

(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): Sí, habíamos pedido un poquito de tiempo porque la señora portavoz del Grupo Mixto, Chunta Aragonesista iba a incorporarse en poco tiempo. *[Se inicia la sesión a las dieciséis horas y dos minutos.]*

Bueno, como es usual dejamos el punto número uno para más tarde y tenemos el punto número dos, comparecencia el Consejero de Vertebración Territorial, Movilidad y Vivienda, a propuesta del Grupo Aragonés, al objeto de informar sobre las negociaciones llevadas a cabo con Renfe en relación a la firma del convenio entre la comunidad autónoma y esta entidad, para el mantenimiento de las líneas regionales de ferrocarril, actualmente en funcionamiento.

Y para ello tiene la parte primera expositiva, don José Luis Soro Domingo. Tiempo diez minutos.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Muy buenas tardes.

Muchas gracias, señor presidente.

Quiero en primer lugar agradecer a la comisión la importancia que dan al Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda puesto que creo que es la única que celebra sesiones esta semana. Compartimos la percepción de la importancia, desde luego, de este departamento y de esta comisión.

Para dar cumplida respuesta a la comparecencia que se solicita desde el Partido Aragonés. primero voy a hacer un relato, voy a intentar, que breve, de lo que ha ocurrido desde el año 2012, cuando surge la declaración de obligaciones del servicios público para centrarme después fundamentalmente en lo que ha pasado estos dos últimos años.

Como digo, fue el 28 de diciembre del 2012, cuando el Consejo de Ministros aprobó la declaración de aquellos servicios de transporte ferroviario de viajeros a media distancia que quedaban sometidos a obligación de servicio público. Únicamente esos servicios que se declaraban obligación de servicio público iban a ser prestados, iban a ser financiados por la Administración general del Estado y el resto que no estuvieran incluidos dejarían de ser prestados a partir de esa fecha por Renfe.

Para esa declaración de interés de obligación de servicio público se tuvo en cuenta a la eficiencia, una eficiencia calculada desde un punto de vista de que los costes por viajero kilómetros transportado en ferrocarril fueran inferiores a los costes por viajero kilómetro transportado en modos alternativos. Estoy presumiendo lo que se dice en el protocolo de acuerdo del Consejo de Ministros.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Se adoptó un criterio general que era declarar obligación de servicio público a aquellas relaciones, entendiendo relación como el conjunto de trenes o circulaciones que tienen un mismo origen y destino -como digo- únicamente se declararon obligación de servicio público a aquellas relaciones de media estancia que tuvieran un índice de aprovechamiento o una ocupación superior al 15%. Superior al 15%, pero se añadía en la propia exposición de motivos del actual Consejo de Ministros que las que tuvieran un aprovechamiento inferior a ese 15% podrían también ser declaradas obligaciones al servicio público cuando tuvieron coberturas, índices de cobertura razonables, una recurrencia considerable o lo que sobre todo nos interesa caso de Aragón, sensibilidades territoriales basadas en aspectos sociales o de cohesión territorial.

Como digo, desde este punto de vista del aprovechamiento del 15%, el 28 de diciembre se declaran obligaciones de servicio público y en el caso de Aragón se incluyeron únicamente las relaciones Madrid-Zaragoza, Zaragoza-Arcos de Jalón, Zaragoza-Barcelona, Zaragoza-Jaca-Canfranc, Zaragoza-Caspe, Zaragoza-Castejón de Ebro, Zaragoza-Castejón-Logroño, Zaragoza-Castejón-Pamplona, Zaragoza-Huesca, Zaragoza-Monzón-Lleida, Zaragoza-Teruel-Valencia.

El resto de relaciones -como digo- a partir de ese momento dejarían de prestarse y se preveía en el acuerdo de Consejo de Ministros, que si alguna comunidad autónoma tuviera interés en que se prestara algún servicio ferroviario sobre alguna relación que no hubiera sido declarada de obligación de servicios público por la Administración general Estado podría formalizar del contrato con red operadora asumiendo la financiación de déficit de explotación del servicio.

Y eso es lo que se hizo en el caso de Aragón a través del contrato de servicio público entre el Gobierno de Aragón y Renfe, en el que se incluyeron determinadas relaciones que no estaban incluidas en las que acabo en este momento de relacionar. Es un contrato suscrito el 1 de septiembre del año 2014 y que desplegaba a su vigencia desde el 1 de julio de 2013 al 31 de diciembre del 2015.

Se contrataron siete trayectos que venían a ser complementarios, que ponían a reforzar algunas de las relaciones que sí que habían sido declaradas obligación de servicio público. En primer lugar, el trayecto Zaragoza-Lleida uno en cada sentido todos los días salvo los domingos que reforzaba la relación sujeto de obligación de servicio público a Zaragoza, Monzón, Lleida.

En segundo lugar, el Zaragoza-Teruel, uno en cada sentido diario de dentro -como digo- reforzando la relación Zaragoza-Teruel-Valencia.

Teruel-Caudiel, la extensión de Teruel hasta Caudiel, hasta Valencia, uno en cada sentido, algunos días a la semana, no todos.

También la extensión de Caspe a al Fallón, en realidad a la Poble de Massaluca, reforzando la relación sujeta ASP Zaragoza-Barcelona. En este caso son dos servicios diarios, el resto 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]

servicios en cada sentido. En el caso de trayecto de servicios que estoy relatando son sólo uno en cada sentido, es el de Caspe al Fallón diario.

El de Zaragoza-Calatayud, uno en cada sentido, excepto sábados todos los días, reforzando Zaragoza a Arcos de Jalón.

El trayecto Calatayud-Ariza también uno en cada vía de circulación de viernes y domingos, reforzando Zaragoza-Arcos de Jalón.

Y por último, dentro de la relación que sí que está declarada de obligación de servicio público Zaragoza-Jaca-Canfranc se contrató el Huesca-Jaca un servicio en cada sentido los sábados y los domingos. Y esto es lo que empezó a funcionar -como digo- desde que entra en vigor este contrato el 1 de julio de 2013 y esto es lo que nos encontramos el Gobierno Partido Socialista, Chunta Aragonesista cuando llegamos al Pignatelli en julio.

Pero en ese momento sobre todo lo que nos encontramos es una deuda y es lo que voy a pasar a detallar. El importe de todos los servicios que se habían prestado desde el 1 de julio de 2013 hasta el 30 de junio de 2015, es decir, lo que afectaba al anterior gobierno PP-PAR, el importe total ascendía a casi ocho millones de euros, en concreto 7.996.707,78 euros.

¿Qué se había pagado cuando llegamos al Pignatelli en julio? Pues se había pagado menos del 18%, se había pagado únicamente 1.418.680,13 faltaban por pagar por lo tanto en ese momento por servicios prestados por Renfe durante el gobierno anterior más de seis millones y medio. La deuda que nos encontramos fue 6.578.027,65 euros.

Eso lo pago este Gobierno, eso pago este Gobierno, pero además pagó también en los dos trimestres que sí que correspondían al periodo de Gobierno Partido Socialista Chunta Aragonesista, tercer y cuarto trimestre del año 2015 por un importe algo superior a dos millones, dos millones ciento siete mil cuatrocientos setenta y seis euros. En definitiva, lo que se ha pagado por este Gobierno desde el mes de julio de 2015, en total por este contrato con Renfe asciende a 10,7 millones, a 10.792.979,85 euros.

Como ven sus señorías, hemos pagado ocho trimestres, perdón a cargo del PP del gobierno anterior PP-PAR correspondían ocho trimestres, tercero y cuarto del 2013, todo el 2014 y primer y segundo del 2015. En puridad durante la vigencia de este Gobierno únicamente dos trimestres, tercer trimestre y cuatrimestre de 2015, pero nosotros hemos pagado 10,7 millones y el gobierno anterior pagó 1,4 millones de euros.

Esta es la situación que nos encontramos -como digo- en julio. Empezamos a hablar con Renfe y llegamos al mes de diciembre. Y lo que trasladamos a Renfe en ese momento es que no estábamos dispuestos a continuar con este planteamiento de sufragas desde el Gobierno de Aragón de determinados servicios que entendíamos tienen que estar incluidos en la obligación de servicio

(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]

público. No tengo tiempo para tenerme, pero entendíamos que esa obligación de servicio público, la exclusión de estas relaciones que hemos tenido que asumir desde el Gobierno de Aragón deberían haber sido asumidas por la Administración general del Estado.

El 3 de diciembre de 2015 remitió una carta al presidente de Renfe, en la que criticaba y así le hacía saber que esa obligación de servicios público se había hecho teniendo en cuenta únicamente criterios economicistas, ese índice de aprovechamiento del 15% que no se había tenido en cuenta esas sensibilidades territoriales de las que hablaba el Consejo de Ministros y le decía que era altamente lesiva esa obligación de servicio público.

Ponía en valor que habíamos pagado la deuda que nos habíamos encontrado y le planteaba que pretendíamos la revisión de la obligación de servicio público, como por cierto ya preveía el acuerdo de ministros en el plazo de dos años, cosa que no se había hecho.

Por eso ya en ese momento le anunciamos que pretendíamos en la comisión bilateral Aragón Estado tratar esta cuestión para incluir estos servicios dentro de la obligación de servicio público y le solicitaba en esa carta también que hasta que se resolviera esta cuestión se mantuvieran con carácter provisional todas las circulaciones que se estaban produciendo en ese momento.

Esta carta la remitimos -como digo- el 3 de diciembre y el 30 de diciembre del 2015 conseguimos después de mucha negociación suscribir con Renfe por parte del Gobierno de Aragón un acuerdo en el que por un lado Renfe se comprometía a continuar prestando con carácter provisional los mismos servicios que no hubiera afección ninguna a la ciudadanía. El Gobierno de Aragón nos comprometíamos ya entonces -como digo- el 30 de diciembre de 2015 a solicitar a la mayor brevedad la comisión bilateral para tratar esta cuestión allí.

Y lo que acordamos desde el punto de vista económico es que Renfe facturaría los servicios de ese año 2016 a la Administración Pública que se acordará en el seno de la comisión bilateral, y que en el caso de que no hubiera acuerdo se facturaría al Gobierno de Aragón. Un resumen de cuestiones que ustedes ya conocen.

Durante el año 2016 fue imposible tomar un acuerdo por la situación de interinidad en la situación que tuvo el gobierno central. Y finalmente llegamos a sendos acuerdos en diciembre de 2016. Por un lado, se liquidó los servicios que se habían prestado en el año 2016, que -como digo- asumíamos desde el Gobierno de Aragón. Se liquidó todo el 2016, los cuatro trimestres por 4,3 millones de euros de forma provisional, 4.331.189,50 euros.

Pero pactamos un periodo de carencia, pactamos que queríamos tiempo para en la comisión bilateral poder negociar quien tenía que asumir este pago y lo que acordamos fue que la mitad de esa cantidad se abonaría el 31 de julio de este año 2017, la cuarta parte el 30 de septiembre del 2017 y la otra cuarta parte el 30 de noviembre del 2017. De esa forma ganábamos tiempo,

(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]

ganábamos -como digo- al menos hasta el 31 de julio para en la comisión bilateral tratar esta cuestión.

En todo caso nos comprometimos con Renfe. Terminó en seguida señor presidente, que nos prometimos con Renfe a que habría consignación presupuestaria por ese importe y así es en los presupuestos que se están tramitando. Hay previsión de 4,3 millones justo la cantidad que acabo de citar para ayudas a servicios ferroviarios, una cantidad que nos comprometimos con Renfe a reflejar en el presupuesto, pero que espero que cuando en la comisión bilateral consigamos tratar esta cuestión no la debamos afrontar.

Y además de esto suscribimos otro contrato el 15 de diciembre también del 2016 en el que se reiteraba el que habíamos suscrito un año antes, un contrato idéntico al de un año antes en el que Renfe se comprometía a seguir prestando los servicios, nosotros a solicitar la comisión bilateral para tratar de negociar esta cuestión y finalmente -como digo- en las condiciones económicas como se habían previsto el año anterior esa facturación alguien se acordará en la comisión bilateral.

Nada más, señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Muchas gracias.

Como grupo peticionario, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Aragonés y en su nombre la titular, doña Berta Zapater Vera.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias, presidente.

Bueno, tengo tantos papeles que no sé si voy a ser capaz, pero bueno yo creo que todo lo tengo en mi cabeza.

Prácticamente en sus diez minutos se han centrado casi hasta diciembre del 2015, que no sé si sabe y ya en alguna ocasión de lo he dicho portavoz solicitó esta comparecencia hace ahora año y medio, el 21 de enero. Es decir, usted ha relatado todo hasta diciembre del 2015 y yo, realmente, el 21 de enero del 2016, o sea veinte días después de todo este batiburrillo que hubo con el tema del contrato con Renfe, pues esta portavoz estaba pidiendo una comparecencia de usted.

En año y medio de momento pocas cosas más nos ha contado, supongo que ahora en la réplica en cinco minutos nos contará alguna cosa más. Porque en aquel momento no sé si eso no lo ha recordado hubo mucho revuelo por qué pues ustedes dijeron que no iban a pagar el contrato que querían replantear los convenios con Renfe, con Adif.

Así en octubre del 2015 que querían, que su voluntad era replantear tres convenios que se mantenían con la administración, concretamente con Renfe y con Adif porque no les gustaba. 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]

que por lo tanto iban a dedicar ese año del 2015 al 2016 a poner encima de la mesa aquellas cuestiones que no les gustaban.

