioambientalmente, económicamente, socialmente y territorialmente. Y habremos conseguido, consejero, terminar una línea en un mapa hueco y ya conseguiremos otras cosas, como es una A-40, u otras autovías que tendríamos que conseguir.

Pero recuerden todos ustedes, que todos somos políticos y somos de Aragón, que el primer kilómetro de autovía en Teruel se hizo en el siglo XXI. Entonces, todos tenemos una responsabilidad, con esa responsabilidad, ahora tenemos todos una oportunidad, una oportunidad de poner a Teruel en el mapa y de hacer de este ferrocarril, algo que luche contra la despoblación, que haga justicia con un territorio y que de una vez por todas y no quiero que quede ninguna duda, termino defendiendo al presidente Lambán.

Si alguien pone en duda que el presidente Lamban, apuesta por esta línea, está muy equivocado. Y le pido, no siga recordando, a lo mejor, malas transcripciones de algunas palabras que dijo, porque una cosa es que sea un ramal, pero de doble vía electrificada, eje Cantábrico-Mediterráneo, que también es eje Cantábrico-Mediterráneo, el que va a Barcelona.

Pero esto conecta Valencia, Sagunto con Bilbao, por Teruel y por Zaragoza, por La Rioja, por Navarra y hasta Cantabria. Muchas gracias, señor consejero, muchas gracias por su trabajo y creo que algún día los electores, también nos pagarán el trabajo (...).

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Don Javier Campoy, Grupo Parlamentario Popular.

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

Querido Herminio, muy bien, le falta el principio de sostenibilidad financiera, que es importante también. Pero bueno, todas las demás sostenibilidades están muy bien dichas. Por centrar un poco, un poco el debate, desde Aragón, desde España tenemos



(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 deuda histórica con Teruel, pero fundamentalmente la tenemos con sus infraestructuras, infraestructuras.

Todos los partidos políticos, todos los que hemos tenido responsabilidades y hemos gobernado, tanto en España como en Aragón, todos, tenemos una nota que es manifiestamente mejorable, lo que son las infraestructuras en Teruel y lo digo con espíritu crítico, porque también el Partido Popular, ha gobernado, unos más, han hecho, han invertir más y otros han invertido menos.

¿Qué significa lo que ha sucedido en las últimas semanas? Pues significa la inclusión del tramo Zaragoza, Teruel, Sagunto, como un nuevo ramal dentro del corredor ferroviario Mediterráneo, no para hoy, ni para mañana, esto no empieza mañana, querido Herminio.

De momento, la inclusión. ¿Qué significa la inclusión? Pues, el tema de las “perricas”, de sostenibilidad financiera, cuando te incluyen en Europa, tú tienes prioridad a la hora de solicitar financiación. Es decir, es bueno porque puede haber una acequia de financiación, para por fin solucionar el tema del ferrocarril y de todo el corredor y dotarlo de la modernidad que necesita. ¿Vale?

Cinco. ¿Qué es lo que nos dice el sentido común? Que tenemos que seguir insistiendo en las tres administraciones, europea, estatal y autonómica, que las tres administraciones, sigan pintando presupuestos, para que modernicemos de una vez por todas, este ramal ferroviario de Valencia, Sagunto, Teruel, Zaragoza y lo conectemos con el mundo, Herminio, con el mundo.

Pero tenemos que empezar por arreglar la “maquinica” del tren, las vías y luego ya, le iremos a (...), lo que quieras, pero primero, tendremos que empezar, tenemos que empezar a invertir en las vías del tren y en las máquinas ferroviarias. ¿A mí me preocupa? No, no me preocupa. Yo sé que va a haber este año que viene, un montón de financiación y de presupuestos. ¿Por qué? Porque tenemos a Borrell en Europa, a Sánchez en Madrid y a Lambán en Aragón.

Es decir, Herminio, yo estoy muy tranquilo, yo estoy tremendamente tranquilo y a la primera oportunidad de cambio, que la vamos a tener si hay presupuestos, lo comprobaremos y diremos, “es verdad, hay una unión absoluta y un compromiso absoluto para empezar del Gobierno de Aragón, para modernizar este tramo ferroviario”. Pero, insisto, estoy muy tranquilo con Lambán, con Borrell y con Sánchez, de que nos va a ir muy bien, este tramo ferroviario.

Muchísimas 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):* Señor consejero, diez minutos.

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

Les responderé hoy que no he recibido ninguna pedrada, casi me estaba preocupando, les responderé por el orden de las intervenciones. El señor Briz, yo creo que da en la clave, el problema es que trescientos ocho.

Como intentaba decir, los 386,8 millones están muy bien, si no los comparamos con las inversiones mil millonarias, que se van a hacer en el Corredor Mediterráneo, que se van a hacer en el Corredor Atlántico, que están haciendo, o que se van a hacer en el Corredor Cantábrico- Mediterráneo de Zaragoza hacia el norte, hacia Pamplona y Bilbao. Ese es el problema, la comparación que siempre es odiosa.

Y lo que no podemos permitir es que al final, esta sección entre Valencia, Teruel y Zaragoza sea algo así como una carretera comarcal, rodeada de autopistas de última generación. Sobre todo, con esa visión radial, con esa cómoda emisión de conectar diferentes nodos.

Y, con esa visión, de que cada céntimo que se invierta en el ferrocarril del que estamos hablando hoy, va a redundar en beneficio del Corredor Mediterráneo, va a redundar en beneficio del Corredor Atlántico, al unirlos y, sobre todo, con nuestra aspiración cada vez más cerca de volver a conectarnos con Francia, a través del Canfranc.

Señor Sansó, los datos de transporte ferroviario en España, sonroján. Estamos los últimos, porque únicamente superamos o a países muy pequeños, o a países insulares, que en esto no cuentan. Por lo tanto, los últimos y es una falta de compromiso medioambiental terrible.

Por lo tanto, tenemos una obligación no solo económica, una obligación moral de verdad de creérnoslo, de que las mercancías hay que sacarlas de la carretera y llevarlas a los ferrocarriles. Por supuesto, electrificados, que eso es clave. Usted lo decía.

Mire, aquí tengo el primer borrador, el que aprobó la comisión, del futuro Mecanismo Conectar Europa. Hay un anexo con todas las actuaciones seleccionables, diez páginas de corredores y de secciones. Es que, a veces no sé si somos conscientes de esto.

(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]*

Corredor, hablo de la red básica, solo en la red básica, el Atlántico, con sus correspondientes secciones, Báltico-Adriático, Mediterráneo, Mar del Norte-Báltico, Mar del Norte Mediterráneo, Oriente Mediterráneo Oriental, Rin Alpino, Rin Danubio, Escandinavo Mediterráneo. Con todos estos tenemos que competir, nombro solo los corredores y dentro de cada uno, las secciones.

De momento hemos conseguido pintar dentro del Corredor Mediterráneo, como planteé en septiembre del 2015. Insisto, porque me da mucha satisfacción decirlo cada vez que puedo. Como le digo, hemos conseguido pintar la sección Valencia-Teruel-Zaragoza, aquí. ¿Y nos garantiza algo? No, nos garantiza que estamos vivos, que hay partido, que estamos en la casilla de salida, pero ahora queda todo por hacer.

Que yo creo, coincido con el mensaje que usted daba. Con Canfranc pasa lo mismo, dentro de la red global son creo recordar, veinticuatro, veinticinco, las secciones que se han seleccionado únicamente las transfronterizas, ahí está Pau Huesca y, como digo, no garantiza nada.

Ya antes de obtener la financiación que obtuvimos en el 2017, creo que fue, habíamos pedido, (...) a Europa antes para Canfranc y no lo habíamos conseguido. Por fin lo hemos conseguido, porque hemos trabajado junto con Aquitania, con España, con Francia y haciendo un proyecto creíble, que un proyecto rotundo, que eso es lo que conseguimos y es lo que tendremos que volver a hacer.

Y, completamente de acuerdo, con esa intermodalidad de la que hablaba usted. Es que, hoy no solo no es que, no estemos hablando solo del Corredor Cantábrico Mediterráneo, sino a la vez de Canfranc y del Mediterráneo y del Atlántico. Es que hoy a la vez que hablamos de esto, estamos hablando del Aeropuerto de Zaragoza, estamos hablando de nuestras plataformas logísticas, estamos hablando de nuestro futuro, nuestros puertos secos.

Eso es la logística, intermodalidad pura, esa es la logística, la suma de todos los modos en un territorio, no una “rayica” en un territorio y esa es la clave, precisamente y eso es lo que lo justifica todo, completamente de acuerdo. Por lo tanto, como le digo, por su planteamiento. Señor Guerrero, muchísimas **¡ganas?** por su apoyo, sinceramente.

Yo lo he dicho ya alguna vez, es que me preocupa poco la fecha de finalización, que en las dos primeras reuniones de la comisión de seguimiento apareciera, creo que era el 2021 ya. Me preocupa poco, porque la fecha que más me preocupa ahora mismo y les aseguro, ese 1 de enero de 2021, cuando entre en vigor el nuevo Mecanismo

(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]*

Conectar Europa, en el futuro periodo europeo de programación. Eso es lo que me preocupa.

Mientras tanto, que vayamos haciendo la obra. Insisto, hay un problema medioambiental, la tramitación ambiental que no podemos garantizar lo que dure, el ministerio nos lo dijo desde el principio, como nos pasa a nosotros en nuestros proyectos también con el Inaga. Esto siempre como saben, es así.

Por lo tanto, lo importante es que lleguemos al 2021 con los deberes hechos, a 1 de enero del 2021, cuando entre en vigor este reglamento, que hayamos hecho los deberes. Por lo tanto, no me preocupa, no me preocupa tanto.

