

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Buenos días, señoras y señores diputados.

Si les parece y siendo la hora indicada, vamos a iniciar esta Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes correspondiente al día 8 de octubre de 2014 [*a las diez horas y treinta y dos minutos*].

Cómo no, agradecer su presencia en esta, su comisión, al señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes y, sin más dilación, vamos a comenzar con el orden del día.

El punto número 1, como viene siendo habitual, lo vamos a dejar para más adelante y pasamos al punto número 2, comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes a petición propia y de seis diputados del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de que explique la situación del convenio de Renfe.

Para su exposición, en primer lugar, tendrá la palabra un representante... en este caso el señor Ibáñez en representación del Grupo Parlamentario Socialista. Cuando quiera, señor Ibáñez.

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

Buenos días, señor consejero, señor director general y señores diputados.

Solicitamos la comparecencia del consejero en el mes de noviembre del año pasado, en el mes de noviembre de 2013, para hablar de la situación del convenio con Renfe.

Lógicamente en aquellos momentos el convenio llevaba ya aplicándose unos meses suficientes para poder comprobar cuál era el funcionamiento real del mismo y también sabemos que entonces el convenio estaba todavía sin firmar.

En la última comparecencia el señor consejero en el Pleno de las Cortes a solicitud de Chunta nos comunicó que el convenio finalmente se había firmado el 1 de septiembre.

En cualquier caso, creemos que es conveniente que volvamos a hablar una vez más de la situación... no solamente del convenio, sino de la situación en la que está la red ferroviaria aragonesa y el servicio de transportes por ferrocarril en nuestra comunidad autónoma.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

La última vez que hablamos de este tema, desde el Grupo Parlamentario Popular se nos acusó de catastrofismo y de hacer demagogia frente a lo que ellos denominaban que había que ser positivo, el positivismo y la seriedad.

En cualquier caso, señor consejero, creo que usted es consciente y deberían serlo también los miembros de los grupos que le apoyan, de que ustedes llegaron al Gobierno en el año 2011 y en su primera comparecencia en esta comisión en el mes de agosto de 2011 y el programa del Partido Popular en aquellas elecciones y los objetivos que el Gobierno y los grupos que le apoyan se marcaron, pues eran unos y no eran más que que había que mejorar, que era necesario actuar en la red ferroviaria, en los servicios prestados de transporte por ferrocarril, dado que la gestión del anterior Gobierno era, bajo su punto de vista, un auténtico desastre y poco menos que un despropósito. Ese es el punto de partida.

Y en esa comparecencia le tengo que recordar, una vez más, porque en la última comparecencia que usted tuvo, como decía, a petición de Chunta Aragonesista, dijo algo que a nuestro juicio no se ajusta del todo a la realidad; usted dijo que usted apostaba por los convenios con Renfe y, sin embargo, tengo aquí yo textualmente lo que usted dijo en aquella primera comparecencia y decía usted: «El segundo punto a corto plazo del programa de transportes, la mejora de los servicios ferroviarios de interés para Aragón. Pero quiero aclararles una cosa: un servicio ferroviario no solo consiste en que haya trenes, consiste en que haya infraestructura sobre la que circulen los trenes, y por ello el Departamento de Obras Públicas va a replantear totalmente el convenio con Renfe operadora para potenciar los servicios ferroviarios regionales, exigiendo que en ese convenio sea a tres partes y esté el Adif. No podemos seguir haciendo un convenio con Renfe y que luego los trenes vayan a treinta kilómetros hora porque Adif no tenga nuestras infraestructuras. Es decir, o esto es un convenio a tres partes o no podremos hacer nada, esto está claro.»

Esas son palabras textuales que recoge el *Diario de Sesiones* de estas Cortes. Por lo tanto, señor consejero, nos parece que no se ajusta, como le decía, a la realidad lo que usted dijo en su última comparecencia en que, de alguna forma, se mostraba partidario de estos convenios.