Usted ha dicho aquí que volvieron a suscribirlo el 15 de diciembre del 2016, un año después un contrato idéntico, por lo tanto no se ha negociado nada. La excusa o no excusa de la comisión bilateral. Yo no lo sé si es una excusa, que desde luego no sé si se es el foro, yo lo comparto, pero desde luego lo que sí que le tengo que preguntar y no me puede negar es que en estos momentos pues los servicios que se están dando pues tienen mucho que desear.

Ha hecho mención a cuestiones anteriores, de años anteriores pero bueno al final en el 2017 está presupuestado. Y mi pregunta es, ¿si no se llega a esa comisión bilateral ustedes pagarán a 31 de julio de 2017, a 30 de septiembre del 2017 y 30 de diciembre del 2017?

Ah, y señor Soro. Cuando le leo en sus interpelaciones y en sus intervenciones en la pasada legislatura vuelvo a decirle quien le ha visto y quién le ve. Usted decía cosas que, pues qué bueno, que era una tomadura de pelo por parte del consejero una falta de respeto no tomarse en serio el problema que el tren tienen en Aragón, que si no se firmaron convenios que desde luego que peligraban, la verdad es que es muy curioso ver cómo se está en un lado o en otro.

Pero bueno luego como además hablaremos también con la proposición no de ley de Podemos, al final pues bueno, todos estos acontecimientos nos han llevado a hablar de una serie de cuestiones que han ido modificándose. Concretamente hoy nos despertábamos con una noticia de los arreglos de la línea Zaragoza-Teruel-Valencia, con la que usted bueno pues supongo que también nos contará con las que no nos conformamos y que desde luego vamos a exigir y así, bueno pues, apoyaremos esa proposición no de ley de Podemos que esa línea sea mejor.

Bueno yo creo que sí que me gustaría o que pudiera contar en la réplica. Si destinó 2016 en negociar y no se ha podido negociar, que pusiera encima de la mesa, qué tipo de negociaciones o que cuestiones quiere plantearle a Renfe o a Adif para que este contrato sea mejor. O bueno en su día además que esto fue, yo se lo dije, se lo definí como un órdago que había lanzado al Gobierno porque dijo que no iba a firmar ese convenio y que no lo iba a firmar y que no le gustaban las condiciones y que no lo iba a firmar. Bueno pues al final lo ha firmado.

Yo recuerdo que eso que Renfe dejó de dar billetes de tren. No sé si se acuerdan que aquello fue todo... y una de las cosas que decían el consejero hablara por teléfono y hablará por teléfono para contar la voluntad del Gobierno de Aragón de no renovar el convenio, eso fue -no tengo aquí exactamente la fecha- pero bueno en diciembre del 2015, no tiene intención de renovar el convenio, bueno pues lo ha renovado.

Y como le digo, no lo ha renovado un contrato idéntico al de 2015, pero que está allí en *stand-by*, pero bueno, luego te lo cuento. Lo que sí que es verdad que al final de todo esto y 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]

todos los trámites administrativos y los ciudadanos no entienden si la competencia es del Gobierno de Aragón, si es del ayuntamiento o si es del Estado. Lo que sí que tienen claro es que son aragoneses que viven en Aragón y que los servicios que reciben en Aragón alguien tiene que resolverlos, ya no sé si es cuestión de echar a culpa a unos o a otros, pero en este caso usted que es el consejero de Vertebración y Movilidad, aunque no sea competencia del tren pero que desde luego tiene que tomarse.

A mí sí que me gustaría saber si sólo lo van a centrar todo en la bilateral, si creen que esa es la opción exclusiva para poder renegociar el contrato o se plantean otros foros en los que poder debatir. Por qué no olvidemos y -como digo- en esta comisión ha salido en reiteradas ocasiones diferentes proposición no de ley, concretamente de la línea Zaragoza-Teruel-Valencia.

Y que -como digo- hoy han empezado unas obras de arreglos, pero que desde luego con esto no nos conformamos. No hay que olvidar a los maquinistas que también tuvieron sus momentos de crisis, que todavía no sabemos si están resueltas. Ahora el Estado dice que va a destinar esos trescientos treinta y tres millones hasta el 2020. Pues lógicamente tenemos que creerles porque lo que inviertan, pero desde luego el resto de las cuestiones.

Que si sólo usted se centra en que tienen que plantearlo como servicio público o interés público, si sólo exclusivamente con eso es con lo que van a poder negociar o trabajar.

Pero sí que -como le digo- se ha ido viendo una merma en el servicio de trenes que circulan por Aragón, no sólo en la línea Zaragoza-Teruel-Valencia, todos hemos visto cómo van nuestras líneas. Tenemos la línea que va hasta Canfranc, que ha habido movilizaciones también para solicitar que haya paradas en diferentes municipios, eso pues no se le está dando respuesta.

Y querríamos saber pues bueno que usted final, como le digo, es el consejero de vertebración en Aragón y nos gustaría pues que pudiera representar a los aragoneses y llevar sus peticiones allá donde lo necesiten.

Pues lo dicho, yo espero en su réplica que me cuente lo que usted como consejero ha hecho o su departamento ha hecho, ya nos ha contado lo que ha hecho el anterior. Y bueno, pues espero haber que es lo que no cuenta.

Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Grupo Parlamentario Mixto, doña Carmen Martínez Romances, Chunta Aragonesista, Grupo Mixto.

La señora diputada MARTÍNEZ ROMANCES: Gracias. Presidente.

Buenas tardes, señor consejero.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Ay, señora Zapater, quien la ha visto y quién ve al PAR. Yo la verdad es que me cuesta muchas veces oír según qué cosas porque ya me hubiera gustado a mí que el PAR hubiera estado tan beligerante como está ahora cuando el Consejo de Ministros en el 2012, unilateralmente porque él lo decide, porque el Consejo de Ministros considera que es de interés nacional, y que es, no es que líneas tiene que pagar y que líneas no tiene que pagar decide tener, ha dicho señor consejero, poca sensibilidad territorial con el número de líneas o con las líneas que usted nos ha enumerado tan aragonesas como cualquier otra.

En aquel momento, la verdad es que, bueno pues el PAR yo no le vi tan beligerante, ni tampoco como grupo parlamentario que era también podía haber hecho la función de control al Gobierno y de haberle exigido que le pagará a su socio toda las facturas, todas las facturas porque ustedes mejor que nadie conocerían la ejecución del presupuesto y lo que se venía pagando y lo que no se venía pagando, esa era la realidad.

Bueno, nos encontramos o se encuentran ustedes con una deuda que supera los seis millones y pico, esto señora Alarcón lo hacía muy bien. Madrid decía que era lo que había que hacer, el señor Alarcón invitaba la ronda pero además no la pagaba, cosa que tampoco es muy educado.

Yo señor Soro me gustaría saber cuántas veces se ha instado por parte de este Gobierno, porque entiendo que la comisión bilateral y así viene recogido en nuestro Estatuto de Autonomía es el foro más que adecuado para tratar estas cuestiones. Me gustaría saber y conocer de primera mano, otra vez más, cuántas veces se ha solicitado esta comisión bilateral, y en qué fechas se va a producir. Ya se anunció por parte de del secretario de Estado que sería en las inmediaciones a la Semana Santa, todos entendimos que iba a ser la Semana Santa del año 2017, pero parece que no lo sé, que bueno igual si es la semana que viene, todavía se puede considerar que estamos en las inmediaciones de la Semana Santa del 2017.

La señora Zapater, leyendo pues hablaba del mantenimiento de las líneas regionales de ferrocarril actualmente en funcionamiento. Pues bueno, yo creo que no es que estén peor que estaban en la legislatura pasada, evidentemente tampoco están mejor, porque si solamente es voluntad de este Gobierno el que se mejoren las líneas pues desgraciadamente nuestras competencias y sobre todo la financiación que tenemos nos van a permitir desarrollar muy poco más la mejora de estas líneas. Y si no avanzamos en una dirección, difícilmente podremos avanzar en otra.

Ella le reprochaba de que había suscrito el mismo contrato que usted había reprobado, que le parecía que era lesivo para los intereses de los aragoneses. Creo que no era un contrato, sino que era un acuerdo lo que se firmaba. Está bien que los ciudadanos, a lo mejor no tan claro que son quienes tienen que ejercer la competencia o qué diferencia hay entre un contrato y un acuerdo, pero

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

yo creo que los diputados y diputadas tenemos que tener más claras estas cuestiones. O sea, que yo creo que también sería interesante por su parte que nos indicará a que se refiere ese acuerdo y qué diferencia hay entre un acuerdo y un contrato.

Por qué bueno está bien que los ciudadanos y las ciudadanas se líen, pero que nosotros ayudemos a confundir más a la gente no nos parece bien.

Yo señor consejero tengo poco más que decirle porque, desde luego, esta parte de las relaciones entre el Estado Español y Aragón serán fluidas, no solamente porque el Estatuto de Autonomía lo permita, que así lo permite, sino porque por parte de las dos partes y valga la redundancia hay interés porque sean.

La sensación que tenemos desde Chunta Aragonesista, es que ni a Renfe, ni al ministerio, ni a nadie le interesan demasiado que esto se solucione y las líneas de ferrocarril regionales no van a poderse dedicar más esfuerzos económicos cuando estas líneas que no son exclusivamente regionales, sino que por interés del señor Montoro decidieron que dejaban de financiarse, hay que financiarlas desde el Gobierno de Aragón.

No sé si usted nos puede dar otra fecha de que cuando se va a producir esa comisión bilateral, ni sé si hay otras fórmulas distintas porque claro el marco de las relaciones entre una comunidad autónoma y el Estado se ajusta a unas normas y estas normas nos las proporciona el Estatuto de Autonomía o no las puede proporcionar otros acuerdo, otras leyes y otras cuestiones del ordenamiento jurídico. Pero así porque si, si lo que está acordado legislativamente no se cumple me imagino que las cosas que tampoco vienen reflejadas o con el amparo de la legalidad vigente difíciles van a ser.

Yo señor consejero, solamente le pido una cosa que no ceje en su empeño de tener un buen acuerdo y por supuesto que estas líneas que no han tenido la sensibilidad territorial para el Gobierno central que a nuestro juicio son quien las tendría que sufragar pues bueno, que al final sea el Estado quien sufraga estas líneas, quien haga la mejora de los servicios ferroviarios que tenga hacer y que toda la escasa financiación económica que tenemos en esta comunidad autónoma se pueda destinar a lo que realmente sí que tenemos asumidas las competencias.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Muy bien, muchas gracias.

Don Jesús Esteban, por el Grupo Ciudadanos.

El señor diputado SANSÓ OLMOS: Gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor consejero, a esta comisión.

(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]

Nos ha hecho una enumeración de los últimos cinco años, de la declaración del Consejo de Ministro de la obligación de servicio público, diciembre de 2012. Y de los diferentes convenios sobre todo el cambio de actitud con la entrada de su Gobierno y la liquidación de esa deuda que estaba pendiente del anterior.

Han comentado ustedes los dos nuevos acuerdos en diciembre de 2016 sobre la liquidación correspondiente de este año y otro convenio para el mantenimiento de los servicios. Yo recuerdo oírle a ustedes cuando dijo lo de los que se trataba de una decisión audaz el negarse a pagar más, fue ese calificativo creo el que utilizó, a seguir pagando un convenio que no será yo el que diga que estaba bien o estaba mal.

Pero me llamó la atención la seguridad con la que lo dijo usted porque contaba, según dijo, con que se constituyera el gobierno en Madrid, el Gobierno de España y bueno hemos sido conscientes todos que esa situación de interinidad achacable a la falta de Gobierno o a la no celebración de la reuniones de la comisión bilateral una puede ser consecuencia la otra, pero no necesariamente siempre pues han provocado que nos hayamos planteado a estas alturas en la situación en la que estamos.

Yo celebro, me ha llamado también la atención también como ha bajado usted el tono de hace unos meses, hace unos años a ahora como Chunta Aragonesista ha bajado el tono, recuerdo los calificativos que ya lo he dicho en alguna ocasión como lo de invitar a la ronda lo decía ahora la portavoz de Chunta o la famosa “pagafantas.”

No, sí no digo que no, si no digo que no, si no digo que no, pero que simplemente señal que quizá deberíamos ser todos más prudentes y más objetivos y llamar a las cosas por su nombre tanto cuando estamos en la oposición como cuando tenemos responsabilidades de Gobierno.

Es cierto que el ambiente actualmente, el ambiente general está muy cargado, está muy cargado, hay muchísimo ruido mediático, nos repetimos todos los partidos con las iniciativas parlamentarias. Todos los partidos estamos muy nerviosos alguno todavía más que otro, con la que está cayendo no me extraña.

Pero bueno, al final, yo creo que -como digo- deberíamos “objetivizar”, “objetivizar” los datos y ser sincero, ser honestos con nuestros conciudadanos, con nuestros contribuyentes y plantearnos qué servicios, que obligaciones de servicio público queremos dar, cuales queremos exigir que no es lo mismo y evidentemente cuánto cuesta esto, cuáles son las necesidades de financiación.

Ha planteado usted, también hay alguna referencia en los convenios, si no hay otras opciones más eficientes. En todo proyecto siempre se habla de la opción cero, que es la de no hacer nada o a le seguir como hasta ahora.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Al final todo esto se debería traducir en unas asignaciones presupuestarias y en una toma de decisiones como decía, bueno como se dice continuamente, que gobernar es priorizar, es tomar decisiones y priorizar en actuaciones.