Y, mire, de la bilateral, yo me levanté y me tuve que ir corriendo a coger un tren a Madrid para volver a Bruselas, para tener por la tarde, esa tarde, esa acción de (...).

Mire, en esa acción, además del presidente Lambán, además del presidente Puig, además, de los representantes de las cámaras de comercio aragonesas, de los empresarios y de los sindicatos, tanto de Valencia, como de Aragón.

Y esto creo que es clave, estuvieron presentes e intervinieron públicamente apoyando nuestra reivindicación, tanto el secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, como el coordinador del Cantábrico Mediterráneo, que es un nombramiento, perdón, el coordinador del Corredor Mediterráneo, que es un cargo estatal.

Por lo tanto, ya le digo que ese mismo día por la tarde, el mismo día de la bilateral por la tarde, máximo apoyo por parte del Gobierno central, que es clave y le aseguro que esto lo hemos aprendido durante estos años, viendo cómo hemos gestionado y hemos conseguido el apoyo financiero y estratégico de la Unión Europea para Canfranc.

Señor Sancho, tenemos que empujar todos sin duda. Yo creo que esa es la clave. Nombraba usted a la Autoridad Portuaria de Valencia, es un socio imprescindible, es un socio fundamental.

El otro día, quienes tuvimos la fortuna de volver a escuchar a su presidente Aurelio, nos damos cuenta de la razón que tenemos del sentido común, que es esto de unir los puertos del Mediterráneo y del Cantábrico a través de Teruel y Zaragoza. Y cómo no vamos a convencer a Bruselas, si hacemos las cosas bien.

Insisto, un aliado fundamental, porque hemos conseguido, hemos conseguido, que desde Valencia. Por supuesto siguen mirando al norte, claro que sí y al sur y al Corredor Mediterráneo, por supuesto que sí. Pero hemos conseguido que miren al oeste

(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 que vean la gran oportunidad, que es la (...). Toda la logística de Aragón, e incluso el Canfranc.

Y ya en Valencia, por fin, entienden el Canfranc, la **¿TCP?** no la entendía y era el enemigo del Corredor Mediterráneo, ya se lo saben todo esto, ¿verdad? Sin embargo, ven la oportunidad de Canfranc y ven la oportunidad de logística de Aragón. Hemos dado pasos de gigante en la colaboración entre Aragón y la Comunidad Valenciana en esta cuestión.

Y como usted decía, en el 2021, lo acabo de decir yo también, tenemos que llegar preparados, gobierne, quién gobierne, esté el partido que esté gobernando.

Y yo, lo he dicho muchas veces, creo que públicamente y si no lo digo una vez más, en Canfranc conseguimos presentar un dossier al Mecanismo Conectar Europa, para que nos financiaran, de momento estudios y proyectos, pero con todo el respaldo financiero y estratégico que supone eso con un Gobierno del PP en funciones.

Esto fue así y fue gracias a que había una persona muy comprometida, que fue Mario Garcés, en ese momento sub secretario de Infraestructuras y ahí nadie nos miramos el carnet, bueno que me parece que no tenemos carnet. Nadie nos mirábamos la militancia política. Espero que en esta ocasión hagamos, señor Campoy, exactamente lo mismo.

Hablaba usted. Efectivamente, a ver si seguimos, aunque se acerque mayo y nos pongamos todos muy nerviosos, a ver si seguimos todos así. Yo le aseguro, señor Campoy, que le voy a intentar por mi parte.

Hablaba de Teruel y yo creo que este, a ver cómo digo esto, para que no se me enfade ningún turolense. Creo que cometemos un error cuando a la hora del Cantábrico Mediterráneo, el ferrocarril entre Valencia, Teruel y Zaragoza, parece que es el tren de Teruel. No, este es el tren de Aragón, que yo creo que ahí, que ahí a veces cometemos un error.

Parece que el Cantábrico Mediterráneo es una cosa de Teruel y el Canfranc de los de Zaragoza y el Alto Aragón y es un grandísimo error, y lo digo porque cuando ha habido movilizaciones del tren de Teruel en Zaragoza, pues ha habido muchísima menos gente que en Teruel, o en Valencia.

Por lo tanto, yo creo que deberíamos empezar a cambiar también el chip, entender que hablamos de lo mismo, que esto es Valencia, Teruel, Zaragoza, Huesca, Ayerbe, Canfranc, Pau, que estamos hablando de eso y, por supuesto el de Zaragoza, hacia Pamplona, Bilbao, etcétera.

(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 que esto es el tren, no solo de Aragón, no solo de la Península Ibérica, es el tren de Europa, que lo que estamos hablando es de un modo sostenible de gestionar la logística y el transporte de mercancías, señora Prades, también, por supuesto, de viajeros. Yo creo, que ahí deberíamos intentar superar esa visión, que creo que no, que nos ayuda.

Decía lo de la inclusión. Pues mire, la inclusión en el reglamento va a suponer algo muy importante y es que, a partir de ahora en los mapas de la Unión Europea, que saben que son claves en materia de redes transeuropeas de transporte, en los mapas cuando esto esté aprobado definitivamente y estoy convencido de que estará, saldrá pintado en el color correspondiente dentro de la red básica y prioritaria para obtener financiación nuestro ferrocarril.

Y por eso es tan importante, no solo es la financiación. Lo decía usted, señor Campoy y estoy de acuerdo, que efectivamente hay una parte importante que es la financiación, pero hay una parte estratégica de planificación, que o estás en el mapa, o no existes. Es la única forma de poder obtener la financiación, es estar en el mapa.

Y yo quiero terminar, como soy un nostálgico y con su permiso voy a terminar leyendo muy brevemente lo que decía el estudio funcional del 2009 y lo que decía el estudio informativo del 2011, porque les aseguro, que para eso estamos trabajando.

En el 2009 se decía, “que el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, conectará mediante una línea de altas prestaciones y tráfico mixto, el Corredor mixto y el Corredor Mediterráneo, a través de Teruel”. Se habla de todo eso, como saben y de doble vía electrificada.

Y en el estudio informativo de alta velocidad Teruel-Sagunto, se nos explica que se estudiaron seis corredores, dos de ellos era acondicionada e inexistente. Otros cuatro eran nuevas soluciones para alta velocidad, nuevo trazado y se dice específicamente que se descartaron las que aprovechaban parte del trazado y que se centraban únicamente, analizaban las nuevas soluciones.

Yo creo que este, sin duda tiene que ser nuestro objetivo. Y para su tranquilidad, señor Campoy, de verdad que, además, del señor Pedro Sánchez, del señor Lambán, estoy yo, para su tranquilidad quédese usted tranquilo que estoy yo y tengo muy claro cuál es nuestro objetivo.

Porque, además, estoy seguro, que ese es el objetivo, no solo de los que estamos aquí, sino de toda la ciudadanía y creo que lo dijimos alto y claro, en las calles de Valencia, todos juntos hace muy pocas semanas.

(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]*

Muchas gracias.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Unos minutos para que el señor consejero recoja el cartapacio.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Continuamos. Señorías, vicepresidente. Tres. Debate y votación de la moción dimanante de la interpelación, correspondiente, política de turismo, mediante las hospederías distribuidas por el territorio aragonés, por el Grupo Aragonés. Y en este caso, con la intervención de don Jesús Guerrero de la Fuente, adelante.

*El señor diputado GUERRERO DE LA FUENTE:* Sí. Muchísimas gracias.

Bueno, desde el Partido Aragonés presentamos esta iniciativa de impulso al Gobierno, para dar aliento y desarrollo económico y social a una comarca como es la comarca del Maestrazgo en Teruel, azotada por la despoblación. De hecho, es una de las comarcas más azotadas.

Valgan los datos para decir que la densidad de esta comarca prácticamente es de tres habitantes por kilómetro cuadrado, una comarca muy extensa en cuanto a territorio, alrededor de mil doscientos kilómetros cuadrados y una población, pues que apenas llega a los cuatro mil habitantes, de las quince poblaciones que la componen.

Por todo lo antes descrito, creemos que una comarca así, tiene que tener algún proyecto dinamizador que de vida en el territorio, que sirva para fijar población, que sirva para crear riqueza y, en definitiva, también, pues, para darle un valor activo dentro de lo que es Teruel y Aragón.

Todos sabemos las dificultades que en algunas ocasiones han atravesado algunas de las hospederías de Aragón. Alguna bien sea, pues por que se han gestionado mal, algunas otras por gastos importantes en cuanto a funcionamiento.

Pero lo que sí que es cierto, es que este tipo de establecimientos, todos los que hay en Aragón dan a las comarcas donde se implantan un impulso importante en cuanto al sector del turismo y también hace un foco de dinamización importante en la zona en la que se encuentran.

Concretamente esta de La Iglesuela del Cid, como algunas anteriormente, bien sea la de Rueda, la de San Juan de la Peña, alguna otra, cayó de alguna manera en un adjudicatario, vamos a llamar no responsable, que ha llevado al Gobierno de Aragón 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]*

tener que judicializar la devolución del inmueble. Todo ello, todo ello, retrasando por mucho tiempo la posibilidad de que se pueda seguir utilizando de forma óptima.

El ejemplo de Rueda, que actualmente solo presta servicio de visita, simplemente de visita, hace que la esencia de las hospederías se vaya perdiendo, ya que la experiencia de los turistas de vivir en estos establecimientos, queda de alguna manera mermada, si no existe la posibilidad de que se puedan alojar en el establecimiento.

Nosotros creemos que convertir la Hospedería de la Iglesuela del Cid en un centro formativo, en un centro de especialización inteligente, en cuanto al sector de la hostelería, le podría dar un cierto valor añadido, especialmente, no solo al centro a lo que es la hospedería en sí, sino también a la zona.