Por lo tanto, si hacemos un repaso, que yo lo he hecho en el día de ayer, y vemos las tres comparecencias que usted ha tenido sobre este tema, como le digo la primera en

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

2011, la segunda fue a petición suya en mayo de 2013 para informarnos del convenio y de la propuesta que desde Aragón se hacía para mejorar los servicios ferroviarios de media distancia y una primera fase que era mantener los servicios y una segunda fase en la que se planteaban determinadas mejoras, y la última que le decía, la verdad es que usted ha ido modulando mucho su discurso porque la realidad, lógicamente, es muy tozuda, señor consejero, y en estos momentos creo que todos podríamos convenir y sería interesante que ustedes también lo hicieran, que desgraciadamente para todos... Y lo voy a decir una vez más: yo no le echo a usted la responsabilidad al cien por cien porque sé que la competencia es del Gobierno del Estado, pero eso ya lo sabía usted cuando llegó al Gobierno y lo sabía el Partido Popular y decían lo que decían.

La realidad lo que nos dice es que en estos momentos seguimos teniendo como mucho mejor para ustedes los trenes más viejos de la flota, los Tamagotchis, los 596, siguen apareciendo por la geografía aragonesa, fundamentalmente en la línea de Teruel prácticamente todos los años.

Si no contamos con los Tamagotchis contamos con lo que se denominan camellos; estamos hablando de los diésel, que tampoco es que sean ninguna tecnología de última generación.

Y, en cuanto a los eléctricos, se producen fallos en la climatización y fallos en los servicios continuamente.

Los horarios, señor consejero, que era una de sus apuestas y de todos, porque es lógico que si no se mejoran los horarios, si no se mejoran las frecuencias, va a ser difícil que cada vez sean más ciudadanos los que usen el tren, más bien todo lo contrario, que es lo que está ocurriendo. Por lo tanto, no se han modificado los horarios, que no se adaptan a la demanda que tienen los ciudadanos para ver cubiertas sus necesidades de movilidad y, por lo tanto, lo que ocurre es que en muchas líneas cada vez tenemos menos usuarios, lo que a su vez nos da la sensación de que desde el Gobierno, sobre todo desde el Gobierno de España, se quiere justificar para cada vez eliminar más líneas porque, como no se utilizan, pues es la justificación... O sea, no se hace nada para que se utilicen más y, como se utilizan poco, pues tenemos la coartada perfecta para eliminarlas.

Y, en definitiva, hay una apuesta, aunque se dice lo contrario, pero si uno ve los presupuestos generales del Estado de este año, del año próximo, perdón, de 2015, se ve

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

con total claridad que el Gobierno de España apuesta por el transporte por carretera en detrimento del transporte por ferrocarril, tanto de personas como de mercancías, si nos atenemos a lo que podemos denominar red convencional de ferrocarriles, si dejamos de un lado la red de Alta Velocidad donde sí que hay algunas inversiones en determinadas comunidades autónomas.

Se siguen suprimiendo paradas sin previo aviso, prácticamente por decisión unilateral de Madrid. Y, por último, señor consejero, la inversión en la red ferroviaria no solo no ha aumentado sino que ha disminuido en esta legislatura, no solo en inversión nueva, en mejoras de trazados, en mejora de las vías, sino ni siquiera el mantenimiento está, digamos, a un nivel aceptable... Iba a decir bajo nuestro punto de vista pero creo, porque usted ha hecho declaraciones en ese sentido y miembros del Gobierno, creemos que ni siquiera bajo su punto de vista esto es así.

En definitiva, señor consejero, a nosotros nos gustaría que la comparecencia de hoy sirviera para algo. Quiero decir, que yo creo que ya hemos debatido suficiente, creo que ustedes no van a ser capaces de reconocer que lo que decían en la oposición no se ajustaba a la realidad, que la realidad es la que han podido ver estando en el Gobierno, que es muy difícil convencer a los responsables de los ministerios de Madrid de estas cuestiones. Pero, lo reconozcan o no, la realidad es esa y nosotros ya damos por totalmente amortizada esta legislatura en este tema.