Y como digo, a mí me gustaría rebajar el tono que estamos todos inmersos en crispación podríamos decir y hablar de datos, de números. Porque tiene mucha relación lo que estamos comentando ahora con el tercer punto, no el siguiente, si no el otro, lo último del orden del día de hoy sobra la línea de Teruel, que presenta el Grupo Parlamentario Podemos y estudiando toda la documentación no quería dejar pasar por alto el convenio de colaboración firmado en junio de 2015 con Adif, con el ministerio para la mejora de la gestión y de las instalaciones.

Aquí habla que hay que, en detalle, sentarse a analizar en detalle -como digo- las actuaciones que hay, lo que cuesta y decidir planificar y ejecutar. Entonces las primeras actuaciones que se consideran prioritarias en este sentido, en este convenio era la instalación del sistema de comunicaciones tren tierra y luego la realización de los estudios y proyectos para los apartaderos.

Creo que esta es la manera, creo que esta es la manera de trabajar, de sentarnos las diferentes partes a analizar objetivamente, vuelvo a repetir por tercera vez ese concepto, objetivamente las necesidades de las infraestructuras de las líneas, ponerle número a esas reivindicaciones. Y por supuesto, hacer ese seguimiento, ese seguimiento que si este convenio finalizado hace cuatro meses a mí me gustaría que habláramos de cuál ha sido el resultado de este convenio creo que es oportuno.

Y en todo caso, la comisión de seguimiento que es la que debe -y con esto acabo señor presidente- la que debe resumir si este convenio ha servido para lo que se firmó pues tiene un periodo de, un plazo de actuación hasta el 31 de diciembre de 2017.

Creo que esa es la forma de trabajar sentándonos, rebajando el tono y asignando presupuestariamente dotaciones.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Pues muy bien.

Grupo Parlamentario Podemos. Diputado Escartín, tiene la palabra.

El señor diputado ESCARTÍN LASIERRA: ...Soro, maldita hemeroteca. Gracias al servicio de documentación que nos presta tan buena materia prima para nuestras intervenciones, 31 de julio de 2013, esta misma comisión.

Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a ampliar el convenio con Renfe y Adif a tres partes, como se comprometió el consejero de obras públicas, urbanismo, vivienda 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]

transportes, en su primera comparecencia estas Cortes. Que por un lado, garantice todas las líneas y servicios que se prestaban en Aragón hasta junio de este año 2013, incluidas lógicamente, todas aquellas que unen Aragón con el resto de comunidades autónomas vecinas y con Francia a través del Canfranc.

Y por otro, que garantice la aportación de Aragón ha dicho convenio y que se invierta en la mejora de las infraestructuras ferroviarias aragonesas. PNL votada, PNL rechazada con los votos del Partido Popular y del PAR, 31 de julio de 2013.

La gestión del PP-PAR, como bien usted ha dicho en su primera intervención, “consellero” Soro nos ha dejado 6,5 millones de pufo, de pufo, que ha tenido que pagar el actual Gobierno sostenido con este grupo responsable de la oposición que sacó adelante el primer presupuesto del año 2016. Ocho millones de euros costaba lo que tenía que apoquinar el Gobierno del PP-PAR pusieron un 1,4 faltaban 6,5 millones de la gestión del anterior gobierno para que ahora cuando hable el señor Campoy hable se acuerde de estas cifras objetivas, objetivas, las cifras no subjetivas son objetivas.

Esta mañana me preguntaba una periodista y ahora me dirijo a la compareciente por qué opinábamos del convenio con Renfe y claro yo con cautela le he dicho pues si no puedo opinar nada porque vamos que creo que no ha habido avances a ver si el “conceller” esta tarde nos dice algo a ver si en los últimos cinco minutos nos anuncia algo más. He sido cauto y también transmito con honestidad que esperaba un poco más de la comparecencia tanto del grupo que proponía que creía que iba a ser un poco más mordaz, como del propio “conceller” en la primera intervención, esperemos que en la segunda lo sea un poco más.

Yo voy a hacer primero una disección en el tono en el que estoy interviniendo. La movilidad en Aragón y la situación del ferrocarril público como servicio social y vertebrador es muy mala en Aragón y es muy mala consecuencia de los sucesivos gobiernos del PSOE, especialmente del PP en Madrid.

Que están abandonando la idiosincrasia que tiene este pueblo nuestro, el pueblo aragonés, de pueblos muy separados que nunca van a ser rentables desde una perspectiva de rentabilidad económica, que no se puede contar con el transporte y con la movilidad como una cuestión solamente económica, sino que hacen un servicio social de unión de comunicación entre nuestros pueblos.

Y hasta que no pensemos en la movilidad como un derecho esencial para todos los aragoneses no vamos a tener tren y lo que están consiguiendo entre unos y otros es dismantelar absolutamente los trenes convencionales, los trenes de cercanías y de media distancia que languidecen por una cuestión de falta de voluntad política. Y así vemos que faltan inversiones 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]

provocan falta de mantenimiento en vías que tiene que ser cerradas, accidentes, riadas, cortes de servicios por desprendimientos, malos horarios y frecuencias que hacen que cada vez haya menos viajeros en las líneas. Con lo cual aún tengan mejor todavía el razonamiento, de claro, que no son rentables porque no lo coge nadie y estamos en un pez que se muerde la cola.

Trabajadores envejecidos, plantillas de trabajadores que se jubilan y no hay relevo generacional porque no entran sustitutos jóvenes y así llegamos hasta hoy. A ver si nos anuncia algo más en la segunda parte, igual tiene un as guardado en la chistera. Pero vamos, sobre todo que vamos a esperar de un gobierno de Rajoy en Madrid.

Que ni siquiera convoca esta comisión bilateral de la que emana se supone la decisión final de cuanto tiene que apoquinar cada Administración, de cuánto va a poner efectivamente el Gobierno de Aragón que ha reservado 4,3 millones en los presupuestos y cuánto tiene que poner el Gobierno de Madrid, que para mí y lo digo claramente y luego cuando estemos en el Gobierno nos lo recuerdan dentro de dos años nos tendría que poner todo lo tener, lo tendría que poner absolutamente todo. Porque estas líneas son esenciales para la vertebración del territorio en Aragón.

Unos pueblos que están muy mal conectados, que están despoblados y que están impidiendo que utilicemos un ferrocarril público y accesible que en muchos casos es el único método de transporte que tienen muchos aragoneses.

Y como yo no sé si habrá ya encarrilado un acuerdo o no con Renfe, yo “conceller” Soro le quería plantear unas preguntas para cuando entable estas conversaciones. En 2011 se eliminó una relación directa que había en servicios ferroviarios entre Valencia-Teruel-Zaragoza y Huesca que eran trenes que llegaban hasta ciento sesenta kilómetros por hora.

Es decir, que se cortaba la línea en Zaragoza-Miraflores y luego ya conectar otra vez con Zaragoza-Delicias y Huesca, pero no permitir el transporte, el trasbordo de viajeros que es algo súper incoherente cuando el maquinista es el mismo. El maquinista se cambia de tren pero luego no permiten a nivel comercial hacerlo. Esto pasa en el sentido contrario.

El de Huesca-Valencia pasa lo mismo. El tren sale de Huesca, termina en Zaragoza, se vuelve a iniciar en Miraflores y llega hasta Valencia y también el maquinista es el mismo pero no se comercializa. Yo le pregunto si va a ser capaz de negociar esto que están importante para vertebrar las tres capitales aragonesas. Y con esto espero que saque ese as de la chistera y esta competencia tenga algo más de sentido.

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): El turno del Grupo Parlamentario Socialista en la persona de su portavoz titular, don Fernando Sabés.

El señor diputado SABÉS TURMO: Muchas gracias, presidente.

Gracias, consejero, por sus explicaciones una vez más sobre este tema. Creo que no serán las últimas viendo cómo están planteando algunas intervenciones.

Pero yo creo que deberíamos empezar de otra manera, y deberemos empezar preguntando a los grupos que han hablado y al que va a hablar posteriormente, si consideran que estos servicios los debería pagar la comunidad autónoma. Porque al final, el resumen de todo es que definimos como servicio público y está claro que algunos definieron en diciembre del año 2012 de forma muy clara lo que consideraban como servicio público.

Y precisamente esa definición de servicio público lastraba, dañaba y era perjudicial para todos los rincones de nuestra comunidad autónoma, para todos los habitantes de ese Aragón despoblado del que hablamos reiteradamente aquí en la Comisión de Desarrollo Rural y también los plenos. Pero que, bueno, pues desde Madrid, evidentemente, se interpreta de otra manera.

Insisto, la definición es qué entendemos como servicio público, es decir, el transporte por viajeros a través del ferrocarril es servicio público sí o no, y quien paga la jugada. Esto va de competencias, este país va de competencias. Por tanto, si la competencia es central, tiene que pagar al gobierno central y a partir de ahí pues creo que poco más a decir.

Es decir, lo que no podemos, lo que algunos no acabamos de entender es porque si unilateralmente un Consejo de Ministros plantea una definición de servicio público en esta materia tan dañina basada -he creído escuchar señor consejero, igual me puede corregir- basada en la eficiencia y la rentabilidad.

¿Saben que me recuerda esto? Otras muchas decisiones que adoptó el Gobierno de Rajoy o que va al adoptando Gobierno de Rajoy, y una de ellas la ley de la reforma local, que vuelvo a definir qué es eso de servicio público en función del prisma de unos poquitos, pero que daña, que daña en este caso a la mayoría, a la mayoría de aragoneses. Y claro, todo eso se incrementa y perjudica todavía más cuando hablamos de que hay que discutirlo y Renfe lo acepta en la comisión bilateral.

Claro, si no se convoca cómo se va a discutir es imposible, es decir dos no dialogan si uno no quiere, dos no discuten si uno quiere, dos no negocian si uno no quiere, bueno esta es la situación. Y esta es la situación, que ya les digo, me recuerda que hablar de servicio público, en este caso, tiene que ser una visión mucho más amplia, mucho más amplia, porque al final Aragón es como es.

(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 la España interior es como es y no podemos pensar únicamente en el servicio público pensando exclusivamente o con criterios exclusivamente de las grandes ciudades de este país. Y es así cómo está diseñando algunos el modelo de servicio público, privatizado en la mayor parte de los casos, pero el modelo de servicio público que les gusta.

O también cuando claro, no planteamos un modelo de financiación autonómica que priorice y que hable, de esa discriminación positiva que necesitan algunos territorios para poder mantener su Sanidad, su Educación, sus políticas sociales.

Porque en esos territorios disgregados, en esos territorios periféricos, en esos territorios en los que la densidad de la población es muy baja, todos esos servicios son, muchísimo más caros como estamos viendo en nuestra comunidad autónoma y como estamos viendo también en los presupuestos que en estos momentos se están negociando.

Por tanto, a mí me duele que no se aplique el artículo 90 del Estatuto de Autonomía en el que se plantea, qué aspectos fundamentales en la relación Estado, comunidad autónoma, deben discutirse en esa comisión bilateral y no se llega a eso porque no se convoca, porque no se la cita, porque se alarga, porque se dice que a lo mejor ahora en verano.

Bueno, pues estas cosas, estas cosas se plantean ¿no?

Y a partir de ahí, señor consejero, los servicios son exactamente los mismos que se prestaban en la legislatura anterior, ni mejores ni peores, pero sí que es cierto que el Gobierno Aragón, este Gobierno de Aragón del PSOE, Chunta Aragonesista, plantea desde el principio que estas reglas que algunos plantearon unilateralmente, hay que renegociarlas.

No sirven, no sirven en un momento en el que evidentemente también la situación económica ha cambiado. Y en el que la financiación ha cambiado y que los problemas de financiación de las comunidades autónomas, para atender como les digo a la Sanidad, a la Educación y a las políticas sociales, pues son o están teniendo, auténticos problemas todas, independientemente del color político que las dirija.

A partir de ahí, que se haya dejado de pagar en la legislatura anterior, que se ha tenido que asumir en esta, no voy a entrar. Lo que sí que está claro y lo que me da la sensación, el que algunos lo que predicán en Aragón, luego en Madrid se olvidan.

Ni pintan en Aragón, ni pintar en Madrid.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Pasamos, en consecuencia, para el cierre de esta ronda de grupos parlamentarios, al Grupo Parlamentario Popular.

(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 CAMPOY MONREAL: Pues muchísimas gracias, presidente.

Y voy a dividir mi intervención, voy a ir primero a la forma y luego iré al fondo. Y voy a la forma señor Soro, señor Escartín, señora Martínez, señor Sabés.

Han interpretado ustedes hoy, -se lo digo además muy bien- una mezcla entre el club de la comedia, martes y trece y no te rías que es peor.

Que está muy bien, pero que a mí me hace muy poquita gracia. Porque claro, ustedes han llegado al convencimiento de que una tontería repetida muchas veces, al final deviene en algo serio y normal.

Pues yo se lo aclaro ya, una tontería dicha muchas veces, es una tontería.

Miren, ni deuda, ni pago, ni... Vamos ni invitar a ronda, ni tonterías ni pufo. Yo se lo voy a explicar, y si quieren pidan ayudar a alguien que entienda en la materia para que se lo explique mejor.

En julio quedaban por abonar 5,3 millones de deuda con Renfe, lo acabo de comprobar ahora mismo en mis documentos. Que estaban tramitándose, pregunten un poco como funciona el ciclo presupuestario que no es muy complicado.

El ciclo presupuestario comienza en enero, está el presupuesto, está el presupuesto, comienza a ejecutarse el presupuesto y se paga cuando se quiere.

No es una deuda porque está presupuestado, ¿hasta y ahí llegan? ¿Lo entienden? No es una deuda por lo tanto, ustedes pagaron o ejecutaron un presupuesto del gobierno anterior.