Y, por tanto, nosotros lo que hemos preparado es esta iniciativa, en donde lo que queremos es simplemente que se le dé un valor de especialización a lo que es la hospedería, que en ella se puedan formar magníficos profesionales. Sabemos que hoy en día faltan magníficos profesionales en Aragón de diversos sectores, en este caso del sector de la hostelería y darle un valor añadido.

Nosotros también suponemos, que a lo mejor partidos del Gobierno en su intervención puedan decir que esta hospedería, pues no es todavía propiedad del Gobierno de Aragón, porque no se puede hacer, porque el proceso, hay un proceso judicial abierto en ese sentido, pero lo que sí que creemos es que se puede intentar reaccionar.

Se puede intentar **¿focalizar?** en algún tipo de proceso, para que, una vez que se resuelva ese proceso, le podamos dar un valor añadido a esa hospedería y también de alguna manera podamos crear un proyecto importante para impulsar esa comarca y para impulsar de alguna manera esos sectores importantes, como puede ser el de la hostelería, o el del turismo en Aragón.

Nosotros en esta iniciativa, simplemente para acabar, no queremos hablar de reproches, queremos plantear una iniciativa constructiva en una zona, en donde prácticamente en los últimos ocho años se ha perdido el 20% de la población. Con lo cual, traemos aquí esta iniciativa, para que pueda ser aprobada por todos los grupos de la Cámara.

Muchas gracias.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Grupo Mixto.



(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 BRIZ SÁNCHEZ:* Gracias, señor presidente.

Hemos presentado una enmienda a esta moción, porque, efectivamente, estamos de acuerdo en el planteamiento, pero seguramente hay que hacer un procedimiento riguroso de la propuesta. Me explicaré a lo largo de mi intervención.

Como usted ha dicho y ha dicho bien, señor Guerrero, tenemos un problema con las hospederías y la gestión que se ha llevado a cabo, porque en la mayoría de los casos, cuando está una empresa que es Manzana Plus, está judicializado todo y este es un caso más de esa judicialización.

Y bueno, pues ha habido que poner orden lógicamente y ustedes lo saben porque además fueron parte del gobierno anterior y, lógicamente, pues tuvieron ya que hacer los procedimientos de concurso, en fin. Bueno, todo lo que eso significó, porque, el señor González, pues que era el dueño de eso, o es de esta empresa, pues ha hecho las cosas de esta manera, ¿no?

Bien, es cierto, que el proceso se abre ya a partir del año 2016, bueno, se abre en el 2014, pero en el 2016 continua y bueno, pues la Hospedería de Iglesuela y Illueca, que está en una situación análoga, se deciden no prorrogar el contrato a su vencimiento, ¿no?

Bueno, en el 2017 se notificó a través del notario que no prorrogaban el contrato de gestión y bueno, pues lógicamente, esta empresa está en concurso, pero evidentemente, pues ni da cuenta de los ingresos, ni, bueno, no cuenta con trabajadores. No voy a entrar en una narrativa prolija de lo que está pasando, ¿no?

Bueno, parece ser que ya, el día 19 de noviembre del 2018 hay un auto del magistrado juez, del Juzgado de lo Mercantil número 3 de los de Valencia, que posiblemente va a permitir la restitución del bien, ¿no?, que se está ahora debatiendo.

Bien. Ahí entra la propuesta que usted hace, que evidentemente, es una propuesta que puede, que puede ser interesante, pero me gustaría hacer algunas matizaciones. Desde luego esa, esa hospedería, habría que ponerla en valor, en funcionamiento y ver qué era lo mejor para, para la zona.

Quizá el modelo de hospedería y de gestión como ha sido ahora, no sé si es el más adecuado, pero sí que habría que pensar en esta cuestión. La primera cosa que nos alerta un poco y por supuesto también, al departamento responsable de este tema, es que no hay ninguna propuesta desde la sociedad, ni de las instituciones del territorio solicitando este tema.

(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]*

Normalmente y eso se lo digo ya en otro ámbito, usted ya sabe que yo me dedico a la enseñanza, me he dedicado toda mi vida y lo lógico es que cuando hay una solicitud de oferta educativa en un lugar, tanto los ayuntamientos, la comarca o el propio Consejo Escolar de los propios centros, posibilitan una solicitud que va dirigida a la institución pertinente, en este caso el Gobierno de Aragón, para solicitar esto.

Esta es una primera cuestión que no es insalvable, pero que sí que es importante que la propia sociedad civil, las propias instituciones del territorio puedan decidir su opinión sobre esto y si realmente plantean esa solicitud. Por otra parte, usted ha dicho una cosa, señor Guerrero, que dice: “no es propiedad del Gobierno de Aragón en este momento”.

Pero, no porque esté en manos de Manzana Plus, sino porque este edificio es del Instituto Aragonés de Fomento y por lo tanto, está cedido en usufructo a Turismo de Aragón y lógicamente, lo que habría que intentar es, pues efectivamente, cambiar ese usufructo, porque el usufructo era para que fuese un hotel incluido en la red de hospederías. Por lo tanto, habría también que cambiar esa situación, en todo caso.

Tercera cuestión, vuelvo a hablar como docente ahora o como es docente, ya no sé muy bien lo que soy. Si tú quieres implantar una familia profesional en un determinado territorio, pues hace falta lógicamente, contar con la aquiescencia o el beneplácito del Departamento de Educación y las autoridades competentes en esto. Porque los ciclos formativos están aprobados en el Estado, en Madrid, pero luego es el mapa de Formación Profesional de Aragón, el que decide dónde se instala todo esto.

Por lo tanto, habría que ver realmente si el tipo de enseñanza que se plantea, porque claro, tenemos dos posibilidades, la reglada y la no reglada. Si es reglada, tiene unos requisitos importantes que cumplir y si no es reglada, hay que ver si la masa crítica de demanda es suficiente en el territorio.

Porque claro, hay que tener en cuenta que cuando se hace un centro educativo, puede darse la ocasión o puede darse la posibilidad de que, vístase un santo y desvístase otro a continuación, pongo un ejemplo, pero para no poner otro que yo estaba presente. Yo estaba en una época en Calamocha, hicieron un centro educativo de bachillerato y FP en Monreal del Campo. Si ustedes conocen la zona, pues evidente con la masa crítica que teníamos allí, pues cerrábamos medio o cerramos el otro medio. En definitiva, no da solución.

Por lo tanto, si hacemos en Iglesuela del Cid decir una oferta educativa, puede que esto repercuta en centros de vale, -perdón- de Valencia, Dios mío, de Valencia, ya

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

me había ido a Valencia, de Teruel o de la zona limítrofe. Por lo tanto, todo esto que le estoy planteando, significa que desde el departamento y ya acabo hablando de la enmienda, porque la idea era hablar de la enmienda, pero, en fin, al final.

En este caso, queremos que de acuerdo con su postura o con su propuesta, pero habría que realizar los estudios previos necesarios a fin de valorar la posible reconversión de la hospedería (...) suele decir. ¿Qué significaría? Pues todo esto que le estoy contando, qué hacemos con la, qué dice la sociedad de allí, qué pasa con la educación, qué pasa con la propiedad. Todo este tipo de cosas hay que valorarlos y hacerlos con rigurosidad.

Si en el caso que se llegue a esa conclusión, estamos todos de acuerdo en que se implante. Pues bueno, ahí está la posibilidad. Por lo tanto, esa es la enmienda, no va en contra de su propuesta, pero sí que creemos que plantea de forma más rigurosa la propia propuesta. Muchas gracias, señor presidente.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Ciudadanos, Sansó, diputado.

*El señor diputado SANSÓ OLMOS:* Gracias, señor presidente. Yo seré muy breve, porque creo que lo ha explicado perfectamente el señor Briz. Yo creo, señor Guerrero, que esta propuesta es directa, es una iniciativa muy rotunda y creo que las propuestas todos debemos justificarlas, porque de lo contrario, no pasan de ser ocurrencias más o menos imaginativas.

¿Por qué? Pues porque ustedes están instando a reconvertirlo en hotel escuela, no dejan otra opción y de esta forma están limitando, están constriñendo las opciones de un Gobierno, totalmente. Entonces, en este sentido le propongo, de hecho, se lo iba a proponer, le propongo que acepte la enmienda del señor Briz, en el sentido de estudiar la posibilidad, porque estaríamos tomando, de lo contrario estaríamos hablando aquí unas decisiones, creo que no totalmente justificadas. Muchas gracias, señor presidente.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Continuamos, Grupo Parlamentario Podemos, doña Marta.

*La señora diputada PRADES ALQUÉZAR:* Gracias, señor presidente. En principio, señor Guerrero, nosotros estamos de acuerdo en que esa hospedería tiene 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]*

recuperarse y tiene que ponerse en funcionamiento, porque lo que está ocurriendo con ella, pues es para avergonzarnos mucho, de la gestión que se ha realizado hasta ahora.

Y quienes más deberían avergonzarse realmente fue el Partido Aragonés, que fue quien puso en marcha este modelo de gestión, y quien ha llevado a las hospederías a dónde las ha llevado. En esta comisión, se ha hablado de la situación de algunas de ellas, casi todas y las más críticas son las que están en referencia con, con la empresa Manzana Plus, que es la que las gestiona.

Y tantas veces como hablamos aquí de recuperar e invertir en el territorio, pues tenemos aquí que hay que corregir errores y enmendar lo que no se ha sabido gestionar. A mí lo que me llama mucho la atención, que lo que nos propone aquí hoy el señor Guerrero es exactamente lo mismo, exactamente lo mismo, lo que hace tres días proponía el presidente de los empresarios turísticos de Teruel, en la tercera gala de los Premios de Hostelería y Turismo de Aragón, exactamente lo mismo, no diría un copia y pega, porque aquello era un audio, estaba en directo, pero usted aquí lo ha plasmado en un, en un documento.