Va a ser imposible, usted lo ha reconocido, que la segunda fase que planteaba el convenio haya aquellas mejoras que usted, de alguna forma, nos anunciaba. Y, por tanto, nos gustaría intentar aprovechar esta ocasión, señor consejero, para intentar ver entre todos qué somos capaces de salvar, que no se nos acabe hundiendo toda la casa, y para ver si en la próxima legislatura somos capaces entre todos, insisto, entre todos debería ser porque si no entre todos mucho más difícil va a ser convencer a los responsables de Madrid de que esto tiene que cambiar porque la Comunidad Autónoma de Aragón necesita el transporte de pasajeros y de mercancías por ferrocarril, necesita mejorar esas infraestructuras y necesita de muchas inversiones y de muchas mejoras en ella.

Ya digo, a nosotros nos gustaría que usted nos dijera hoy, que aprovechara, para hacer un balance si quiere del tiempo que lleva el convenio en funcionamiento, usted mismo ha dicho que los inicios fueron un auténtico desastre, son palabras suyas, que fue lamentable, que por parte de Renfe no se respetaron algunas de las cosas que había en el

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

convenio, nosotros también dijimos entonces que era muy difícil respetar un convenio que no estaba firmado, pero bueno, ustedes parece ser que tenían la seguridad de que sí que iba a ser así.

Usted también ha dicho en alguna ocasión que ha habido determinadas mejoras, incluso algún aumento de pasajeros en algunas líneas, que nos gustaría que nos dijera.

A nosotros nos sigue preocupando mucho, porque usted cuando compara este convenio con el anterior, convenio por cierto que también quiero dejar bastante clara la postura de este grupo porque es la misma cuando gobernamos que cuando estamos en la oposición.

Usted sabe que hay determinados grupos en estas Cortes que no les parece bien, a nosotros tampoco es que nos parezca maravilloso, pero que desde el Gobierno de Aragón se tengan que firmar convenios con el Gobierno de España, pero ya nos dimos cuenta cuando teníamos la responsabilidad de gobernar y seguimos pensando lo mismo que es la única forma que hay, que existe, real de que al menos podamos mantener unos servicios ferroviarios poco aceptables pero por lo menos mantenerlos.

Eso lo pensábamos antes y lo seguimos pensando ahora, pero ya digo, en ese tema creo que fundamentalmente el Partido Popular y el Partido Socialista que somos los que defendemos esa teoría, pues deberíamos intentar ponernos de acuerdo teniendo en cuenta que, ya digo, hay grupos que entienden que lo que es competencia de Madrid que lo pague Madrid, nosotros, ya digo, entendemos que el convenio, por eso lo hemos defendido siempre, es una posibilidad, una buena posibilidad para intentar que eso sea así, pero lógicamente necesitamos tener más fuerza, fuerza que ustedes desgraciadamente hasta el momento no han demostrado, ante el gobierno central y ante su partido en Madrid para que realmente ese convenio sirva para mejorar algunas cuestiones.

En cuanto a la red de cercanías nos gustaría que nos dijera de alguna forma, entre líneas por lo menos nosotros se lo hemos entendido, va a ser imposible, la estación de Goya no se va a terminar, en el presupuesto del año que viene el andén que falta no tiene consignación.

El túnel de Goya sigue estando totalmente olvidado, por lo tanto entendemos, señor consejero, que otra de las cosas que usted nos dijo en esa primera comparecencia y que todos estábamos totalmente de acuerdo que era que la prioridad absoluta de este Gobierno de Aragón iba a ser llevar el cercanías a Plaza, usted decía: “si a algún sitio

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

hay que llevar el cercanías es donde tenemos viajeros y donde realmente hay una necesidad, donde el servicio de transporte de viajeros por ferrocarril aunque sea costoso es socialmente imprescindible”, pues señor consejero esperamos que nos diga si todavía sigue pensando que en lo que queda de legislatura eso va a ser posible. Nosotros ya le anunciamos que no.