¿Eso lo entienden? *[Comentario de la diputada Martínez Romances.]*

No, no pero que les quede claro que al final ustedes empiezan... al final ni invitan, ni toman a ronda, ninguna de las dos cosas.

Es importante aclararlo, porque ustedes le cogen la gracia y siguen repitiéndolo.

Y vamos ya un poco y al fondo, al fondo de la cuestión. Mire, dos niveles de intervención, la primera señor consejero, son los trasportes de viajeros y modos de transporte con su correspondiente coste.

Y la segunda, me centraré directamente en el contrato con Renfe, en particular.

Y miren, yo le pregunto directamente ya, ¿saben ustedes, se usted ya, -llevan dos años de legislatura-, cuáles son sus prioridades y las prioridades de Aragón en materia de transporte de personas de movilidad? ¿Las saben ya?

Porque claro, ¿entiende que deben dedicar los recursos a garantizar el acceso a todos los núcleos de población aragoneses o privamos el transporte por ferrocarril? ¿Cuál es un proyecto político a este respecto?

(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]

¿Si las restricciones presupuestarias fueran menos estrictas? Como ya comienzan a ser, ¿qué importes serían necesarios para financiar todo el transporte público en Aragón? Todo, ¿cinco millones, diez, quince o no tiene ni idea? Elija la casilla correspondiente.

Una vez que ha elegido un importe señor Soro, a mí me gustaría que dijera por favor, qué parte debe ir al transporte por carretera y que parte debe ir al transporte por ferrocarril.

¿Cuál es su modelo de movilidad para garantizar el transporte por Aragón? Porque llevamos dos años de legislatura y por lo menos aquí, no se lo hemos escuchado.

Vamos al contrato con Renfe, en primer lugar, ¿sabe ya usted que es jurista, si es un convenio o es un contrato? Porque algunas veces en su intervención ha dicho convenio y otras ha dicho contrato, de hecho en la comparecencia pone al objeto de informar sobre el convenio y usted en su intervención ha dicho una vez convenio y otro contrato.

Usted sabe que son cosas diferentes, yo sé que es un contrato pero me gustaría que me explicará usted, qué entiende que es.

¿Saben en qué situación se encuentra, por ejemplo la renovación de las obligaciones del servicio público para Aragón?

Porque si lo que usted quiere, es ahorrarse el coste del contrato debe haber estado trabajando en esto estos dos años. Por lo tanto, me gustaría que me lo dijera. ¿Cuál es aquí su criterio, que han trabajado?

Una pregunta que no es baladí, que es importante, ¿ustedes concretamente usted señor consejero, su partido, qué es lo que quiere hacer, renovar este contrato o suprimirlo definitivamente? Porque yo tampoco lo tengo claro. ¿Qué es lo que quiere hacer?

¿Apuesta por servicios directos entre las poblaciones mayores o por parar en todas las localidades? ¿Cuál es su proyecto político?

Porque sabe usted que rapidez y número de paradas, no son compatibles, si paramos no somos rápidos. ¿Cuál es su modelo?

Si va a renovar el contrato, ¿dispone de partida presupuestaria suficiente? Que esto no es pagar, ¿hay partida presupuestaria pintada en el presupuesto?

Y además, ¿para cuánto tiempo? ¿Cuál es su voluntad política, qué es lo que desean ustedes?

Y ya por último y no menos importante, hay me gustaría que si usted va a pagar, si hay partida presupuestaria y usted va a pagar, usted imagino que será coherente y se autodenominará “pagafantas”. Dirá, “hoy el “pagafantas” va a pagar”, porque con la de veces que ha dicho lo de “pagafantas” en la anterior legislatura y con los coherente que es usted, me imagino que dirá, “el “pagafantas” va a pagar”. Y pagará.

(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 presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Muy bien.

Pues largamente puede usted ahora responder don José Luís Soro a todas las requisitorias de los grupos parlamentarios.

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

Lo volveré a explicar esta vez más despacio.

Hay primero un contrato, este sí que es un contrato publicado en el *Boletín Oficial de Aragón del 18 de noviembre de 2014* contrato suscrito entre el Gobierno de Aragón y Renfe operadora para la prestación de servicios.

Contrato que inicia su vigencia como digo, el 1 de julio de 2013 y la acaba el 13 de diciembre de 2015 y ahí muere este contrato.

Y decidimos no renovar este contrato, es decir, desde el 1 de enero de 2016 no hay contrato con Renfe, lo voy a repetir otra vez a ver si así se entiende desde el 1 de enero de 2016 no hay contrato con Renfe.

Hay unos acuerdos, que no tienen nada que ver con los contratos, unos acuerdos de carácter más político, en el que lo que acordamos simplificando es: Renfe a pesar de que no haya contrato, te solicitamos que sigas prestando el servicio, yo me comprometo a solicitar la bilateral y a debatir ahí quién tiene que pagar estos servicios.

No sé si habrá quedado ahora claro, evidente, hay un contrato y hay varios acuerdos, unos acuerdos en diciembre de 2015 y otros dos en diciembre de 2016. En este momento, no hay contrato con Renfe, hay acuerdos que nos permiten, por un lado, efectivamente mover el balde y poder negociar y acabar con la mansedumbre del gobierno anterior en esta cuestión, y por otro lado también a la vez, que no se perjudique a la ciudadanía y que se siga prestando exactamente el mismo nivel de servicios.

Y hay una cuestión que creo que tengo que aclarar que la he dado por sobreentendida, en esta relación hay tres partes, está por un lado, el Gobierno central, que asume la financiación de la USP, las obligaciones del servicio público, por otro lado el Gobierno de Aragón que asume las que están fuera, las relaciones que están fuera y por otro lado Renfe.

Renfe es no empresa privada que presta servicio a quien se lo paga, a Renfe le da igual trabajar para el Gobierno de Aragón, que para el Gobierno central, le da igual, nos aplica las mismas tarifas.

(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]

¿Qué ocurre? Que yo no puedo acordar esto con Renfe, que tengo que acordarlo con el Gobierno central.

¿Dónde tengo que negociar yo con el Gobierno central? En la comisión bilateral, que como dice el Estatuto de Autonomía de Aragón, es el instrumento principal de relación entre la comunidad autónoma y el Estado.

Por eso, señorías, es por lo que planteamos a Renfe, sigue pesando el servicio, voy a hablarlo con quien lo tengo que hablar, que es con el Gobierno central y lo voy a hablar donde lo tengo que hablar que es en la comisión bilateral, respetando y como aragonesísta la voy a respetar siempre, respetando esa relación bilateral entre Aragón el Estado.

Espero que hayan quedado estas dos cuestiones claras, porque creo que es la base del resto de mi argumentación.

Yo señor Campoy, voy a empezar por usted, yo no he oído ninguna tontería, ni siquiera a usted le he oído tonterías y eso que repite siempre lo mismo, lo de “pagafantas” unas cuantas veces.

No le he oído tonterías a nadie más tonterías. *[Comentario del diputado Campoy Monreal.]*

Pero fijese, si he sido “pagafantas”, ¿sabe cuántas “fantas” he pagado? Pues exactamente “fantas” de las de usted, 6.578.027,65 “fantas” que es lo que ustedes dejaron de pagar señor Campoy.

Y después sí, hemos pagado y después hemos pagado -como digo-, el resto de lo que hemos asumido hasta el 2015.

Y del 2016, no hemos pagado ni un euro todavía, ya veremos cómo acabará esto. Hemos completado el pago hasta 2015, todo lo que ustedes no pagaron, repito, pagamos fundamentalmente su gran ronda y como digo, no hemos pagado, nada más ya después como digo, desde el 1 de enero de 2016. ¿Por qué? Porque no hay contrato, repito, hay unos acuerdos de carácter más político.

Me preguntaba cosas concretas, le voy a contestar. Hay contrato con Renfe, no, creo que ya lo he explicado, mi voluntad es suprimir ese contrato, sí, no queremos firmar ese contrato. Queremos porque es la clave que se revise la obligación de servicio público y que ahí el Gobierno central asuma sus obligaciones, asuma sus obligaciones.

El pecado original en todo esto fue, la negociación de la USP y que desde un punto de vista estrictamente mercantilista, se tomaran decirles que afectan a la vertebración del territorio y a la cohesión social, es algo que han dicho algunos grupos en esta Cámara.

Y es verdad, ese es el problema, porque si estás relaciones son necesarias, quien debería financiadas es quien dice la Constitución y el Estatuto de Autonomía, es decir, el Gobierno central.

(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 partida para el año 2017? No, vuelvo a explicarlo. El compromiso con Renfe fue incluir en presupuestos la liquidación provisional del año 2016 y no hay presupuesto para 2017 y esto lo sabe Renfe, pero mire, es que somos de fiar, es que este Gobierno PSOE, Chunta Aragonesista de cara a Renfe, somos de fiar, porque como digo, pagamos fundamentalmente su deuda.

Y es algo, que lo que estamos intentando es, hacer algo que ustedes no hicieron, es plantar cara al Estado e intentar hablar las cuestiones de tú a tú en la comisión bilateral e intentar, que asuma el Estado las competencias que le corresponden.

Y nos encontramos ante una disyuntiva complicadísima y esta decisión fue muy difícil de tomar y sí que el señor Sabés fue valiente y audaz.

Porque para mí, era muchísimo más sencillo, no complicarme la vida y llegado a 1 de enero de 2016 renovar el contrato y habríamos seguido igual, eso es lo más fácil, pero es que, intento mantener y creo que mantengo la coherencia, señor Sabés, con lo que planteaba desde la oposición.

Y por lo tanto, perdón señor Sansó, señor Sabés, como digo intentamos mantener la coherencia e intentamos por lo tanto, hacer lo que decíamos desde la oposición.

Y sigo sosteniendo palabra a palabra, maldita no, bendita hemeroteca, porque yo sigo suscribiendo palabra a palabra lo que dije.

Y desde el Gobierno intento hacer lo que decíamos que había que hacer, desde la oposición.

Señora Zapater, ya le he explicado la cuestión del contrato y del acuerdo, ¿qué ocurrió? Pues que durante el año 2016 no hubo gobierno en Madrid, eso no lo preveíamos en diciembre de 2015 y fue un año en blanco y cuando llegamos... No lo preveíamos nosotros con estas consecuencias.

Y el problema es que hubo un año en blanco y en enero, en diciembre del 2016 volvemos a la casilla de salida de diciembre de 2015 y volvemos a empezar y conseguimos con Renfe, con dos presidentes de Renfe, porque a mitad de todo nos cambió el presidente de Renfe, -por cierto- hace unos meses, pues volvimos a repetir lo que habíamos hecho, sin haber pagado más, pero habiendo pagado -como digo- la deuda anterior.

Ya le he explicado por qué sin comisión bilateral y ustedes que pertenece al Partido Aragonés debería apoyarnos en exigir que sea la bilateral, donde todo esto se tenga que debatir. Porque entendemos que tiene que ser ahí.

De alguna manera usted decía, sí que fue un órdago porque veíamos que era la única forma de romper, como digo, y de negociar.

(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]

Señora Martínez Romances preguntaba, ¿cuántas veces hemos instado la comisión bilateral? Muchas y hubo un compromiso público del Señor Bermúdez de Castro y que sería en el entorno de la Semana Santa.

Ha pasado la Semana Santa ha pasado el 27 de abril, va a pasar también ahora el 1 de mayo, creo que hoy ha dicho que será en el verano, creo que el verano empieza el 21 de junio. Pues espero que antes, porque si no, en este tema, señorías, supongo que son conscientes de cómo se nos complican las cosas.

Y en esta política de plena transparencia, como saben, hemos conseguido un periodo de carencia hasta el 31 de julio, que como les he explicado en ese acuerdo, que no contrato.

Si la comisión bilateral se retrasa más, vamos a tener un problema, pero esto no hace falta que lo diga, ya lo ven ustedes también.

Me parece que la lealtad institucional entre el Gobierno central y el Gobierno de Aragón pasa también por convocar esa comisión bilateral, cuanto antes. Porque si no, desde luego tendremos problemas.

Desde el Gobierno de Aragón estamos haciendo todo lo posible la que así sea.

Señor Sansó, le he habado ya de la coherencia, hemos hecho lo que hemos podido, había que decidir qué hacíamos para negociar pero a la vez para que los aragoneses no sufrieran los perjuicios de perder servicios y le aseguro que no era una decisión fácil.

Yo no siento que haya bajado el tono, sinceramente, repito, suscribo lo que dicho hasta ahora y como le digo, estoy intentando y creo que lo vamos consiguiendo llevar a la práctica, lo que decíamos.

Ha sacado usted otro tema diferente, otro convenio diferente de Adif, del tren de Teruel de infraestructura y ha dicho usted, “esta es la manera de hacer las cosas”. Las discrepo señor Sansó, creo que la manera de hacer las cosas no es firmar un convenio, un gobierno después de las elecciones, con el Gobierno central.

Las elecciones fueron el mayo de 2015 y este convenio con Adif lo firma el anterior gobierno en junio de 2015.

Desde el principio, primero dijimos que no nos damos por aludidos por este convenio y hemos dejado que pasara el plazo y se resolviera el 31 de diciembre del año pasado.

Hemos hablado con Adif, hablamos con el ministro cuando estuvo aquí en diciembre y hemos plantado un nuevo convenio. Entonces se habló como sabe, del tren tierra, se habló de los apartaderos algo que en principio está superado lo de los apartaderos por la posibilidad a través del puerto de Valencia y como les digo, hemos hablado con ellos de plantear otro convenio.