Y sus palabras eran, “necesitamos hoteles (...) en Aragón y en la hospedería de Iglesuela del Cid, tenemos una oportunidad histórica”. Pues bueno, aquí el PAR nos lo pone en bandeja y lo tenemos que votar. Lo que casualmente propone un concejal del PAR, a la par diputado provincial del PAR o sea que el PAR esto me parece a mí, un uso un tanto como se lo diría, ¿partidista de las instituciones? Yo en mi corta carrera parlamentaria, es el caso más gravoso en tres días escuchármelo pedir por esa boca y luego verlo plasmado en una, en una proposición no de ley.

Yo le digo, estamos de acuerdo en que esa, en que esa hospedería hay que recuperarla, pero me parece de un cinismo absoluto que sean ustedes quienes traigan aquí hoy esta, esta iniciativa cuando son la parte culpable y también me parece que habiéndolo oído decir hace tres días donde le oí decir, pues me parece absurdo.

Estaremos a la espera de lo que usted haga con la enmienda que le han planteado, pero desde luego, este no es nuestro modelo de gestión y tan descaradamente cuando se usan las instituciones para eso.

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

(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 SANCHO IÑIGUEZ:* Gracias, señor presidente. Si, empezaré si acepta la enmienda del Grupo de CHA, la apoyaríamos, pero sí que quiero dejar varias cosas claras. He podido ver la hospedería, he podido ver el Palacio Matutano, he podido ver la escalera rococó y puedo decirle señor Guerrero, que esa hospedería es viable por sí sola, si la gestiona gente del territorio, y esto no lo dice uno de Mezquita que ha ido allí.

Esto lo dice, alguien que está hablando continuamente con el alcalde de La Iglesuela, con Fernando Safont, que la gente de La Iglesuela lo considera como algo muy suyo y a veces cuando se dice, que mal funciona la hospedería de La Iglesuela, lo sienten y les duele porque es su pueblo, cuando se tendría que decir qué gestión ha hecho Manzana Plus, qué ha hecho a costa de La Iglesuela, para que la Iglesuela no funcione con otras hospederías que también gestiona.

Quién hizo ese contrato, creo que estaba vicepresidenta la señora Elena Allué, que ahora está de compañera en las Cortes o el señor Bono me parece, pero no voy a entrar en eso. Lo que voy a entrar es, cualquier cosa que se quiera hacer con esa hospedería que lo digo aquí y no lo digo con ningún fuero firme, que es rentable, porque había *overbooking* casi de ocupación en los fines de semana.

Era un exponente muy importante para todo el territorio, qué pasa, la gestión que hizo este señor, que yo fui allí, no había de nada, era un desastre y aun así iba gente, también incluso hablan expoliado algo. Yo animaría a la consejería, primero, que se haga una valoración en cuanto la tengamos, porque nos ha costado echarlos, se quedaron de okupas cuando le cumplió el contrato, de lo que incluso se han llevado.

Porque allí dejaron hasta cuadros y lienzos, todo, que posiblemente haya habido hasta un expolio, pero que es viable como hospedería, cualquier cosa que no se (...) una escuela de hostelería la tenemos en Teruel y no me parecería mal, incluso, pues que allí practicasen o hicieran prácticas alumnos de hostelería o de la escuela de hostelería, ¿no?

Pero claro, si no perdemos la función de hospedería y yo personalmente que lo comprendo y anoche estuve hablando largo y tendido y creo que ya terminé renegando casi la compañera de Fernando (...) y mi mujer a mí, porque estábamos hablando y no íbamos a cenar. Lo comprendo porque lo he visto y tiene que ser hospedería y empezar ahora con escuelas y tal, perdiendo esa función, yo no le apoyaré jamás nada.

Porque claro, cuando supiéramos que estamos hablando de una hospedería, que si la gestionara gente del territorio no fuera rentable, que ha habido una apuesta 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]*

había cuatro personas del territorio que no han cobrado, que Manzana Plus no les ha pagado, cuatro de Iglesuela, más dos de la lavandería que la hace...

Hay una lavandería en la misma comarca del Maestrazgo, mi compañera Ana Sales, Monserrate, tiene lavandería que no sé si han cobrado, pero están haciendo una función en aquel territorio, con la función que eso supone también para Mirambel y para otros territorios, como Vilafranca, es una zona donde hay turismo.

Esta mañana venía escuchando cómo se hacían las casetas con piedra seca, que yo las he visto, las paredes del Maestrazgo. Entonces, venir aquí simplemente para una escuela creo que es un error de bulto, o sea, cuando le quitamos la palabra hospedería.

Primero, vamos a que se gestione bien, que la gestione gente del territorio, cuando digo gente del territorio, (...) para hacer contratos con cuatro hospederías y querer arreglar con la de La Iglesuela, la de Illueca, la de Rueda o la de San Juan de la Peña o viceversa, porque no funcionará ninguna y encima se la dimos a, perdonarme entre comillas, no sé si esto tendría causa para un diputado, a piratas, son verdaderos piratas, eran verdaderos vividores.

Yo no sé y claro que haya *overbooking*, no quiere decir que La Iglesuela sea Benidorm y Dios nos libre, no es Benidorm. Pero claro, vamos a hacer de la hospedería de La Iglesuela lo que tenemos que hacer. Yo le pido a Briz que le traslade al consejero que hagamos una lectura de lo que realmente incluso se ha expoliado, pero que nos queda mucho.

Hay un patio allí alucinante y se puede hacer muchas cosas en torno a la hospedería. Y en torno a esa hospedería se puede hacer mucho también contra la despoblación, para luchar contra la despoblación, mucho, no como lo han gestionado ellos. Porque llevamos, cómo la han gestionado y ha seguido llamando gente para ir, casi estando cerrado, o sea, es algo que es la realidad de lo que nos están diciendo y yo como soy del territorio, si hay una cosa que considero muy mía, porque casi los de La Iglesuela les decíais que no tenía (...).

Los de La Iglesuela consideran que es de ellos, porque la hospedería de La Iglesuela y se les donaron el Palacio Matutano y no iras a La Iglesuela, sin que te lo enseñen y cuando la ves y dices, aquí se tiene que dormir solo, encantado, porque es bonita, como la de (...), como cualquiera de las hospederías que he visto.

Son hospederías, podemos hacer prácticas y estaría encantado que los chicos que están en Teruel en las escuelas de hostelería, fueran a hacer prácticas allí o los 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]*

Zaragoza o de Huesca o de allí vinieran aquí, pero siempre contando con cuál es la función de la hospedería, que es muy buena.

Creo que a los tiempos que vamos, nos tenemos que fortalecer así y siempre contando con los del territorio. Evidentemente, si acepta la enmienda del señor Briz yo la voy a apoyar y sino, pues no la apoyaremos por respeto a la gente de La Iglesuela y a mi alcalde, por supuesto. Muchas gracias, señor presidente.

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

*El señor diputado OLIVÁN BELLOSTA:* Muchas gracias, presidente. Creo que, estamos mirando el árbol que no le deja ver el bosque y me explicaré. El otro día el consejero, creo que fue una interpelación que le hizo la señora Berta Zapater, dijo una frase que la voy a repetir, que es paradigmática de la situación en la que está la red de hospedería.

Dijo, más o menos hablando de La Iglesuela, “llevan meses funcionando en precario y sin título jurídico, es decir, por el morro”. Esta frase, muy simple, muy llana, muy campechana, como el señor Soro, creo que explica muy bien cuál es la situación de la gestión de la hospedería de Aragón.

Este caso, en concreto, el árbol, es La Iglesuela, es un árbol que está en precario, lo cual significa que no hay ningún título jurídico, lo cual significa que se está beneficiando, el señor Manzana, de una marca y que está perjudicando a esa marca, porque obviamente y hay pruebas más que evidentes, el nivel de calidad que se está dando en esa hospedería a los clientes, es ínfimo y hay muchísimos detalles que todos conocemos.

Pero, hay una cuestión adicional y esto lo he comentado, tanto con el consejero como con el gerente de Turismo de Aragón, la responsabilidad en la que podría incurrir el consejero y toda su gente, no sé si usted incluido, señor Briz. En el caso de que pasara algo con algún trabajador o con algún cliente en estos momentos, donde no hay contrato jurídico con la empresa y está funcionando en precario, bajo la marca de Hospederías de Aragón pueden ser muy graves, muy graves y es una cuestión que creo que había que tener en cuenta.

Me alegro que esté el tema jurídicamente orientado y espero que cuanto antes esa empresa desaparezca del mapa y sobre todo, que se vaya, pero sin llevarse las llaves, como ha hecho en otras ocasiones. Podíamos hablar de errores, podríamos hablar 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]*

fallos, podríamos hablar de lo que estaba comentando de la imagen de las hospederías. Podríamos hablar de la inversión pública que se hizo en su momento, que allí está.

Pero creo que, en este momento, el debate más que, qué hacemos con La Iglesuela, es qué hacemos con las hospederías. Porque es evidente que la imagen de las hospederías no es la que todos deseáramos, tres cerradas, de ocho, propiedad del Gobierno de Aragón en diferentes formatos, tres cerradas, Rueda, Illueca y San Juan de la Peña y una La Iglesuela, en precario. De ocho, propiedad del Gobierno de Aragón, porque las otras dos son propiedad de ayuntamientos, como son la de Sádaba y la del Mesón de la Dolores de Calatayud.

Nosotros hemos planteado en varias ocasiones una revisión del modelo, una revisión de la forma de gestionar, una revisión de la promoción que se está haciendo, pero ahora creemos que es urgente, que se defina qué hacemos con las hospederías, que se ponga en serio sobre la mesa el debate, que se apueste por el impulso, que se revisen el marco de la revisión del Plan Aragonés de estrategia turística que hay que revisar precisamente esta cuestión, para darle una nueva orientación.