Vamos a esperar a ver qué noticias, si tiene alguna noticia relevante, normalmente usted siempre tiende en estas comparecencias a anunciarnos algún avance, pero como le decía estamos muy preocupados, aparte de por la red de cercanías, por lo que le he comentado, por lo que son las conexiones con otras comunidades autónomas que en aquellos convenios que a usted no le gustaban de gobiernos anteriores lo que sí que se hacía era garantizar no solamente los servicios internos de la comunidad autónoma sino también de aquellos servicios que nos conectan con Valencia, en el caso de Teruel, con Barcelona y Tarragona, en el caso de Caspe, y con Navarra y, en fin, con todas las comunidades autónomas y con Francia con el Canfranc.

Nos gustaría que nos dijera cómo ve esas situaciones, usted ha dicho que ha tenido reuniones con responsables y con compañeros suyos de otras comunidades autónomas pero hasta el momento, bajo nuestro punto de vista, señor consejero, no hemos sido capaces de ver ningún resultado que a nosotros nos parezca positivo.

No sé si usted lo considerará oportuno pero nosotros sí que también le queremos plantear un tema que aunque no es exactamente o directamente con la comparecencia pero que sí que nos parece que teniendo la oportunidad de hablar de estos temas, habiendo convocado la Unión Europea el plazo, que termina el 26 de febrero, para que los estados miembros presenten proyectos para las conexiones europeas de transporte, estamos hablando de once mil novecientos millones de euros, nos gustaría saber si tiene usted información de qué piensa hacer el Gobierno de España porque lógicamente esos proyectos deben ser cofinanciados con el gobierno de los estados miembros y se lo decimos porque nos parece que sería fundamental, sobre todo pensando en la reapertura del Canfranc y pensando en ese corredor Mediterráneo que ustedes también se les llena la boca diciendo que lo apoyan pero que año tras año en los Presupuestos generales del Estado y cuando se solicitan subvenciones de fondos europeos, al Gobierno de España se le olvida.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Nos gustaría también que nos hiciera una valoración, porque creemos que toca, de los Presupuestos generales del Estado de 2015 en lo que concierne a lo que estamos debatiendo hoy aquí, a los ferrocarriles, donde ya le digo, nosotros por lo menos vemos que lo que hay realmente es una apuesta totalmente decidida por las infraestructuras de carreteras, que bienvenidas sean, aunque ya hablaremos en su momento de carreteras y del desdoblamiento de la 232 y el método alemán y todas esas cuestiones y todo lo que hace referencia a la comisión bilateral.

En definitiva, señor consejero, y termino ya esta primera intervención, espero que usted entienda el tono en el que le hemos querido plantear la comparecencia, espero que usted entienda que en este tema debería haber ido desde el inicio de la legislatura mucho más de la mano de todos los grupos de esta cámara pero fundamentalmente del Grupo Parlamentario Socialista que es el que le está hablando en estos momentos y a ver si fuéramos capaces de, como he dicho, en lo poquito que queda ya de esta legislatura, legislatura totalmente amortizada, de sentar por lo menos las bases para que en la próxima legislatura, a ser posible otro gobierno, otro consejero, sea capaz de volver a intentar, con las dificultades que somos conscientes que conlleva, poder, como decía, intentar que haya mejoras ciertas, mejoras reales, y no que la situación se siga deteriorando poco a poco como ha ocurrido durante estos últimos años.

Gracias señor presidente.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señor Ibáñez. Turno ahora para el señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes por un tiempo no superior a quince minutos.

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

Señor Ibáñez, bien, desde luego el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes tiene actuaciones que hacer a corto plazo y tiene cimientos que desarrollar, o sea, nuestro departamento es un departamento a largo plazo, aprovecha la gestión de los gobiernos anteriores, que como en este caso fue una gestión por lo menos suficiente para mantener una parte de los servicios ferroviarios en Aragón, y desarrolla

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

nuevas iniciativas para conseguir un futuro mejor, que no siempre se puede inaugurar en un periodo de cuatro años, y le deja el espacio al siguiente.