(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 hay partida presupuestaria, hay partida presupuestaria para ese futuro posible convenio, como le digo, podría suscribirse.

Señor Escartín, estoy de acuerdo con el planteamiento de la movilidad como derecho, hoy he inaugurado unas jornadas sobre alimentos, con la Asociación Española en el Carretera y he centrado mi intervención en eso, en la movilidad evidentemente es un derecho.

Pero creo que tenemos que hacer una reflexión desde el punto de vista de la intermodalidad el tren tiene que cumplir un papel y el autobús otro y si me lo permite, no se me escandalice, el vehículo particular también y la bicicleta y el taxi, y el avión. Pero tenemos que tener una reflexión, una reflexión desde ese punto de vista de intermodalidad.

Señor Sabes, complementemente de acuerdo con usted, usted planteaba quién lo paga. Sí, sí, pero primero, si queremos o no estos servicios.

¿Qué vale la pena gastamos cuatro millones al año en estos servicios que además no son de calidad? ¿Sí o no?

De quien tiene que pagarlos, esa es la cuestión, es una cuestión como usted decía de competencias y también de servicio público.

Yo creo que, evidentemente, nosotros lo que estamos intentando es que estos servicios se presten que se mejoren, forzar la obligación de servicio público. Que por cierto, debería haber hecho el Gobierno central, dos años después de haber tomado la decisión en diciembre de 2012 es decir que no se debería haber hecho ya, hace varios años y no se ha empezado tampoco esa revisión de obligación de servicio público.

Y esa es la decisión que tenemos que tomar, si seguimos hasta el final pidiendo al Gobierno central en esa revisión de obligación del servicio público que se incorporen estas relaciones y que lo asuma el Gobierno central.

Y cuando hayamos agotado esa negociación, habrá que tomar la decisión de si hay alguna parte que no consigamos que la financiamos nosotros o no, es así de sencillo y todo eso está así de sencillo y así de complicado y todo eso está como digo, en los presupuestos y tiene pleno reflejo presupuestario.

Y termino, señor presidente.

Simplemente con una última reflexión, en relación con algo que han comentado varios de ustedes con correlación a las obras que Adif acaba de ejecutar, acaba de empezar a ejecutar entre Barracas y Teruel.

Y es que para que Renfe de un buen servicio, Adif tiene que invertir en la infraestructura, es decir, para que haya una buena demanda tiene que haber una buena oferta y Renfe no puede dar una buena oferta si no hay una inversión en infraestructuras.

(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]

Señora Zapater, no considero suficiente evidentemente lo que está haciendo Adif entre Teruel y Barracas.

Están suprimiendo limitaciones de velocidad, pero la clave es lo que exigimos, lo que pedimos al Gobierno central es esa renovación integral de la vía del tren de Teruel, porque será la única forma por un lado, de que sea ese flujo de mercancías que refuerce la puesta logística de Aragón, pero por otro lado, para que sea un modo de transporte de personas propio el siglo XXI, cosa que ahora mismo desde luego en este momento no lo es en absoluto.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Concluido ese punto, pasamos al siguiente. Que corresponde a la pregunta relativa al rescate de líneas *pack* en territorio aragonés, formulada al consejero por la diputada del Grupo Aragonés, señora Zapater Verá, que tiene la palabra para la formulación.

La señora diputada ZAPATER VERA: ¿Qué avances y gestiones concretas ha realizado el Departamento de Vertebración para el rescate de las líneas VAC que discurren por el territorio aragonés?

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Tiene la palabra el señor consejero.

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

Todos los avances y gestiones que permite el artículo 72, apartado 3 de la Ley de los Transportes Terrestres.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Doña Berta.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias.

Bien, supongo que luego me contestara más concretamente.

Bueno, pues volvemos a hablar de una competencia del Estado, en este caso del transporte por carretera, porque como es otra de las cuestiones que tenemos encima de la mesa, yo quiero recordar como usted cuando entró, no sé si en su primera comparecencia o en la segunda, hablaba que iba a crear un plan intermodal de transporte. Bueno, pues esto ya no sé si nos ha caído, porque ya el tren como que ya no es cosa suya y las líneas VAC, me da la sensación que tampoco.

(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 debate también surgió cuando se hizo aquel estudio de AETIVA en el que hablaba de las nueve zonas de distribución aragonesa para el tema del transporte por carretera y que usted también desechó.

Pero lo que sí que es cierto y lo que no, me da la razón, que no podemos permitir es que transcurran líneas del Estado por Aragón y que nosotros paralelamente nos pongamos a hacer un plan de transporte por carretera.

Porque al final, yo en alguna ocasión ya le he dicho que no tiene ningún sentido que pasen dos autobuses por mi localidad como es Alcañíz, uno del Estado y otro del Gobierno de Aragón, es decir al final tenemos que ser capaces de unir.

Por eso, como usted dijo que iba a ser capaz o que estaba en su intento de recuperar todas las líneas VAC, todas las que discurren por el territorio Aragonés, queríamos hacerle esta pregunta. Lo que sí que es cierto que de las trece líneas que transcurren por Aragón, casi el cincuenta por ciento de las líneas no las puede rescatar.

Ya se lo he dicho en alguna interpelación, porque no están caducadas, sino que están renovadas y muchas de ellas ni siquiera están hasta el 2026 hay posibilidad.

Entonces yo sí que me gustaría, porque cómo ustedes se han encargado de un estudio que, bueno, en este presupuesto del 2017 tienen cien mil pero que el estudio cuesta como trescientos mil euros, para hacer un estudio sobre el transporte por carretera, pues sí que me gustaría que nos contara, qué idea lleva.

Vuelvo a decir lo mismo, es decir, no consiste en echar la culpa al Estado ni consiste en que ustedes asuman competencias que no son suyas. Pero lo que sí que yo creo que tenemos que conseguir entre todos, además usted y yo somos aragonesistas y defenderemos siempre todo lo que suponga crear competencias y que nos permita organizarnos muchísimo mejor.

Pues desde luego, las líneas VAC, creo es un hándicap muy importante para ese plan que están planteando para carreteras.

Otra cuestión que también quiero transmitirle y así usted lo sabe además, desde el propio territorio le están dando soluciones, quiero recordarle que la línea Teruel Zaragoza este verano dejo todas las hijuelas de la zona de Calamocha, de Jiloca sin servicio de transporte interurbano.

Era un servicio de una hijuela de una VAC, que nadie entendía por qué había municipios que no tenían un servicio público.

Competencia del Estado pero al final responsabilidad del Gobierno Aragón, usted es consejero de vertebración y como bien decía hace un momento el señor Campoy, tiene que permitir que todos los ciudadanos vivan donde vivan en Aragón, tengan derecho a un transporte.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Yo sé que alguno se ha reunido recientemente con la zona del Jiloca, le han dado soluciones para que esos vecinos no se queden sin transporte, le dan incluso la posibilidad de que sean ellos mismos los que gestionen el transporte, y desde el departamento le dicen que eso no es posible porque eso no es competencia del Gobierno Aragón.

Por lo tanto, tiene que las soluciones, tiene que permitir que haya soluciones y desde luego no escudarse constantemente en decir que es una cuestión del Estado y que no va con nosotros.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Como el cronómetro no aprecia medio minuto, le habíamos dado medio minuto más que le damos al consejero.

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

No es una cuestión de competencias, ni de echar balones fuera señora Zapater. Es una cuestión de cumplir la ley, precisamente el artículo que le he citado de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Vamos a ver, nosotros no podemos pedir la segregación los tráficos internos de las VAC de las líneas estatales, en cualquier momento. Es lo que establece el artículo que le he dicho, el setenta y dos, tres de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Es, que antes de que el Estado inicie el procedimiento para adjudicar un nuevo contrato, es decir, cuándo caducan las concesiones antes de iniciar el procedimiento, nos debe preguntar si queremos segregar y si queremos asumir nosotros los tráficos íntegramente comprendidos entre el territorio de la Comunidad Autónoma Aragón.

Repito, no es una cuestión de competencias, el autobús entre Murcia y Lérida será competencia estatal, pero el autobús entre Zaragoza y Teruel prestando servicio dentro de Aragón, será si pedimos la segregación competencial de Aragón.

Por lo tanto, no podemos pedir ya, todas las segregaciones, tendremos que ir pidiendo las celebraciones conforme vayan extinguiéndose los contratos y el Estado vaya licitando los nuevos contratos.

La voluntad en principio, claro que es asumir todos los tráficos internos de las VAC, pero como le digo, no lo podemos hacer ya todo de un golpe, sino que tenemos que ir esperando a que se vayan determinando los contratos y el Estado vaya naciendo las nuevas licitaciones, los nuevos contratos.

(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 qué líneas lo hemos podido hacer? Y le voy a detallar rápidamente cuál ha sido en este momento, esto irá cambiando conforme vaya habiendo nuevas licitaciones de VAC, cuál es la situación actual.

Empiezo por la VAC-133 Zaragoza-Murcia con Hijuelas que es el autobús de Teruel, del que usted hablaba. Ya hemos solicitado la segregación los tráficos, señora Zapater. Es decir, esos tráficos internos habrá que incluirlos en ese mapa concesional. Por cierto, una aclaración, no hemos encargado un estudio, estamos haciendo una licitación de una asistencia técnica para que nos hagan los planes de explotación y los pliegos de licitación. Muchísimo más, le aseguro que un estudio.

Por tanto, primero la VAC-133 Zaragoza-Murcia con Hijuelas, el autobús de Teruel, solicitadas ya como le digo, los tráficos internos.

La VAC-43 Lérida- Molina de Aragón por Zaragoza con Hijuelas, también hemos solicitado ya, señora Zapater, los tráficos internos.

La VAC-33 Fraga- Binéfar-Lérida-Mequinenza-Huesca. También hemos solicitado ya los tráficos internos.

Hay dos casos un poco particulares, la VAC-149 Madrid-Molina de Aragón-Teruel-Valencia con Hijuelas, que en mayo de 2014, el gobierno anterior, decidió no solicitar la segregación de tráficos internos.

No voy a cuestionar esa decisión en ese momento, Castilla la Mancha está solicitando prácticamente todos los tráficos internos es muy posible que haya que rehacer el contrato por parte del Gobierno central, que se reinicie el proceso de licitación y si esto ocurre, nos plantearemos solicitar... Tendríamos una nueva oportunidad, como le digo, para solicitar los tráficos internos que van a prestar servicio, -como digo- internamente en el territorio de Aragón.

Y por último, la VAC-124 Huesca-Lérida con Hijuelas. Ya se remitió al ministerio, nos dirigimos al ministerio, diciéndole que hubiésemos querido solicitar esos tráficos internos, que queríamos solicitarlos, el ministerio aún no ha empezado a prepararlo, es decir que en el momento en que el ministerio nos comuniquen que efectivamente empiezan ya los trámites de licitación de la nueva concesión, solicitaremos en principio también, los tráficos internos.

Y en el resto de VAC, en el resto de líneas que son competencia estatal señora Zapater, aunque queramos, todavía no podemos pedir la segregación.

Fíjese lo complicado que es planificar en estas condiciones, porque la intención es como sabe, gestionar conjuntamente lo que has ahora eran concesiones y contratos programa, pero habrá que tener en cuenta que en el futuro conforme vayan resolviéndose, extinguiéndose las VAC pediremos como le digo, la incorporación de esos tráficos internos.

(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 vez que se solicita el Estado ya no presta ese servicio a través de su concesión y somos nosotros el Gobierno de Aragón como sea el que tenemos que prestarlo.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Muy bien. Permitan ustedes que recojan sus enseres profesionales el consejero y no lo detengan en exceso para que podamos continuar. *[Se suspende la sesión.]*

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Señorías, si nadie tiene que acudir al excusado. *[Se reanuda la sesión.]*

Podemos continuar con el punto siguiente, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Podemos, que lleva por título si me permiten, que vea el orden del día.

Si lleva por título, “impulso a la línea ferroviaria Sagunto-Teruel- Zaragoza” y tiene la palabra el diputado Escartín por las trazas que yo observo.

El señor diputado ESCARTÍN LASIERRA: Gracias, buenas tardes.

Yo creo que sobran exposiciones de motivos tras la histórica movilización que tuvo lugar hace unas pocas semanas en Teruel, para exigir la modernización del ferrocarril. Me traído el folleto que se repartía, el tríptico que se repartía en esta manifestación, que resume muy claramente la situación actual del tren en Teruel. Voy a recordar dos o tres aspectos que son muy cantosos para que conste en el archivo de estas Cortes de Aragón.

Teruel sigue siendo la única capital de provincia de la península, sin comunicación de lista por ferrocarril con Madrid, hay continuas limitaciones de velocidad por el dramático estado de conservación de la vía, entre Sagunto y Zaragoza hay veintidós limitaciones de velocidad, por debajo de ochenta kilómetros hora.

De las cuales once de ellas, por debajo de treinta y cuatro por debajo de veinte kilómetros hora. El tren de Teruel va a veinte kilómetros hora en algunos tramos, estamos invirtiendo cuarenta y cinco minutos más, para recorrer el trayecto Valencia-Zaragoza que hace cinco años. Es que son tantas las cuestiones que casi me da amargura, cuando escuchó al portavoz del Partido Popular expresarse en la anterior comparecencia, en términos bastante gruesos, que a mí personalmente no me han gustado, no me han gustado nada. Este es un tema, es un tema muy serio y como tal hay que afrontarlo.