Un modelo de gestión más sólido y evitar estos problemas que ha comentado el señor Sancho y una promoción potente que permita mejorar la imagen. Respecto al árbol, La Iglesuela. El otro día cuando estaba redactando estas notas, no conocía la enmienda del señor Briz, pero iba en la misma línea.

Por muchas razones, entre otras, porque esta experiencia ya se ha dado, no sé si recordarán que, en Huesca, hace aproximadamente diez años, se planteó algo parecido como consecuencia del cierre de otra hospedería, la de Arguis, situada a veinte kilómetros de Huesca, donde hay una escuela de hostelería. Y se hizo un estudio, se hicieron documentos, hubo un expediente y al final no se produjo esa conversión en hotel escuela.

Yo recomendaría al Gobierno de Aragón que debería analizar este tema, que repasara el expediente de lo que ocurrió con la hospedería de Arguis, porque seguramente allí estarán las respuestas. Ha apuntado el señor Briz, varias cuestiones importantes, respecto al modelo de formación que hay que definir, hay que definir.

El otro día cuando leía las palabras del presidente de los empresarios de Hostelería de Teruel que, por cierto, la petición fue en persona al consejero bastantes días antes de lo que usted ha dicho y días antes, bastantes días antes de la propuesta de la enseñanza **¿pattern?**, tal como consta en la prensa, aproximadamente un mes. Otra cosa es que en Teruel lo volviera a decir.



(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]*

Hay que definir de qué tipo de formación hablamos, formación reglada que tiene ya su oferta en Teruel, en la escuela de hostelería de Teruel y en Huesca, también por cierto o formación continua, hay modelos en España de diferente tipo. Pero, también hay modelos respecto a la gestión distintos, hay modelos de gestión pública, pura y dura, modelos de gestión público privada o mixtos y modelos de gestión privada con subvenciones de la Administración.

Eso había que definirlo y teniendo en cuenta una cuestión muy importante que en cualquier manual al respecto es muy evidente. Estamos hablando de un establecimiento hotelero abierto al público, es decir, de una empresa. La formación reglada no puede ser determinante para la calidad de la prestación del servicio, no puede coartar la apuesta por la calidad en la prestación del servicio, porque van clientes con cara y ojos.

No se hacen experimentos con **¿gaseosas?** y eso en cualquier modelo de escuela, hotel, hotel-escuela que hay funcionando por España lo tiene muy claro. Todas estas cuestiones, creo que habría que analizarlas, el formato académico, el formato en cuanto a la gestión y esta cuestión, que acabo de comentar importante junto con la capacidad del establecimiento, que también, también es un elemento a tener en consideración.

En consecuencia, si admite la enmienda del señor Briz, que más o menos va en la línea de lo que estoy comentando, nosotros apoyaríamos la propuesta y en el caso de que no sea así, nos abstendríamos.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Don Jesús.

*El señor diputado GUERRERO DE LA FUENTE:* Sí, muchísimas, muchísimas gracias. Bueno, la idea es mantener el fondo, es decir, no quejarnos, sino aportar alguna solución. Yo intentaría buscar el fondo de la enmienda del señor Briz, añadiendo “las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a reconvertir la hospedería de La Iglesuela del Cid, en Teruel con graves problemas de continuar en la gestión en hotel escuela, para formar personal que pueda nutrir al emergente sector turístico turolense, una vez realizados los estudios previos”.

Y de alguna manera, buscamos ese fondo de buscar una voluntad de intentar llegar al acuerdo. Pero siempre que los ¿estudios? previos así lo requieran. Yo he entendido que la enmienda y el fondo, es eso.

(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 caso, en caso de que veamos que no se quiere compartir ese fondo que el Partido Aragonés tiende la mano para buscar soluciones, entenderíamos que los grupos que están aquí no quieren buscar soluciones, sino solamente hacer política ideológica.

Muchas gracias.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Don Gregorio Jesús.

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Es que yo creo que... vamos a ver si yo me... si es lo que he entendido. Es decir, lo que plantea usted es cambiar el sitio del... de la frase, ¿no?, y ponerla después, ¿no?

Es decir: “las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a realizar los estudios previos necesarios”, eso cambiarlo para ponerlo detrás, es eso lo que se dice, pero que se... ¿eh? Perdón, perdón, “turístico turolense”, ¿después?

Previos para esa posible reconversión. Si es previos para esa posible reconversión, me da igual ponerlo delante que detrás, si es una cuestión de orden. Como comprenderán, no soy filólogo, pero lo **¿entendería?**.

*El señor diputado GUERRERO DE LA FUENTE:* Es una cuestión de orden.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Bueno, fuera de cualquier otra cábala... Diputado Briz, fuera de otra cábala: sí o no.

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Yo creo que está claro. Vamos a volver a leer... No, porque la tenemos que votar todos. Yo creo que la tengo claro, pero para que la votemos todas. Si quiere, su señoría, el señor **¿Guerrero?**.

(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 GUERRERO DE LA FUENTE:* No se asusten, que no hay ninguna trampa, es muy fácil.

“Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a reconvertir la Hospedería de la Iglesuela del Cid, en Teruel, con graves problemas de continuidad en la gestión” - ese es el fondo de la iniciativa- “en un hotel escuela para formar personal que pueda nutrir al emergente sector turístico turolense, una vez realizados los estudios previos”.

Y a partir de ahí, todo lo que pone de lo demás, es fácil.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* ¿Sí?

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Volvería (...) “estudios previos que permitan la reconversión”. ¿No? Si no es así...

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Entre ustedes...

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Si no es así no se...

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Usted ha hecho la enmienda, diputado Briz. ¿Les damos medio minuto a ambos?

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Sí, mejor, sí.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Venga, medio minuto, don Jesús, para la redacción.

(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 Briz?

Diputado Guerrero de la Fuente, ¿puede hacer, definitivamente, la lectura?

*El señor diputado GUERRERO DE LA FUENTE:* Sí, volvemos a manifestar...

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Silencio, un momento.

*El señor diputado GUERRERO DE LA FUENTE:* Sí...

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Señorías, público invitado, un momento.

*El señor diputado GUERRERO DE LA FUENTE:* Aceptamos lo que se... dice el señor Briz. Es decir, simplemente, seguimos manifestando el fondo de que debe intentar dar solución a ese problema, entonces...

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* No, pero sin explicaciones, don Jesús.

*El señor diputado GUERRERO DE LA FUENTE:* Sería: “una vez realizados los estudios previos para realizar la reconversión”.

(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):* Bueno, en definitiva, muta, se traslada, pero se concreta más por lo que acaba de decir el diputado Briz, certificando que es previo. ¿De acuerdo?, ¿estamos todos de acuerdo?

Vamos a votar en consecuencia, ¿votos a favor?, pues doce votos a favor. ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? **Doce votos a favor, tres abstenciones. Por tanto, se eleva a aprobación. Queda aprobada la moción.**

¿Grupo Mixto?

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Sí, quería agradecer al señor Guerrero que **¿haya?** sido posible la transacción para que quede más bien definido que... el proceso.

Y quería decir una cosa que el señor Oliván ha dicho, que me parecía importante. Fecha 19 de noviembre del 2018 y por auto del 12 del mismo mes y año, el magistrado juez del Juzgado de lo mercantil número tres de los de Valencia, ha dispuesto “el cese de la actividad empresarial”. Y por diligencia y ordenación del letrado de la Administración de Justicia del propio Juzgado de lo mercantil número tres, ha fijado la fecha de 3 de diciembre del año en curso, para la celebración de junta de acreedores, **¿en?** lo que, probablemente, se acuerde la restitución del bien.

Lo digo para que tengamos toda la información de cómo está la situación.

Gracias.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* ¿Diputada Sansó? ¿Diputado Guerrero?

*El señor diputado GUERRERO DE LA FUENTE:* Sí, simplemente, agradecer que la gente que estamos aquí, especialmente los **¿grupos?** parlamentario, hayan entendido el fondo, el fondo de la iniciativa, incluso todos los que habéis votado a favor y naturalmente, las dos abstenciones del Grupo de Podemos.

(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]*

Comentaban de que era importante de que llegara del territorio. Pues bueno, el presidente de la Asociación de Empresarios Turísticos de Teruel, así se lo hizo saber al consejero. Quiero decir, no en tres días, señora Prades, desde el 16 de octubre, son cuarenta y tres días. Es decir, se ha dejado cuarenta días por el camino.

En ese sentido, lo que sí que queremos es de intentar buscar una solución a acciones que se han hecho en el pasado, mejor o peor, algunas no han salido tan bien, otras han salido bien. Y buscar soluciones, en este caso, a la Hospedería de la Iglesuela del Cid. Porque, vuelvo a decir, cuatro mil habitantes -cuatro mil habitantes- quince poblaciones y apenas tres habitantes por kilómetro cuadrado.

El Partido Aragonés, vamos a buscar soluciones y, de verdad, agradeceremos a todos el que hayáis votado a favor o abstenido, en esta iniciativa.

Muchas gracias.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): ¿Podemos?*

*La señora diputada PRADES ALQUÉZAR: Gracias, presidente.*

Nos hemos abstenido en esta iniciativa, porque, realmente creo que todos somos conscientes de que lo que hemos votado está cojo. Yo creo, realmente, que las aportaciones que ha hecho en su intervención el portavoz del Partido Popular, realmente se tenían en cuenta la viabilidad, tanto económica como formativa y sí que me parecía una aportación importante, y eso no ha quedado recogido en lo que hemos votado.

No ha quedado recogido un estudio de viabilidad. Yo no lo he visto en el texto final que ustedes han presentado. El...

¿De qué?, “estudios previos” ¿de qué?