Algunas de las menciones que usted ha hecho no progresaron mucho en los últimos doce años, han progresado un poquito más en los últimos cuatro años. Creo que no hemos dejado de seguir ninguna acción suya en materia de transportes, de transporte ferroviario, las hemos utilizado para potenciarlas y espero que efectivamente los siguientes gobiernos las continúen desarrollando hasta conseguir los objetivos que son comunes a casi todos los grupos parlamentarios, afortunadamente.

Bueno, un matiz. Como usted habla de lo que yo dije en estas Cortes, efectivamente es cierto lo que usted ha mencionado, yo le voy a recordar que en la réplica me dijo usted: “pues no acabamos de entender por qué ustedes ceden a que sea el Gobierno de Aragón, los aragoneses, quienes paguen esas cantidades en los convenios de ferrocarriles en temas que son exclusivamente competencias del Ministerio de Fomento y del Gobierno de España”. Pues si son competencias suyas únicamente y ustedes hablan de las impropias, cómo es que ustedes las pagan.

Yo creo que todos en el debate parlamentario a veces queremos hacer una cosa y por supuesto a mí también me gustaría que Aragón no pagara nada en el servicio ferroviario porque es de competencia del Estado, pero todos concebimos que, y usted lo ha dicho ahora, firmar un convenio y desarrollarlo es positivo.

¿Cuál es el marco de Renfe y Aragón o del ferrocarril y Aragón? Lo he dicho muchas veces, Aragón tiene una estructura territorial y poblacional muy especial en la que el ferrocarril por un lado es muy necesario, es muy necesario, es muy conveniente porque puede ser fundamental para acercar en menos tiempo que en carretera a viajeros a los centros donde tienen que acudir, puede ser fundamental, y es muy fundamental para nuestro desarrollo económico, para nuestra economía, como medio de transporte de mercancías.

O sea, Aragón necesita especialmente el ferrocarril, en eso estamos todos de acuerdo, nosotros pensamos que nuestra estructura territorial y poblacional es muy favorable al ferrocarril de mercancías y no es nada favorable al ferrocarril de viajeros.

Mire usted, en el estudio que se hizo en el año 2003 para el cercanías se decía que en el entorno de Zaragoza, en la comarca, a menos de un kilómetro de las estaciones ferroviarias vivían, fuera del núcleo principal de Zaragoza, veintiún mil habitantes.



*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Esa no es una estructura poblacional adecuada a un servicio de cercanías, no lo es, donde hay servicios de cercanías es porque hay densidad de habitantes próximos a las estaciones ferroviarias de la comarca o del área metropolitana muy superiores a veintiún mil habitantes.

Este es un problema estructural demográfico de la ordenación del territorio histórica de Aragón que no favorece la sostenibilidad económica que siempre es necesaria para que podamos mantener unos servicios que son socialmente imprescindibles y que son muy positivos para cambiar esa estructura territorial del entorno de Zaragoza, por ejemplo, y conseguir una estructura territorial en la que los habitantes del área metropolitana tiendan a vivir en lugares más adecuados en el entorno, en María, en Cadrete, en Alagón, en estos sitios donde en otras áreas metropolitanas se puede vivir con más tranquilidad para muchas cosas, etcétera.

Y para eso un servicio de cercanías es importante pero ¿qué es antes, el huevo o la gallina, la gallina o el huevo? Y tampoco hay población en los seis lugares o los cinco lugares, los cinco ejes de desarrollo, donde nosotros creemos profundamente que hay que potenciar el ferrocarril de viajeros, tampoco hay habitantes suficientes, Cinca, Somontano, Binéfar, tiene, como hemos dicho, el segundo área poblacional de Aragón, tiene cincuenta mil, sesenta mil habitantes en total, me parece haber dicho en esta cámara hablando de Cinca, Somontano, sesenta mil habitantes que no es con su distribución una estructura poblacional que permita esa frecuencia de media de una hora que en las áreas metropolitanas y en los entornos regionales es adecuada para que de verdad los ciudadanos utilicen ese ferrocarril como hacemos cuando vamos a Madrid que es una maravilla pensar que si no cogemos un AVE de regreso a la hora siguiente tenemos otro.