Teruel está en el vagón de cola de toda la red ferroviaria del Estado español y aunque el Ministro de Fomento, Iñigo de la Serna haya recorrido desde que ha sido investido como ministro de Rajoy, por todas las comunidades autónomas prometiendo el oro y el moro, la realidad es que 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]

gente de Teruel, como ha expresado Teruel existe, se han mostrado escépticas con respecto a los anuncios de Fomento y han advertido a los gerifaltes de Madrid, que no van a parar hasta ver las máquinas en la vía que les une con Zaragoza y Valencia.

En palabras de su portavoz Ramón Perales, no nos sirve una partida en los presupuestos porque ya ocurrido otras veces y no se ha ejecutado, cualquiera que conozca la historia reciente de promesas incumplidas, pues clama al cielo. Nosotros, como Podemos Aragón, coincidimos con las reivindicaciones de los vecinos de Teruel, de hace unas semanas, coincidimos en que no podemos como aragoneses aceptar pasivamente la reducción de servicios ferroviarios, aduciendo a esos criterios de rentabilidad económica y baja afluencia de viajeros, que son los que hacen morir el tren y con él la provincia de Teruel.

Y más aún cuando esta situación es fruto y consecuencia del abandono y la desinversión del ferrocarril convencional por culpa de los sucesivos gobiernos del PSOE y del PP en Madrid. Quería poner en valor antes de pasar a contar nada, brevemente los puntos de la proposición no de ley, que el tren lo hemos dicho antes, es fundamental como medio de transporte que ahorra y que se eficiente a nivel energético, para mitigar las emisiones de gas de efecto invernadero, para hacer frente al cambio climático, es el medio transporte que más seguridad da y sobre todo mucho más si lo comparas con el transporte de mercancía y de viajeros por carretera.

Y además pues puede ser la punta de lanza de un cambio nuestro modelo productivo, que sobre todo asiente población en el territorio y en concreto, pues en una provincia como la de Teruel.

Yo me quería dirigir en mi exposición a Javier Lambán, no podía olvidar esas declaraciones, tan inoportunas de nuestro presidente del Gobierno de Aragón, que un día parece que apuesta por el corredor cantábrico mediterráneo, por Teruel y al día siguiente por Cataluña, cuando son absolutamente incompatibles y hay que elegir uno u otro.

Un día parece que aplaude con las orejas la reapertura del Canfranc, pero luego también quiere la travesía central del Pirineo y señores, pues no hay dinero para todo, entonces como presidente del Gobierno, le pedimos un poquito más de cordura, que se centre, que se centre en lo que hay.

Y lo que lo que hay es el Canfranc y es el corredor cantábrico Mediterráneo por Teruel, que es el que está esperando la gente Teruel y el que estamos esperando los aragoneses para garantizar un flujo de mercancías y de pasajeros que es vital para generar empleo y para asentar población. La principal novedad que incluimos en nuestra proposición no de ley, es que estamos pidiendo que se inicien las acciones de la mejora de la línea Zaragoza-Teruel-Valencia, un mes después de la aprobación de los presupuestos.

(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]

Ya saben que ha prometido el ministro de la Serna, trescientos treinta millones de euros plurianuales, el primer año ponen realmente muy, muy poquito, se supone que el objetivo es realmente tener la línea, entonces lo que nosotros queremos es que un mes después de que los Presupuestos Generales del Estado estén aprobados, si es que se aprueban, imaginemos que sí, pues empiecen las obras, lo que sea, lo que puedan ejecutar este año para que la gente Teruel, tal y como anunciaba, Teruel existe, pues pierdan el escepticismo y vean que llegan las máquinas a trabajar en la vía, que es lo que queremos.

Esperemos que se apruebe por unanimidad para que desde Aragón, mandemos una voz unánime al Gobierno de Madrid para que se ponga las pilas en un tema tan importante, para un derecho esencial de los aragoneses, como es la movilidad y es el tren de Teruel.

Gracias.

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

La señora diputada MARTÍNEZ ROMANCES: Gracias, presidente.

Señor Escartín, desde luego que va a poder contar con el voto favorable de Chunta Aragonesista. Usted por un lado ha hablado de los beneficios del tren, del ferrocarril como medio de transporte y por otro lado, en esta comisión más que en otras, se habla del papel vertebrador que tienen medios de transporte, las vías de comunicación y evidentemente el tren, el ferrocarril, pues también forma parte de ese conglomerado de medios de comunicación que sirven para vertebrar, para acercar los servicios públicos y también para acercar las personas y las mercancías a otras cuestiones que tan poco tienen por qué ser servicios públicos, pero que también ayudan a vertebrar y a cohesionar un territorio.

Yo creo que hubo unos años de bonanza, en las que quizá no se miraba tanto al medio rural, ni los efectos que podía tener la despoblación en el medio y largo plazo y de una forma yo creo que, más intencionada que otra cosa, se potenció muchísimo la alta velocidad, yo no estoy en contra del alta velocidad. Pero el potenciar el alta de velocidad, no quiere decir que haya que menospreciar la media velocidad, aquí hablaremos de la lenta velocidad, en el caso de las vías de Teruel.

Y ahora pues nos encontramos con lo que nos encontramos, con vías que son vías de primera generación, no sé cómo llamarles, en las que por falta de mantenimiento, por falta inversión con hacemos de que hay tramos de la vía en que el convoy tiene que pasar a veinte o a treinta kilómetros por hora. Así estamos hablando de que el trayecto Zaragoza-Teruel son dos horas y media de tren y si a eso le sumamos que hay que volver, hacer el trayecto a la inversa porque

(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]

muchísima gente decide que tiene que hacer ese trayecto en un día, para hacer las cuestiones que mejor y que más les parezcan oportunas, estamos hablando de cinco horas de inversión de tiempo para hacer el trayecto Zaragoza-Teruel.

Claro, esto si comparamos cuánto nos cuesta ir de Zaragoza a Madrid, pues es que parece un chiste, pero parece un chiste muy malo, muy malo y este chiste está alimentado sobre todo por quien tiene la competencia, sobre todo y exclusivamente porque tiene la competencia de mejorar estas líneas ferroviarias. Todos conocemos, pues los verdaderos esfuerzos que hace la sociedad civil de Teruel, en reivindicar lo que por derecho, a lo que tienen por derecho, obligación que el Estado les lleve o cualquier otra administración.

Muchísimos, muchísimos partidos políticos y organizaciones políticas nos hacemos eco de esas reivindicaciones y además de acompañarles, pues estamos en los foros, donde tenemos capacidad de decisión o de simplemente de denuncia, denunciar o impulsar al gobierno de turno, para que estas actuaciones se lleven a cabo. Así pues, nos parece oportuno, totalmente oportuno votar a favor de esta proposición no de ley.

Yo la verdad es que aquí tengo una duda, en cuanto al primer punto de su proposición no de ley y hablan de que se ejecuten los trescientos treinta millones de euros comprometidos inicialmente para los próximos años. Si no me equivoco los próximos años finalizan en el año 2020, según aparece en el plurianual y yo creo que, señor Escartín, le voy hacer una proposición (...) porque podríamos concretar mucho y no les estamos diciendo que sea para dentro de tres meses, cuando se finalicen las obras.

Que pongamos, que esta ejecución de los trescientos treinta millones de euros comprometidos inicialmente, finalicen en el año 2020, porque estamos más que acostumbrados, y más que hartos los aragoneses, a que los plurianuales por arte de "birlibirloque" los Presupuestos Generales del Estado, siempre aumenten un año más. Nos está pasando con las carreteras, el año pasado terminaban en el año 2020, los escasos treinta kilómetros que quedan en muchas carreteras, pero una vez que hemos conocido el proyecto de presupuestos, vemos que terminan en el 2021. Así, con lo cual van pasando los años y siempre se dan un año más de prórroga para poder finalizar las obras.

Así pues, yo creo que si le parece oportuno, de cualquier forma votaremos a favor que los trescientos treinta millones de euros comprometidos inicialmente se ejecuten antes de finalizar el año 2020 o a finalizar el año 2020. Y así yo creo que les estamos dando un margen para hacer las obras y además también les estamos advirtiendo de que no nos sirve más engaños y de que al año que viene pongan el dinero que corresponde y que se pueda ejecutar para que en el 2020 estén acabadas estas obras. Porque así podemos ver que en el año, perdón, que en el siglo XXI Teruel

(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]

tiene una línea ferroviaria del siglo XXI, sino me estoy temiendo que acabará el siglo XXI y Adif, a través del mandato que le hagan pues desde el Gobierno central, no habrá hecho las inversiones oportunas y correspondientes para poder tener un ferrocarril de el tiempo en que se vive.

Y en cuanto al punto número dos, en cuenta el punto uno o punto dos, no tenemos tampoco ningún inconveniente de aprobarlo. Y en cuanto al punto número dos, pues consideramos que puede ser interesante que todas las comunidades autónomas afectadas hagan un *lobby*, un *lobby* bueno -se entienda- un *lobby* de presión. Pero también consideramos que aquí también urge que la comisión bilateral se convoque de una vez y que llegue a acuerdos, sobre todo a acuerdos que beneficien a la sociedad aragonesa, que en muchos aspectos está bastante desprotegida por parte la Administración central.

Muchas gracias, presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Ya ven ustedes, que como está más escuálido el orden del día, se permite licenciar los tiempos.

Grupo Ciudadanos tiene la palabra.

El señor diputado SANSÓ OLMOS: Gracias, señor presidente.

Ha empezado usted bien, eh. Yo le iba a suscribir lo de antes, lo de que la responsabilidad de que esto esté como esté, igual que en el punto anterior de los diferentes convenios y contratos, es de quien ha gobernado, de quien ha tenido responsabilidades de gobierno. Totalmente acuerdo. PP PSOE, lo ha dicho usted clavado. Y aun así en Teruel les siguen, les siguen votando. O sea, yo es que no sé qué tenemos que hacer para que... Eh.

Entonces está visto que la capacidad de influencia tanto del Partido Popular como del Partido Socialista turolenses en Madrid, pues es la que es -o Aragónés-- Entonces no sé. Yo no sé si lo haremos mejor ustedes o nosotros, pero desde luego estos años... llevan cuarenta años haciéndolo como a los hechos me remito. En fin.

Antes hemos visto también la política del “y tú más” y, bueno, que llevamos así cuarenta años. Lo que digo, que parecía una pelotita de *pim pong*, que ha sido tú, que el otro. En fin.

Vamos ya al texto, vamos a hablar del texto porque quedaba claro lo que decíamos, ¿no? De que el ambiente estaba enrarecido desde luego, desde luego que sí. El primero de los puntos, “iniciar las acciones de mejora de la línea ferroviaria en el plazo de un mes”... ¿Ustedes no han licitado nunca nada, verdad? Me permitan la pregunta. Es que servidor sí y sabe el proceso en la Administración pública. Entonces si yo, yo les voy a votar a favor los tres puntos, eh. O sea, vaya por delante, ¿no? Pero cuando ustedes dicen que si en el plazo de un mes tienen que estar las

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

máquinas trabajando, yo le voy a hacer una interpretación generosa y voy a intentar aceptar que lo que hemos visto por la tele ayer es que efectivamente ya es el inicio de algo. ¿Vale?

¿Qué es insuficiente? Por supuesto. ¿Vale? Pero valga por ahí la apreciación que el mismo procedimiento de licitación, adjudicación, replanteo, etcétera, etcétera... es que no da tiempo, no ya dentro mes, ni de diciembre. ¿Vale?

¿Trescientos treinta? Pues los que sean. Decía el ministro de Fomento que en paralelo durante estos meses, efectivamente, durante este ejercicio, se iniciaba el proyecto de definición de todas las infraestructuras que son necesarias ejecutar en la línea para un acondicionamiento integral. Entonces en el momento que tengamos definidas las estructuras, sabremos si son trescientos treinta, trescientos treinta y tres, cuatrocientos o doscientos cincuenta. Pero evidentemente va por ahí, en base a todos los informes que hemos ido viendo, evidentemente.

A medio plazo, adaptar -nos dicen en el segundo punto- como eje fundamental del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de vertebración del territorio aragonés, la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza. Por supuesto. Nosotros creemos que un corredor no es compatible, no es incompatible –perdón- con otros. De hecho, con la documentación de la Comisión Europea podemos ver -esto es de diciembre de 2016- podemos ver por ejemplo que esa polémica interesada, vuelvo a repetir, que los dos partidos mayoritarios han empezado en la Provincia de Teruel que si tiene que pasar por aquí, que si pasa por Tarragona, creemos que tiene altas dosis de demagogia, de interés. Me explico.

Documento oficial de la Unión Europea. No lo leeré porque está en inglés, igual alguno se enfada, pero corredor Mediterráneo incluye el paso por Madrid, incluye el paso por Tarragona. Zaragoza-Tarragona. Entonces... De hecho, el tramo Algeciras-Antequera-Madrid pertenece a ambos corredores, al atlántico, mediterráneo, como sabemos. Y si no lo sabemos, solo tenemos que entrar y los podemos consultar, evidentemente.

Dicho esto, Ciudadanos estamos a favor del corredor Atlántico, del Mediterráneo y por supuesto del Cantábrico. Del Cantábrico-Mediterráneo, me refiero. ¿Por qué? Porque aunque no sea uno de los nueve corredores principales que entiende la Comisión Europea, porque entiende nueve en el ámbito continental, esos son los más importantes. Por supuestísimo que tiene que haber otros y ahí quizá por diferentes magnitudes económicas, está más que justificado el nuestro, el Cantábrico- Mediterráneo.