Realmente ha sido una... es una transacción, un brindis al sol. Si están contentos y ustedes... satisfechos, perfecto. Yo no creo que eso ayude a la hospedería a salir

(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]*

adelante. Creo que hay un error muy grave cometido, hay un error de modelo de gestión, y que lo estamos manteniendo con esta iniciativa que hoy hemos votado.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): ¿Socialistas?*

*El señor diputado SANCHO IÑIGUEZ: Gracias, señor presidente.*

Simplemente, pues hemos votado a favor. Pero, tengo claro que si esa hospedería la gestiona gente del territorio y vuelve a gestionarse como tenía que gestionarse, sobrarán las demás cosas. Será una hospedería rentable y sin ningún problema.

Muchas gracias, señor presidente.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): ¿Partido Popular?*

*El señor diputado OLIVÁN BELLOSTA: Nada, solamente decir que nos preocupa el futuro de la Hospedería de La Iglesuela.*

Lo que hoy hemos votado es una alternativa que, obviamente, habrá que valorar desde todos los puntos de vista, económico, financiero y académico. Pero, lo que realmente nos preocupa es el conjunto de la red de hospederías. Y ya lo he comentado en mi intervención.

La punta de lanza de la oferta turística aragonesa en materia de establecimientos, no puede estar en la situación en la que está ahora la red de la hospederías... de hospederías. Y requiere un lavado de cara, un impulso en términos de imagen, en términos de promoción, para que, de verdad, sea un elemento fundamental de nuestra oferta turística y determinante de la imagen de Aragón en el exterior.

(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 hoy por hoy, precisamente, está actuando en sentido contrario, una cosa que había que evitar y paliar en... cuanto antes.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Muy bien.

Pasamos al siguiente punto del orden del día, que son dos proposiciones no de ley: la una del Grupo Parlamentario Popular, la otra del Grupo Aragonés, en relación a las actuaciones que se requieren en el puente de Gelsa y, para lo que tenemos también algunos invitados.

Tienen la palabra los titulares de las iniciativas. En primer lugar, el Grupo Parlamentario Popular, don Javier Campoy.

*El señor diputado CAMPOY MONREAL:* ... señor presidente.

Saludo, en primer lugar, a la Plataforma Ciudadana por la Rehabilitación del Puente de Gelsa. Nadie o casi nadie había oído a hablar del puente de Gelsa, más que los que pasan o pasamos habitualmente. Y es verdad que, en primer lugar, hay que felicitar a la plataforma por la labor tan impresionante que han hecho de altavoz de un problema social, local, de siniestralidad en la comarca, de fluidez de todos los coches que pasan por allí a diario, autobuses de escolares, camiones que van a los polígonos... es decir, de toda la gente que pasa.

Y que, además, contactaron con mi... conmigo en... desde el primer momento. Yo creo que mi fama me precede ya, por lo visto, en el asunto de las carreteras. Contactaron conmigo, fui a visitar el puente, ya había pasado en numerosas ocasiones por encima y tuve la suerte de poder conocer de primera mano los problemas propios del puente y cómo estaba de verdad, la peligrosidad y que entraña en estos momentos.

Presentamos esta iniciativa, una iniciativa que yo denominaba light. Es decir, “oiga, vamos a ponernos manos a la obra, una vez más en este puente”, por cuanto que, en ésta, en toda la legislatura, no ha habido ninguna planificación de ningún tipo para poder solucionar los problemas de nuestras carreteras, de nuestros puentes, de **¿nada?**



(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Y como vamos una a una, cuando se puede y cómo se puede, pues trajimos esta iniciativa de Gelsa. Yo entiendo que vamos a aprobarla por unanimidad. Sería bueno que la aprobáramos por unanimidad.

Me consta que el consejero, señor Soro, les acaba de decir, que está encima del asunto y que va a intentar solucionarlo de una manera, que a mí me parece muy bien que lo haya dicho.

Yo creo que el señor Soro va a tener muchos problemas, porque se ha gastado el dinero de esta legislatura, de la que viene y a lo mejor también de la siguiente, con todos los anticipados que ha puesto en marcha y los que debe todavía estar poniendo en marcha. Es decir, va a ser muy complicado que, incluso por emergencia, lo solucione.

Pero, en cualquiera de los casos, sería muy bueno que la plataforma, que los ciudadanos que hoy nos acompañan, que representan a todo un pueblo y a toda una comarca, se llevaran la impresión de que nuestro trabajo sirve para algo, que somos capaces de unirnos cuando la causa, como la de hoy, merece la pena y que les transmitimos una clara... un claro mensaje de que nos preocupa el territorio, de que nos preocupan los ciudadanos.

Y que, desde el legislativo, aportamos nuestro pequeño granito de arena, diciendo que esta iniciativa hay que aprobarla, que el legislativo excite al ejecutivo para que pinte presupuesto si no hay presupuesto, y que, desde luego, este presupuesto sirva para acondicionar y arreglar este puente de Gelsa.

Muchísimas gracias.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Continuamos.

Grupo Parlamentario Aragonés.

*El señor diputado GUERRERO DE LA FUENTE:* Sí, muchísimas 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]*

Bueno, nosotros vamos a intentar también, una vez más, pedir la unanimidad de la Cámara, en base, pues a esa plataforma, a ese problema que se ha creado. Y que es la propia sociedad, la que se crea, se gestiona, para hacer llegar una iniciativa importante, pues que, de alguna manera, imposibilita la vía diaria de los ciudadanos.

Esta iniciativa, pues que nos la hizo saber al Grupo del Partido Aragonés, la señora Berta Zapater, también nos ha llegado por parte de responsables públicos del territorio que están aquí también con nosotros y muchas personas que se han aglutinado en torno a esa plataforma ciudadana que, en la actualidad, pues prácticamente han recogido más de seis mil firmas.

Nosotros, lo que no queremos es intentar hacer una explicación farragosa, una explicación extremadamente política, sino queremos hacer una explicación al pie de calle. Nosotros, simplemente, cualquier acción que, desde el Gobierno de Aragón se haga para solucionar lo que pide la plataforma, nosotros la apoyaremos.

Y lo que no queremos son palabras vacías, sino que en los próximos presupuestos que hay en el Gobierno de Aragón, existan partidas importantes para dar solución a los problemas que se plantean desde la plataforma.

Por tanto, nosotros lo que queremos aquí es plantear y buscar el apoyo de todos los grupos que están hoy aquí con nosotros y seguir animando a que la plataforma siga haciendo las acciones que sean necesarias, que contarán con el apoyo del Partido Aragonés.

Muchas gracias.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Sí.

Grupo Ciudadanos.

*El señor diputado SANSÓ OLMOS:* 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]*

Pues yo voy a... yo sí que voy a concretar, no voy a ser tan light como el señor Campoy, voy a ser más heavy.

Yo voy a pedir... y por eso hemos enmendado cada una de las dos proposiciones no de ley, con una palabra, una frase muy sencilla, que es: “que se haga una inspección especial”. Así de claro. Hay tres tipos de inspecciones: las básicas, las principales y las especiales, en los puentes.

Y todo aquello que no sea una inspección especial, es perder el tiempo y les van a engañar a ustedes, señores de la Plataforma Ciudadana Puente de Gelsa y bien que lo siento.

Y esto es así porque, o nos tomamos en serio los problemas o vamos a marear la perdiz y vamos a perder todos el tiempo y no haremos otra cosa que alargar el riesgo.

Hablaba el señor consejero de catorce mil euros. Es imposible que una inspección especial, que es la que toca cada cinco años, por cierto... me gustaría saber cuándo fue la última inspección especial de este puente. Es imposible que una inspección especial salga por catorce mil euros.

Y una inspección especial que debería incluir inspecciones subacuáticas y sondeos completos del estado del puente, completos. Yo visité el puente de Gelsa poco antes del Pilar, creo.

El 15 de octubre, hubo una charla informativa en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid que, precisamente hablaron de los sistemas de gestión de puentes. Y entregaron unos cuadernos del Intemac, tanto desfasados, pero que pueden ser muy útiles. Le he cogido alguna... les he cogido alguna... algún ejemplar por si quieren leerlo.

Aunque sean del 2012, hace una serie de recomendaciones hacia los políticos, que voy a leer, con su permiso, dice que: “es imprescindible que cale en la sociedad y, por tanto, en nuestros políticos, que las tareas de inspección, revisión, mantenimiento y reparación de los puentes, son vitales para nuestra red de infraestructuras”.

Cada vez que hay una riada, deberían revisarse de arriba a abajo los puentes que hayan estado más expuestos. Y esta es otra de las recomendaciones que hacen siempre,

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

después... con mayor frecuencia y siempre después de riadas, inundaciones o lluvias de carácter excepcional.

Tengo que recordarles la riada de 2015 y creo que en 2013, otra. Que, por cierto, en 2014, la DGA, y no tengo que recordar quién gobernaba, decía que la estructura no estaba dañada, de ese puente, y aseguraba su perfecto estado, en 2014. También tengo que recordar quién decía al principio de esta legislatura que las carreteras pueden esperar un año y quién era, era un consejero, el mismo que ahora les va a **¿acallar?** la boca con catorce mil euros, y un presidente de Gobierno que decía: “no haré un kilómetro más de carreteras hasta que se haya solucionado la emergencia social”, ¿vale?

Hemos llegado a estas alturas de la legislatura con un puente que se cae, literalmente a pedazos, sin planificación, sin inversión, sin presupuestos y sin seriedad.

No, no, no, no me haga así. No es serio un planteamiento de catorce mil euros para un lavado de cara de un puente que necesita una inspección especial.

En esa sesión del colegio de ingenieros, había un responsable de Adif, hablaba de ocho mil puentes en toda España. Hablaban, otros... el subdirector de Conservación de Carreteras, de veintitrés mil puentes en carreteras, solo la red estatal.