O sea, la frecuencia del servicio es fundamental. En el transporte urbano es fundamental, o sea, si usted coge una línea de transporte con seis minutos de frecuencia va llena y si la conoce usted con dieciséis va vacía, porque el viajero, el habitante necesita frecuencia, necesita proximidad.

Son problemas estructurales que tiene Aragón pero al mismo tiempo ese problema revierte en una necesidad. Y efectivamente esa necesidad se hace difícil de comprender desde Bruselas, sobre todo cuando el gobierno español no potencia una determinada petición en Bruselas y eso en los últimos doce años ocurrió más de lo que está

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

ocurriendo ahora, que no es suficiente lo que está haciendo el gobierno español, no es suficiente, pero estamos empezando a corregir.

Hemos conseguido una enmienda de acuerdo con su grupo en Bruselas para que la TCP vuelva a estar y creemos, hemos conseguido también que en la bilateral España-Francia se vuelva a decir que el Canfranc es ferrocarril de interés internacional, no solo de interés regional, y ese es la primera fase imprescindible para que pueda funcionar esa cuatripartita que todavía prevé, y espero que siga previendo y consiguiendo, que en el año 2020 se pueda conseguir el Canfranc.

Y en ese sentido saben ustedes, ha sido noticia en prensa, que el Gobierno de Aragón en su última sesión, el lunes de esta semana, dice usted que yo suelo dar noticias pues esta ya la dio el consejero Bermúdez de Castro, pero ha pedido, ha instado al Gobierno de España que ponga en el orden del día de la bilateral próxima España-Francia fundamentalmente las comunicaciones ferroviarias por el Pirineo central y pide expresamente que haga los deberes el gobierno español y el gobierno francés para que en el 2020 pueda estar, que todavía puede estar el Canfranc, y pide que el 2021 estén los proyectos de la TCP que pueden estar financiados al 50%, gracias a la enmienda pueden estar.

Y específicamente eso es lo que el Gobierno de Aragón pide al Gobierno de España. Yo no sé si en los últimos doce años figura en un acta del Consejo de Gobierno de Aragón, en los doce años anteriores al 2011, una petición similar con el mismo partido sabiendo que va a producir probablemente tensiones entre Aragón y el Estado porque el Estado tiene muchas otras cosas que llevar a la bilateral con Francia muy necesarias, sin duda, y saben ustedes que en esas bilaterales hay espacio para unas cuantas cosas y más en la situación realmente difícil económica de Francia que también está perjudicando esta situación y las reuniones.

Yo sí tengo constancia y pido datos de lo que se habla en las relaciones internacionales entre España y Francia en el Ministerio de Fomento y está dificultando indudablemente. Hubo unas recientes manifestaciones del anterior ministro francés, que ya no lo es, respecto a la retirada de una serie de proyectos que venían bien para la comunicación con España. Igual que el ministro Blanco tampoco potenció, y me va a perdonar usted, la TCP y la dejó caer, es decir, quien la dejó caer fue el ministro Blanco.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Pero la estamos recuperando con su ayuda porque en todos los partidos y en todos los gobiernos hay errores y eso seguramente fue un error por necesidades geoestratégicas con algunas comunidades autónomas españolas, vamos a decirlo así y el que me quiera entender que me entienda.

Dicho esto, yo por supuesto traía ese marco global de lo que es, lo tenía escrito de otra manera, el marco global en lo que es la caída de los ferrocarriles regionales en toda España y la caída en Aragón.

Y lo que sí le puedo decir es que en estos tres años no están cayendo los viajeros en el ferrocarril y sobre todo en el último año no han caído los viajeros en el ferrocarril de Aragón.