Y Ciudadanos, vuelvo a repetir, está por uno, por otro, por el tercero, por Canfranc y por la TCP. Porque si no estamos nosotros por la labor, ya estaba el otro día la Diputación Provincial de Lérida proponiendo que pase por allí, por la Provincia Lérida, que amplíen la línea de la Puebla y que pasé por allí la línea la Travesía Central del Pirineo.

(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]

¿Priorización de inversiones? Estos últimos años que si alta a velocidad, que si velocidad alta, que si media estancia convencional, por supuesto. Por supuesto que aquí se ha apostado exclusivamente por la alta velocidad. También han venido velocidades altas como si fuera alta velocidad, pero este es otro tema que también da para mucho.

En Ciudadanos creemos que todas estas inversiones, todas estas demandas son razonablemente lógicas y merece la pena que la reivindicemos, pero que sean objetivamente – vuelvo a repetirlo por cuarta vez ya hoy- evaluadas. Nosotros proponemos una oficina nacional de evaluación de infraestructuras para que, teniendo en cuenta todos los factores, tengamos unos criterios técnicos, sociales y económicos de viabilidad.

Y ya para acabar, pues evidentemente no nos podemos olvidar lo del *lobby*, lo de impulsar un pacto entre las comunidades autónomas. Por supuesto, por supuesto. A mí me hubiera gustado estar, creo que fue el 5 de abril, cuando la Confederación Empresarial Valenciana presentó el informe, este informe, que es el segundo. El año pasado ya presentó uno, que se los recomiendo a todos los compañeros. Porque está muy bien, pero creo que no fuimos ninguno de ningún aragonés, no sé si fue el presidente Lambán al final, a la presentación de este informe en Valencia. Me hubiera gustado ir pero, como digo, teníamos Pleno.

En fin. Tienen nuestro voto a favor de los tres puntos, por supuesto con los detalles mencionados.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Gracias.

Don Jesús, toma licenciada en el exceso de tiempo.

Vamos a pasar a doña Berta, por favor.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias, presidente.

Bueno, esto según el prisma con el que se mira. Antes cuando le oí hablar ya allí “y nosotros apoyamos a este Gobierno para arreglar lo que ustedes no...” Ah, pues bueno, ya se está posicionando, ¿no? Me ha sorprendido. Bueno, pues parece ser que sí, así es. De hecho, los presupuestos así lo demuestran. Por lo tanto, lo que tendrían que hacer es gobernar para ver que realmente, como bien ha dicho el señor Sansó, en el pasado mes materialmente imposible se puede hacer nada de lo que plantean en este punto.

Pero bueno, no solo ha habido esta manifestación, que, por cierto, yo no le vi, bueno, señor Escartín. Pero la manifestación del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, en este caso de la Línea Zaragoza-Teruel-Valencia, pues yo creo que es una reivindicación histórica.

(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]

Ni todas las cosas son blancas ni son negras. Yo también lo pienso así. No solo ha habido esa manifestación, ha habido otras muchas manifestaciones. En noviembre de 2015 ya hubo una anteriormente. Y usted ha dicho “no nos valen con que aparezcan en el presupuesto” o no les vale. Lógicamente, pero, bueno, pues también le puede preguntar a los de Teruel que dónde están los millones que estaban para el Hospital de Alcañiz y para el de Teruel en el presupuesto de 2016 y tampoco se han ejecutado. Es decir, que no consiste solo en que aparezca en el presupuesto, sino que se ejecute, no solo del Gobierno central, sino de todos los gobiernos.

Como le he dicho, un mes de plazo es materialmente imposible desde que se aprueban los presupuestos, que será en julio. Yo creo que, bueno, pues por lo menos la sensación de que... somos pocos en la provincia de Teruel y entonces al ser pocos tenemos que hacer muchísimo más ruido para que nos oigan. Porque pues en España son muchos millones de habitantes y nosotros, pues, somos pocos. Pero no por eso, como digo, tenemos que hacer más fuerza para seguir así.

Lo que sí es verdad y usted también lo ha nombrado, es que pues lógicamente Lambán tampoco ayuda. Estas incertidumbres sobre sus prioridades políticas con respecto a los corredores, no corredores por un lado, por otro, pues lógicamente muestran debilidades en esta comunidad autónoma que, además, yo creo que otras comunidades autónomas se están percatando, ¿no?

Como bien decía el señor Sansó, Lérida quiere competir con Aragón por un pase ferroviario por el Pirineo Central y se quedan nada más de anchos. ¿Y Aragón qué hacemos? ¿Qué hacemos ante eso? ¿Decir que como competencia del Estado nos da igual o echarle la culpa al Estado porque no...? No, lo que tenemos que hacer es pelear y lo que no tenemos la sensación es que se esté peleando por esto. Como digo, esa debilidad yo creo que al final es un poco la que está permitiendo que otras comunidades autónomas se pongan de acuerdo.

Bueno, con respecto a la moción, como le digo, a mí sí que me gustaría, si pudiera ser la votación por separado, pues porque –a ver si la encuentro, eh. Que he sacado todos aquí todos los papeles-. Nos gustaría la votación por separado. Y me gustaría hacer una... que seguramente no me va a aceptar pero, bueno, me gustaría... -Espere, que no lo encuentro-.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): No se autolimita, doña Berta. Adelante.

[Risas.]

La señora diputada ZAPATER VERA: -A ver, no la encuentro. Gracias, señora Martínez-.

Me gustaría que hiciéramos una votación por separado. Porque yo creo que, pues, bueno, o el planteamiento de un plazo de un mes es un poco complicado y entonces yo creo que ese punto tenemos dudas.

(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 en el punto 1.2, sí que a mí me gustaría añadir, que yo sé que ustedes no lo comparten pero desde luego a nosotros nos parece importante adaptar a medio plazo la actual Línea Sagunto-Teruel-Zaragoza como eje fundamental del Corredor Cantábrico, ya lo digo, el Partido Aragonés, sin duda, y de vertebración del territorio aragonés. Además, usted también va aprendiendo pues como todos en estas Cortes dice... “bendita información parlamentaria”, también hay alguna iniciativa a propuesta del Partido Aragonés en la pasada legislatura y que usted no ha leído, de apoyo al ferrocarril. Solo ha leído la que el PP y el PAR echaron para atrás.

Aquí también nos tienen muy acostumbrados a que votan PSOE, Chunta y Podemos y presentamos cualquiera de nosotros: PP, Ciudadanos o el PAR, y ustedes la votan en contra cuando estamos hablando de lo mismo. Por lo tanto, digo que aprenden porque dice “la información es objetiva”. Sí, es objetiva según como usted la interprete. O cuenta todo....

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Casi habría que ir a la cuestión, doña Berta.

La señora diputada ZAPATER VERA: Me queda tiempo, me queda tiempo, presidente. Que aún me queda un minuto. Gracias.

Entonces yo creo que al final... no, iba con el ferrocarril. Una proposición no de ley con respecto al ferrocarril, de apoyo al ferrocarril, en la pasada legislatura y en esta legislatura también este partido ha presentado iniciativas. Por lo tanto, yo creo que eso.

Y con respecto al punto número dos, que creo que es una cuestión que además podemos hacer mucho más desde esta Cámara o desde las Cortes de Aragón para instar al Gobierno de Aragón, nos parece muy buena idea el impulsar un pacto entre las comunidades autónomas porque, como bien le he dicho, como somos pocos, pues si somos capaces de unirnos con las comunidades afectadas para reivindicar conjuntamente todo lo señalado en el punto anterior.

No sé si en el punto dos me aceptarán, como le digo, no solo la Línea Teruel-Zaragoza... Sagunto-Teruel-Zaragoza como la Línea Huesca-Canfranc o (...), si incluiría la TCP. Yo entiendo que no me aceptará esa enmienda, pero desde luego el Partido Aragonés, como bien ha dicho también el señor Sansó, Aragón no tiene que renunciar a nada. Porque si no, otras comunidades autónomas vendrán y nos lo pisarán.

Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Grupo Socialista.

El señor diputado SANCHO ÍÑIGUEZ: 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]

En primer lugar, una enmienda *in voce*. Señor Escartín, votaremos a favor pero la enmienda es la siguiente. La enmienda *in voce* dice “acondicionamiento de todos los tramos con limitación de velocidad ya en el 2017, así como anticipar –que podría sustituir a garantizar la ejecución- anticipar todos los proyectos para poder invertir los trescientos treinta millones en 2018, afrontando hasta el 2020 el comienzo y la licitación, aprobación de la doble vía Sagunto-Teruel-Zaragoza, así como la acondicionamiento necesario a la Línea Huesca-Canfranc (...)”

Es Aragón, -vale, vale, sí, no me da tiempo. No se apure-

En primer lugar, no quería hablar de esto porque se ha hablado mucho, pero si ha habido un Gobierno que ha apostado por el Eje Cantábrico-Mediterráneo fue el Gobierno Socialista y fue el Gobierno Socialista de José Luis Rodríguez Zapatero. Hasta yo -lo tengo que decir aquí- casi criticaba a mis compañeros por entonces estábamos todos en velocidad de ave y todos los grupos, incluso los de hoy que en Teruel critican a este Gobierno, estaban como locos criticando que eso era una cosa secundaria y tal.

Y en segundo lugar quiero decir que ha quedado muy clara la apuesta del presidente Lambán con este eje como estratégico y también quiero decirles que ahí es compatible con otros ejes. Ahora bien, no renunciamos jamás a este eje.

Voy a ir al grano porque si no, posiblemente me falte tiempo también, señor presidente.

Dejemos de querer aparentar, que estamos en ello, y la afrontemos con contundencia. Arreglo de los tramos de menos de cien kilómetros/hora. Vergüenza para mí de los tramos de veinte kilómetros/hora, de treinta kilómetros/hora.

Acondicionamiento también del tramo de Calamocha-Paniza, finalización del acondicionamiento de ese tramo porque es la zona de los túneles donde no se podía hacer la electrificación. Y me voy a referir a datos reales. Electrificación de la línea ya y planificación de la doble vía antes de que otros hagan la tercera, que parece que van diciendo por ahí. Es posible porque la línea eléctrica está para ese tema. La línea eléctrica Mezquita-Calamocha es exclusiva para la electrificación del ferrocarril Zaragoza-Teruel-Sagunto.

Tramos que soporten el peso necesario para poder transportar mercancías como cualquier otra vía ferroviaria. Me canso cuando oigo “no pueden pasar estos tonelaje”. No hablemos de tonelajes, lo necesario como en cualquier otra vía.

Que para llegar al Puerto de Valencia o Sagunto desde Zaragoza sea más rápido hacerlo por Madrid a Valencia me parece, señorías, que todos nos lo tenemos que mirar y van a tener oportunidad ustedes, los nuevos partidos, los partidos que apoyáis es el presupuesto este año en las Cortes Generales, de enmendar para corregir esto, por respeto a la gente que representamos y por respeto a nosotros mismos y a estas Cortes.

(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]

O la línea Zaragoza-Tarragona-Valencia por Lleida, mucho más rápida también que por Teruel. Esto nos lo tenemos todos que mirar. Que la distancia natural y más sostenible es la de Teruel. No debemos poner cifra al tonelaje, como les he dicho, y es necesario para ser competitiva como cualquier otra línea ferroviaria estatal o convencional.

Señorías, cada minuto es tarde para subsanar todos los puntos de reducción de velocidad y esto atañe a mi enmienda de veinte kilómetros/hora o de treinta kilómetros/hora. Nos deberían de emprender a “gorrazos” que el Adif y Renfe se atrevan a decir en Teruel ayer que de los diecinueve tramos de limitación, solo acometen este año ocho.

Ayer el Adif, Javier Peiró por Adif y Rafael Lázaro por Renfe, se llevaron la contradicción entre ellos culpándose de unos a otros, pero al final el tema sin resolver. Si algo está claro, también es verdad, que los horarios se podrán reducir cuando realmente estén las infraestructuras en condiciones.

Pero también es evidente, señorías del PP y del PAR, como Gobierno que retiren ustedes -se ha ido la señora Zapater- a un museo los *tamagotchis* que pusieron en marcha y pongan trenes. El museo estaría bastante bien en Teruel para que vengan las generaciones venideras y vean qué trenes circulaban por Teruel, cuando comenzó el Gobierno del señor Rajoy y los puso en marcha. No estaban esos trenes antes. Antes había unos periodos de horario mucho más asequibles sin ser nada del otro mundo.

Señorías, dejemos los plurianuales del PP, acometamos al máximo nivel las obras de verdad y hay tiempo de ejecución... el 2017 no pueda quedar ningún tramo de reducción de velocidad por el mal estado. Pongámonos la misma intensidad, exijámonosla, la que va a tener el eje por el mediterráneo, que así fue a trasladar la inversión el señor Rajoy de más de ochocientos millones, casi ochocientos millones de euros.

Señorías, la urgencia está en un ferrocarril abandonado totalmente en los últimos seis años que vértebra y pone en valor la España interior y que es la última oportunidad para una provincia, para la única capital de provincia que tenga un ferrocarril en condiciones normal que merece y no como lo que tiene actualmente.

No es un sueño, señorías, reclamar una línea férrea de la España interior, que es sostenible vértebra el territorio y por lo tanto rentable. Retomemos aquel estudio de Fomento que encargaron algunos, pensado para circular trenes de mercancías y viajeros que puedan circular a velocidades altas, desde doscientos cincuenta a trescientos kilómetros. Esto es sostenible y no se debería haber abandonado, exijámonoslo en nuestra obligación por respeto además a quien representamos. Lo digo desde toda la certeza de que o hacemos cosas que nos diferencien que vuelvan a poner en valor nuestro territorio o seguramente todos pagaremos las consecuencias.