Y mi pregunta es muy sencilla, ¿cuándo fue la última vez que se hizo una inspección especial de este puente? Me temo. Si ustedes me dicen que hace menos de cinco años este puente ha tenido una inspección especial, retiro esta enmienda.

Y no todo son... no todo está bajo control. En este cuadernillo, ustedes pueden ver que hay casos -y no pocos- que puentes que se encontraban en revisión o bien se habían inspeccionado recientemente, colapsaron. La socavación de las pilas, de la cimentación de las pilas de los puentes, es causa de numerosísimos colapsos de puentes.

Podríamos contarles muchos ejemplos, pero se lleva la palma el de 2001 en Portugal, en Castelo de Pavía. Entre otras causas, extracciones ilegales de áridos en los quince kilómetros anteriores y una riada de finales del 2000 y principios de 2001, que hizo que colapsara un puente de ciento quince años. Éste tiene setenta y... ya no me acuerdo cuántos. Le costó el puesto al ministro de Obras Públicas portugués. Porque lo sabía, el ministro, el ministerio, lo sabía.

(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]*

Así que, por favor, seamos serios, no tapemos con malos diagnósticos que, por cierto, es otra de las recomendaciones. Un mal diagnóstico señala reparaciones y soluciones que puede ser que agraven aún más los problemas. Y, por favor, como digo, seamos serios y acometamos una inspección especial completa y ya.

Muchas gracias, señor presidente.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Grupo Mixto.

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

Quiero saludar a los miembros de la plataforma de este puente.

Yo ya sabía... fijate que en casa tengo ingenieros de caminos y de puentes, ¿eh?, pero ya sabía que el señor Sansó iba a dar buena cuenta de la cuestión técnica, como ha hecho.

Señor Campoy, hoy la derecha se ha unido a hacer un envolvente con público, además, para intentar, bueno... pues usted es el príncipe de las carreteras, no sé si el príncipe de Beukelaer, pero el príncipe de las carreteras. Pero yo voy a intentar poner orden, un poco, en esto.

Vamos a ver, esta carretera es importante, como todos sabemos, evidentemente, para determinada comarca, efectivamente, con un paso de vehículos que está en mil trescientos treinta y dos vehículos, de media. Y que, lógicamente, pues hay que intentar darle una solución como está haciendo el departamento y el Gobierno de Aragón. Porque son unas **¿obras?** de paso importantísimas y como ha dicho el señor Sansó en esa exhibición de contenidos técnicos, pues que, evidentemente preocupa cuando un puente puede llegar a colapsar.

Evidentemente, este puente no se ha construido hoy, ¿verdad?, ustedes lo saben. Año 1930, primera construcción y después una segunda construcción con materiales de la Guerra Civil, en todo caso.

(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]*

Bien, lógicamente, este puente tiene muchos problemas, limitaciones funcionales y estructurales, por lo que el departamento, pues está siendo consciente de que hay que rehabilitarlo, a través de la Dirección General de Movilidad. Y ya, no porque ustedes lo digan ahora y, en fin, el señor Sansó, pues lo “*maximiliza*” absolutamente.

Se encargó ya un estudio del mismo. Y ese estudio lo está haciendo un ingeniero de Caminos y Canales y Puertos, don Manuel Reventós i Rovira, quien está llevando a cabo una inspección principal del puente de Gelsa. Es decir, una inspección llevada a cabo por personal cualificado en materia de estructuras, que contendrá el diagnóstico, la valoración de defectos y la propuesta técnica y económica de la rehabilitación de dicho puente, señor Sansó.

Y, por lo tanto, en el momento en que esté ese estudio, que ya está casi acabado, se llevará, lógicamente, la solución pertinente a, no solamente como dicen ustedes...

Que, por cierto, lo digo para los que nos están escuchando también de la calle. Estos señores que hacen esta propuesta tan interesante para el territorio y evidentemente viable, en todo caso, en la medida de lo posible, plantean esto, cuando dicen que hay que bajar los impuestos. Y, sin embargo, luego piden más dinero para las carreteras, que se lo expliquen eso a ustedes, en privado o en público me da igual.

Por lo tanto, cuando ellos... dicen: “queremos más carreteras, pero menos impuestos”. Eso es lo que están diciendo, para que lo tengamos todos claro y... No, no esta es la realidad. Es la realidad, es lo que está pasando. Y luego dicen que hay que hacer más carreteras, más inversiones bajando los impuestos. ¿En qué quedamos? ¿En qué quedamos?

En todo caso, a lo que vamos. En el momento en que el informe esté entregado, que falta muy poco, se llevará este informe a que se realice el proyecto pertinente, para que, con dinero de emergencia, como bien sabe el señor Campoy que ha sido consejero de Hacienda, pues, evidentemente, se haga la obra, de varios millones de euros posiblemente, para intentar sanear y darle viabilidad a ese puente. Por lo tanto, es lo que se va a hacer, ni...

Que ustedes ya, me hacen trampitas con la propuesta. “A ver si el presupuesto del 2019...” para ver si le meten el dedo en el ojo a Podemos, al PSOE y a Chunta. Pues

(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]*

miren ustedes lo vamos a hacer sin presupuesto del 2019. Fíjense qué va a ocurrir. Por lo tanto, esto es lo que va a pasar.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Señores diputados...

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Las demagogias...

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Silencio.

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Las demagogias hay que hacerlas de una manera seria y rigurosa incluso, seria y rigurosa.

Por lo tanto, nosotros hemos hecho lo que tocaba hacer. El Gobierno ha hecho lo que tocaba hacer y yo se lo expongo aquí a la ciudadanía para que lo sepa. De ahí al maximalismo que se puede pedir... hombre, habría que hacer un puente nuevo, casi seguro, un puente nuevo.

Pero, claro, lógicamente, los presupuestos que tenemos son limitativos. Porque entonces, si no, habría que cerrar escuelas o cerrar hospitales. Por lo tanto, la realidad en... sí, sí, esta es la... lo que ustedes hicieron, si es que, además, lo hicieron. No me cuente a mí lo que hicieron ustedes, que lo hicieron, cerrar plazas escolares, eso es lo que hicieron, sí y encima no hicieron carreteras.

Pero que es igual, que lo que les interesa a la ciudadanía que está aquí presente es que se va a hacer, que el estudio está así, casi acabado...

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Diputado Campoy...

(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 BRIZ SÁNCHEZ: ... que se va a hacer el proyecto...*

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Permita la exposición.

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Gracias, señor presidente, voy a pedir el amparo, al final.

Y que, realmente, la inversión se va a hacer en esta legislatura, este principio de año y es... haya presupuesto o no haya. ¿Queda claro, señorías? Pues eso.

Muchas gracias.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Don Raúl Gay Navarro, Grupo Parlamentario Podemos.

*El señor diputado GAY NAVARRO:* Gracias, presidente.

Muchas gracias, a las personas que integran la plataforma.

Una representante de nuestro grupo parlamentario también se reunió y vio in situ el puente el día 20 de noviembre.

Y yo voy a intentar ser un poquito más concreto, porque aquí se ha hablado, en mi opinión, un poco de generalidades. Usted sabe mucho de historia y ha hablado algo de fechas.

Voy a hablar más de fechas. El puente de Gelsa se construyó en 1930 y en el 1938, las tropas del dictador Franco lo dinamitan, el puente. Después, tras la guerra, es reconstruido con materiales muy deficientes. Y desde entonces el estado y los materiales del puente, han permanecido exactamente igual.



(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, hay una pequeña diferencia, en 1930, no soportaba el paso de mil vehículos al día y hoy, sí. No solo automóviles, sino que también pasan autobuses escolares y camiones, ya que es una zona industrial en expansión.

Y hasta ahora, ninguno de los partidos que han estado en el gobierno -y, curiosamente, el Partido Aragonés, el PAR, ha estado casi siempre el gobierno- se ha preocupado de su estado y... ni de su arreglo. Es curioso que ahora que estamos en la oposición, ¿verdad?, nos preocupemos.

He dicho que iba a ser concreto, quería haber traído un trozo de puente que encontramos en el suelo, pero, finalmente no ha podido ser. Pero el estado es ese, el estado es que, literalmente, se cae a trozos. Es lamentable, tanto en su firme como en su estructura. Presenta grietas en las arcadas, grietas por las que yo he visto introducir una mano entera. El hormigón que protege la estructura está resquebrajado, hay zonas en las que, directamente, ha desaparecido y hay un hierro oxidado, hasta tal punto, que hay láminas que se sueltan.

Creo que hace falta poco más. Es un desastre, una amenaza y un peligro para todas aquellas personas que lo cruzan día a día. Esto es lo que hemos visto y lo que nos han contado los vecinos de Gelsa y la plataforma.

Pero, también queremos datos concretos del Gobierno de Aragón. Y por eso hemos registrado -señor de... Sansó, que usted se preguntaba- nosotros hemos hecho cosas concretas, no hablar de cara a la galería. Hemos presentado una solicitud de información para que nos digan qué inspecciones y qué tipo de inspecciones, se han realizado durante los últimos años. Cuando la tengamos, como la solicitud de información...

Ya me lo **¿dijiste?** (...), si quieres la... lo compartiremos.

Pero, lo que nos resulta muy notable es que, por ejemplo, existan normas muy rígidas para edificios antiguos y que un arquitecto pueda, con todo su derecho, cerrarlo y que no se permita su paso por riesgo de derrumbe. Y, sin embargo, este puente, que ya he dicho como está, pues, esté abierto y pasen por él más de mil vehículos al día. Algo falla.

(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]*

Desde Podemos Aragón, creemos que es urgente que el Gobierno destine una financiación adecuada. Y hay financiación y ahí vuelvo... ahí coincido con usted, señor Briz, cuarenta millones de euros para las clases más ricas de Aragón, mientras pedimos dinero para carreteras y para otros menesteres.