(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]

Señor Sansó, ya le he dicho, tiene la oportunidad de arreglarlo. Mi enmienda lo dice claro, señorías, y creo que esto sí que es una apuesta. Una puesta porque posiblemente lo que no salga en el 2017 si empezamos a trabajar hoy, podamos invertir esos trescientos treinta millones, yo para mí es poco, al año siguiente del 2018 y podamos afrontar hasta el 2020 para saber lo que tenemos hacer y cómo lo vamos planificando. Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Pues Grupo Parlamentario Popular, don Javier Campoy.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Pues es usted muy amable, señor presidente.

En primer lugar, queremos dejar claro desde el Partido Popular, desde el Grupo Popular nuestra apuesta clara, meridiana y decidida por la movilidad en la provincia de Teruel. Y digo por la movilidad tanto por lo que respecta al ferrocarril, cuanto por lo que respecta a las carreteras. Y verán al final de mi intervención por qué, por qué digo esto.

También ya le anticipo, señor Escartín, que voy a pedir la votación separada e imagino que usted deducirá a lo largo de mi intervención porqué lo hago.

Voy al primer punto. Dice usted: “iniciar las acciones de mejora de la línea ferroviaria en el plazo de un mes”. Yo, mire, yo sé que *chapurrea* usted el aragonés pero se lo voy a decir en latín. *Impossibillum nula obligatio*. A lo imposible nadie está obligado. Porque se lo ha dicho ya muy bien el señor Sansó. Habrá que hacer los proyectos o qué. Ya sé que llevan ustedes poco en este oficio, en ese negociado, pero deberían saber que lo primero que hay que hacer es los proyectos y que sin proyectos, que lo más importante, no se puede licitar, no se puede licitar ninguna obra.

El ministro se comprometió a hacerlos en el plazo de seis meses. Y, hombre, pues no hubiera estado de más en este punto, poner “el iniciar las acciones oportunas para hacer los proyectos en el menor plazo posible”.

En segundo lugar dice, señor Escartín, “adaptar a medio plazo la actual Línea Sagunto-Teruel como eje fundamental del Corredor Cantábrico y de vertebración del territorio aragonés. Mire, yo se lo digo, trescientos treinta y tres millones de inversión. Lo repito, sobre todo para Podemos y para el PSOE que no me atienden, que se han dejado tres millones por el camino, trescientos treinta y tres. No trescientos treinta que han repetido todos a largo de su intervención. En la vida, en la vida ha habido esta inversión en Teruel para el ferrocarril. En la vida. Nunca. Nunca ha habido trescientos treinta y tres millones de inversión. Con lo cual, el Partido Popular nos alegramos y me imagino que todos ustedes también.

(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 mire, resulta poco curiosa, como estamos en política y hay que hacer política, resulta un poco curiosa la intervención del PSOE y de Podemos. Verán porqué se lo digo. Ustedes dicen, tanto el PSOE como Podemos, como Chunta Aragonesista, que en Aragón no hay inversión porque hay que hacer políticas sociales y por lo tanto no hay inversión. Y fíjense qué curioso. En el Gobierno de España que sí la hay, dicen que tiene que haber más.

A ellos les importa la política sociales para nada. Ahí les dan absolutamente igual. Y miren, yo les invito, yo les invito a los que tienen de prestación en Congreso de los diputados, a usted Chunta Aragonesista no, les invito a que formulen las enmiendas oportunas para que haya, para que haya más inversión y que además, lo más importante, digan de donde traen, donde traen las partidas. Si es de políticas sociales o de dónde. Yo les invito que lo hagan porque desde el Grupo Popular, desde luego, les apoyaremos.

Y mire, también me parece muy curiosa la postura del PSOE, de Chunta y de Podemos cuando piden sobre todo que invirtamos en el tren y en la movilidad en la Provincia de Teruel y fíjense, les voy a decir una cosa. Inversión en carreteras, que éste (...) importante. En 2016, tres millones en la Provincia de Teruel. Tres millones. 2017, tres millones y un piquito más.

¿Pero saben qué? En 2016 y 2017 cero euros, cero euros en las carreteras en las comarcas de Jiloca, de Teruel, del Maestrazgo y del Matarraña. ¿Pero qué vienen a reclamar ustedes aquí, señora de Chunta, de Podemos y del PSOE? ¿Pero qué lecciones vienen a dar aquí al Parlamento aragonés? Es que, cómo pueden apoyar estos presupuestos, que fíjese. Continúan los mismos baches en Teruel desde hace dos años. Los mismos baches, no han arreglado ni un bache. Y vienen a reclamar más inversión para el tren. Háganselo mirar. Comiencen a ser coherentes y comiencen a construir y a vertebrar Teruel, en carreteras y en el ferrocarril.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Vamos a dar unos minutos para que... ¿No es preciso? Bueno, si no es preciso, el señor Escartín declarará con su suficiente nitidez.

Un momento, por favor. Con suficiente nitidez, que ha aceptado que no aceptéis y permite las votaciones para... adelante.

El señor diputado ESCARTÍN LASIERRA: Gracias, presidente.

Aceptamos la enmienda *in voce* de Chunta Aragonesista, aceptamos la enmienda *in voce* del Partido Socialista y como referencia al punto 1.1. Quedaría: “iniciar las acciones de mejora la línea ferroviaria Sagunto-Teruel- Zaragoza en el plazo de un mes a partir de la aprobación 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]

presupuestos generales del Estado, garantizando la ejecución de los trescientos treinta millones euros comprometidos inicialmente...”. *[Comentarios del diputado Campoy Monreal]*

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): No, Javier. Por favor. Ha hecho usted la anotación y el apunte y se lo permitimos informalmente pero sin más argumentación, señor Escartín.

El señor diputado ESCARTÍN LASIERRA: Lo vuelvo a decir otra vez y corrijo el tres millones que no estamos para perder tres millones de euros. 1.1, “iniciar las acciones de mejora de la línea ferroviaria Sagunto-Teruel-Zaragoza en el plazo de un mes, a partir de la aprobación de los presupuestos generales del Estado, garantizando la ejecución de los trescientos treinta y tres millones euros comprometidos inicialmente para los próximos años y que finalice en el año 2020 y se anticipen en 2018 todos los proyectos para invertir la licitación y aprobación de la doble vía Sagunto-Teruel-Zaragoza, así como el acondicionamiento de la línea Huesca-Canfranc-Oloron”. Esto es lo que sometemos a aprobación junto al resto de puntos sin votación por separado.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Ya ven ustedes. En consecuencia, ¿todo el mundo lo tiene claro?

No hay votación separada y, por tanto, queda suficientemente aclarado.

¿Votos a favor? **Pues somos nueve.** ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? **Resto. Por tanto, queda aprobada la proposición no de ley,** con las modificaciones incorporadas. ¿Hay alguna cuestión?

Ah, bueno, sí, pasamos a la explicación. Sí, doña Carmen. Ciudadanos, ¿quiere explicación? Doña Berta.

La señora diputada ZAPATER VERA: Simplemente, pues bueno, yo creo que principalmente el Partido Aragonés se ha abstenido, porque el plazo de un mes, es materialmente imposible, entonces esto es cómo pedir una carta a los Reyes Magos, yo creo que todos somos lo suficientemente adultos, para saber lo que se puede pedir y lo que no se puede pedir y haremos lo mismo en nuestro caso, estando en la oposición, exigiendo que todo lo que doten en el Gobierno de Aragón también se ejecute al cien por cien.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Continuamos en consecuencia.

(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 ESCARTÍN LASIERRA: Bueno, un comentario, en cuanto a coherencia que ha salido varias veces, nosotros claro no tenemos tanta vida política como los partidos PP y PAR, que se han abstenido a esta proposición no de ley, pero no encontrarán ni una sola, ni una sola iniciativa, en la cual hayamos sido incoherentes con respecto a la defensa férrea del ferrocarril público y sostenible, aquí o en cualquier otro lado.

Y por cierto, si usted tira de hemeroteca, hay un montón de incoherencias de los grupos políticos, fundamentalmente del PP, PAR y si traído esa era porque la que he notado más interesante, porque en una PNL súper objetiva, que era del Grupo Socialista por cierto, en el 2013 y me ha sorprendido mucho ver que la había rechazado, sin ni siquiera meter enmiendas ni nada, directamente rechazada. De esas hay unas cuantas más, eh. Y reviso interpelaciones, comparencias, que me he pegado toda la mañana y lo he flipado en colores.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Bien, Grupo Socialista. Don Herminio...

El señor diputado SANCHO IÑIGUEZ: Gracias, señor presidente.

Simplemente señora Berta, creo que las cosas son muy claras. Entonces, a veces ustedes apoyan carreteras que sabe que son imposibles de hacer y no pasa nada y ahora vienen ustedes con lo sé qué legalidad. Esto es apoyar o no apoyar y el Partido Socialista siempre ha apoyado, este eje siempre ha apoyado esta travesía y ya se lo he dicho antes.

Y señor Campoy es usted un especialista en pintar carreteras, ya te lo dije el otro día, en pintar dinero para no invertirlo y cada uno de nosotros seremos responsables de lo que hagamos. Hoy por hoy, con este eje, el partido que ha sido y ha mantenido una línea responsable desde el inicio es el Partido Socialista.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Señor Campoy, tiene usted la oportunidad.

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

Señor Sancho, cero euros de inversión en 2016-2017 en las comarcas Jiloca, de Teruel, de Maestrazgo y Matarraña en carreteras, eso son hechos. Señor Escartín, muchísimas gracias por atender mi *petitum*, continúan ustedes siendo fieles a su estilo y a su forma. Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Bueno, pues pasamos, ¿hay alguna cuestión sobre el acta o la damos por aprobada? Doña Carmen.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

La señora diputada MARTÍNEZ ROMANCES: Yo quería hacer en el punto de ruegos y preguntas.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): No (...), le he dicho si había alguna cuestión sobre el acta y si no la aprobamos por resentimiento. Por tanto, pasamos a ruegos y preguntas y ahora sí, doña Carmen Martínez Romances.

La señora diputada MARTÍNEZ ROMANCES: Pues muchas gracias, en nombre del Grupo Mixto. Primero querría expresar la disconformidad que tenemos a que se haya celebrado esta Comisión hoy, cuando no se ha celebrado ninguna otra comisión de las permanentes en estas Cortes durante esta semana.

Y como ha sido así, que no se ha celebrado ninguna, ni hay convocatoria para los próximos dos días que quedan de esta semana. Nos gustaría conocer cuáles son los criterios que ha mantenido o que ha seguido la Mesa para que se convocara esta comisión.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): ¿Ninguna cuestión más? Pues voy a contestar.

Esta Mesa, a los efectos de la celebración de las comisiones y siempre que es posible de la estipulación del orden del día, intenta trabajar con consensos.

Requiere según los estilos de trabajo de la mesa, consenso unánime para no celebrar una comisión, como no había tal consenso unánime para que no hubiera comisión, pues la hubo.

Sí que es cierto que en el calendario actual para el mes próximo, en principio sólo hay programada una comisión.

Muchas gracias.

Vamos, estamos en ruegos y preguntas y por tanto, no hay que hacer “bises” salvo que haya algún tipo de alusión a alguien.

Andoni, por favor, la palabra.

El señor diputado CORRALES PALACIO: Sí, yo quiero trasladar desde el secretario de la mesa y lo que pasó un poco en esa comisión.

Yo desde el Grupo Parlamentario Podemos, pusimos encima de la mesa, que los grupos minoritarios estaban inmersos en los presupuestos, y no se nos hizo caso a esa petición, diciendo que creían que era conveniente hacerse la mesa.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

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

Lo digo para exponer todo lo que se expuso en esa mesa, encima de esa mesa y solo recalcar eso, porque solicitaron en su día la Junta de Portavoces, eso, que tenían mucho trabajo y el Grupo Podemos, aceptamos las mayorías de la mesa, pero lo propusimos en la mesa y quería que quedara en acta.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): (...) estamos cayendo en una informalidad muy grande.

Entonces yo, no daría más palabras, si quiere decir luego algo a la presidencia Carmen, a parte.

La señora diputada MARTÍNEZ ROMANCES: Señor presidente, le pido la palabra, si usted no me la concede aquí se termina mi intervención. Quiero decir, lo que usted...

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Veo que se la toma sin que se la dé, pero bueno.

La señora diputada MARTÍNEZ ROMANCES: Señor presidente, ¿me da usted la palabra?

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Sí, encantado.

La señora diputada MARTÍNEZ ROMANCES: Muchas gracias.

Yo creo... Era por aclarar, el Grupo Mixto, tiene el mismo trabajo que el resto de los grupos parlamentarios. Es cierto que contamos con menos diputados y diputadas, solamente quería conocer los criterios de la mesa para que se haya celebrado esta comisión, cuando el resto de las comisiones permanentes no se han celebrado durante esta semana.

Muchas gracias señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Creo que... No sé si ha sido esta la única, ¿ha sido la única?

Bien, no obstante, a ver y cierro debate. Sí que digo, en la medida en que me siento en la mesa general, sí que es verdad, por ejemplo, que a propósito de lo que se ha entendido en otras comisiones, que había un cierto déficit, verbigracia institucional, sí que se ha puesto aunque no correspondía según su calendario para el mes que viene y también ocurre en la de vertebración, que en principio, el calendario aprobado, como el miércoles es día plenario de Pleno, en principio, sólo hay una comisión prevista para el día 24.

Comisión de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda
26/04/2017

(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 y sean felices. *[Se levanta la sesión a las diecisiete horas y cincuenta y cuatro minutos.]*