Entonces, pedimos una financiación adecuada para acometer obras de rehabilitación y que el puente de Gelsa vuelva a ser un puente seguro. Sobre todo, porque, antes se hablaba del puente de Portugal, yo me remito a un incidente mucho más reciente, el puente de Génova que se derrumbó en agosto y murieron treinta y nueve personas. No queremos que esto suceda y para eso hay que invertir dinero. Esto está... es así.

Apoyaremos la proposición de ley, pero recordamos que PP y PAR han gobernado muchos años en esta comunidad y no han hecho lo suficiente.

Muchas gracias.

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

*El señor diputado PUEYO GARCÍA:* Gracias, presidente.

Buenas tardes, y también dar la bienvenida a las personas que nos acompañan, desde Gelsa, desde la Plataforma por la Rehabilitación del Puente, que, como se ha dicho, es un problema local, de vuestra zona, de vuestra comarca, social, de fluidez y de tráfico.

Pero creemos que es un problema de estas características, no ahora, desde el año... creo que es el año 1940 que se construye, efectivamente, el puente y bajo unos parámetros o bajo unas... estribos, pilas y cimientos que ya venían del año 1930, por lo cual, si no se ha realizado ninguna actuación desde entonces, suponemos que el puente lleva, pues la friolera de setenta y ocho años sin hacer ninguna actuación. Nos parece algo bastante importante, por lo cual creemos que esa opinión que se dicta aquí, en esta comisión, sobre el puente, pues... lleva mucho tiempo sin realizarse.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Y, como se ha dicho, en el año 2010... ¿en? la legislatura 2007-2011, se comenzó un borrador de un proyecto que quedó -y habría que preguntarle al señor que les ha traído aquí a ustedes esta tarde- parado en la anterior legislatura, en la cual, ese señor era responsable político, de gobierno. Y nos tendría que explicar por qué, si suponía un riesgo y era de una... un problema tan grave, que así lo entendemos nosotros, por qué lo dejaron parado allí.

Habla de millones de euros que hay ahora en el Gobierno que no había anteriormente. Estamos hablando de un proyecto. Yo, que sepa, un proyecto, millones de euros no vale. Vamos, los proyectos valen menos dinero de lo que quieren aquí decirnos esta tarde algunos señores.

Pero eso no quita para que este Gobierno -que ya se lo ha dicho el consejero a ustedes- preocupado por la situación y quizá más, porque ustedes hacen esa presión desde allí, que también es importante, no nos engañemos, la presión de los ciudadanos... los ciudadanos son conscientes de sus preocupaciones locales y tienen que transmitir las a los políticos que, muchas veces, si no estamos en ese territorio, perdemos esa perspectiva.

Ha dicho el consejero, ya lo dijo el otro día también en el Pleno, que es consciente de la situación, que se está redactando un estudio. Un estudio que contendrá el diagnóstico, la valoración de defectos, la propuesta técnica y económica -que yo creo que es lo importante- para rehabilitar el puente, que será entregado al departamento, que yo creo que, por lo que nos han dicho, ya está casi terminado.

Y desde el departamento harán ¿el? encargo de proyecto y se procederá a ejecutar la obra a la mayor brevedad posible, que, posiblemente, sea en el año 2019, ¿al? ser una urgente necesidad para el territorio.

Por supuesto que desde el Partido Socialista apoyamos a Chunta, que es nuestro socio de Gobierno y con los que trabajamos conjuntamente en esta legislatura, que hay que realizar el proyecto, realizar las inversiones que sean necesarias.

Les puedo decir yo que nuestra comarca, que es la comarca... en el Pirineo, hemos tenido, desgraciadamente, con el tema de las carreteras, emergencias y ya han sido solucionadas por este departamento.

(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]*

Emergencias de más de cuatro millones de euros, por ejemplo, y han sido, como digo, solucionadas. Por lo cual, cuando hay una emergencia en cualquier parte de Aragón, el Gobierno creo que da el do de pecho y saca adelante el dinero presupuestario para poder mejorar o llegar a esa emergencia.

Como decíamos, inversiones necesarias para mejorar la seguridad de la vía, una vía que ustedes conocen bien. Aunque me pregunto que, si el puente se construyó en el año 1940 y que, en la pasada legislatura ya se tenía constancia de esta situación, que por lo menos, ya lo he dicho...

Sí, ya lo he explicado. Por eso en el 2007 y 2011 preparamos la redacción de un proyecto que ustedes paralizaron en la anterior legislatura.

Pero no es una cuestión de echarnos los unos a los otros el problema, si no es cuestión de solucionar el problema por el bien de las personas que viven allí y que nos han visitado esta tarde.

El Partido Socialista votará a favor de su propuesta, porque consideramos que es una obra que hay que realizar lo antes posible. Compañeros míos han podido visitar el puente con alcaldes y con habitantes de la zona, que nos han mostrado su preocupación. Nos han enseñado, como han explicado otros portavoces, cómo está la estructura del puente y creemos que tenemos que dar una incipiente respuesta, porque así nos lo piden los ciudadanos, para esa importante infraestructura, tanto para la comarca, como para el pueblo de Gelsa.

Muchas gracias.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Vamos con la iniciativa del Grupo Parlamentario Popular. Respecto de la enmienda, ¿cómo se pronuncian ustedes?

*El señor diputado CAMPOY MONREAL:* Con muchísima generosidad, aceptamos la enmienda de Ciudadanos, faltaría más.

(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):* Pasamos, en primer lugar, a votar.

¿Votos a favor? **Unanimidad. En consecuencia, resulta aprobada.**

Grupo Parlamentario Aragonés, ¿cómo se pronuncia, don Jesús?

*El señor diputado GUERRERO DE LA FUENTE:* Sí. El objetivo es buscar ese apoyo unánime y que sea factible. Nosotros vamos a aceptar esa enmienda.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Bueno, pues, ¿votos a favor? **Unanimidad. Es obvio que hay unanimidad en ambas dos proposiciones no de ley.**

Con lo cual, vamos a la explicación de voto, en donde se podrá libre-expresar los distintos grupos. ¿Ciudadanos?

*El señor diputado SANSÓ OLMOS:* Sí, gracias por la aceptación de ambas enmiendas, que son la misma.

Y, efectivamente, yo he dicho “inspección especial” y el señor Briz ha dicho “inspección principal”. Y yo creo que he sido muy concreto y creo que no hablado a la galería. Creo que he sido concreto.

Gracias, señor presidente.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* ¿Diputado Guerrero?

*El señor diputado GUERRERO DE LA FUENTE:* Sí, simplemente agradecer el apoyo unánime de todos los grupos.

Creemos que tenemos que intentar dar una solución a un problema que cada vez va a más.

(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 fíjense, ¿eh?, quiero decir, lo que pedíamos era, nada encorsetado, sino dando ese margen al Gobierno para que se realice de que “las Cortes de Aragón insten al Gobierno de Aragón: uno, a realizar los estudios pertinentes para acometer con la máxima urgencia posible las reparaciones necesarias; y dos, dotar de presupuesto en el año 2019, de las partidas necesarias para dichas actuaciones”.

Personalmente, me quiero quedar relativamente tranquilo porque, bien sea por diversos fondos o por lo que sea, se va a dar solución a lo que pide la plataforma. Y así lo esperamos.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* ¿Diputado Gay Navarro? ¿Diputado socialista? Ahora, es su momento, don Javier.

*El señor diputado CAMPOY MONREAL:* Muchísimas gracias, señor presidente.

En primer lugar, felicitar a la plataforma. Con su altavoz han conseguido traer esta reivindicación a estas Cortes y desde luego, han tenido el apoyo de todos los grupos políticos.

Eso sí, esta era una iniciativa en la que cabía poco la demagogia y, sin embargo, hoy hemos tenido más demagogia que nunca. Probablemente al haber público, pues algunos han querido salir al circo a hacer un poco de teatro.

Dicho lo cual, señor Briz, en el ejercicio de la pasada no se cerró ningún hospital. Míreme a la cara porque es... es que, como lo ha dicho tres veces... No se cerró ningún hospital. No se cerró ningún colegio, señor Briz. Y todo eso... Señor Briz, señor Briz, y todo eso con mil quinientos millones de euros menos, menos.

Y señor Pueyo, mire, cuando uno empieza en política a echar balones fuera, que si los otros, que si legislatura anterior... y como si se hubiera dado un golpe en la cabeza, solo rebobinando cuatro años -porque pudiera rebobinar dieciséis- pues comete algo que, en política, en un tema tan importante como éste, se llama fraude a los ciudadanos, desde mi punto de vista. Desde mi punto de vista.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

En la anterior legislatura yo estuve en Hacienda un año y medio. Y voté y apoyé con otros grupos políticos en estas Cortes, un Plan general de carreteras, que ustedes lo han tirado a la basura. Si hubiéramos tenido un Plan general de carreteras, el que fuera, el que fuera que, si el nuestro no les gustaba, tírenlo. Pero traigan un plan general de carreteras a estas Cortes, el que sea. Planifiquen algo.

Porque lo que han hecho ustedes con Chunta, es crear un problema de emergencia social. Somos punteros en tener las peores carreteras de España. Y hoy, tenemos ya los mismos accidentes en las carreteras, que en el año pasado a fin de año. Y una de las razones, es por el mal estado de nuestras carreteras.

Señor Pueyo, es usted mejor político de lo que ha demostrado hoy.

Muchísimas gracias.

*El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL):* Invitados e invitadas, permanezcan en sus asientos que acabaremos pronto.

¿Hay alguna cuestión al acta de la sesión anterior?

¿Ruegos y preguntas?

Levantamos, en consecuencia, la sesión, agotado el orden del día.

Hasta pronto.