También le puedo decir que el convenio se diferencia del que ustedes firmaron en el 2010 en que cuesta un millón cuatrocientos mil euros menos. ¿Y por qué?, porque podía haber costado tres millones más si no hubiéramos hecho una gestión eficaz en la tramitación de las obligaciones de servicio público con el gobierno central.

Según el primer planteamiento del gobierno central si hubiéramos querido mantener lo que ahora mantenemos no solo habría costado cuatro millones trescientos mil el primer año, hubiera costado seis millones y medio, casi siete millones, y ustedes pagaron en el 2010 cinco millones cien mil.

Es decir, el principio de nuestra gestión fue convencer a Madrid de que España tenía que pagar más ferrocarriles de los que estaba pagando y dejar solo para esa gestión desde el Gobierno de Aragón menos viajeros y menos servicios.

Eso yo creo que nos ha permitido que el convenio actual sea un poco más eficiente en los números económicos que el convenio anterior, tanto en viajeros como en servicios.

Con 1,3 millones menos o tres millones menos si miráramos lo que hoy son los costos de transporte y con algún servicio más.

Y efectivamente, usted me dice que yo propuse hacer un convenio global con Renfe y con Adif. Mire usted, usted me ha escuchado en esta tribuna decir muchas veces que la travesía central del Pirineo se hará o se hará. Y voy a decir otra cosa: que el Canfranc se recuperará o se recuperará. Estoy convencido de que esas dos cosas no sé si conseguiremos hacerlo en nueva legislatura, en el 2020 o en el 2023, pero estoy con-

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

vencido que es tan necesario que le apoyo de Aragón conseguirá el apoyo de España y de Francia, y que eso se conseguirá en el tiempo necesario.

También le digo que alguna vez conseguiremos un convenio global con RENFE y con Adif.

De momento, he conseguido un convenio con RENFE que es un poco más eficiente que el que había, que tiene sus avatares y también le voy a decir —lo dije el día 11 de septiembre y lo afirmo ahora— que la liquidación del primer año RENFE no imputará ninguna parte del beneficio del 3% por supuesto, y al mismo tiempo reducirá una parte importante de los compromisos que han fallado.

Es decir, todavía no le puedo dar cuál es la cifra de liquidación, pero estará entre trescientos y cuatrocientos mil euros menos de los que conforme al convenio tendríamos que pagar. Eso ha sido gracias a unas reuniones que hemos seguido manteniendo con RENFE, con el que ya no es presidente de RENFE y ahora es secretario de Estado que, como dije en un foro que se celebró en Zaragoza hace poco, es una persona en la que yo confío que con su conocimiento de la economía española del ferrocarril contribuya a potenciar que el ministerio entienda un poco mejor lo que son las necesidades ferroviarias en Aragón —yo he tenido muchas conversaciones con él— y por tanto que lo traslade el ministerio. Ese es parte del trabajo.

Y también hemos hecho convenios con Adif. No hemos podido hacer convenios conjuntos, pero hemos hecho un convenio con Adif para el Canfranc y quiero decir que en los presupuestos de 2015 del Estado hay otros 2,6 millones para la línea del Canfranc del Estado. ¿Con eso qué pretendemos hacer? Dos cosas: un nuevo convenio de acuerdo con lo que presentamos en la cuatripartita que eran unas pequeñas inversiones en el 2014, unas pequeñas inversiones en el 2015 y más inversiones en el 2016, 2017, 2018 y 2019 para llegar al 2020. Las inversiones del 2015 están previstas y se harán con un nuevo convenio que tenemos que acabar de negociar, pero para el que los presupuestos generales del Estado han dejado 2,4 millones de euros.

No es todo lo que yo hubiera querido, pero en los últimos doce años, que yo sepa, ni el gobierno de Aragón puso para el Canfranc ningún dinero, ni consiguió del gobierno central ningún dinero. Ni nosotros vamos consiguiendo algún dinero insuficiente y vamos poniendo algún dinero.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Luego hay otros cien mil euros para acabar el estudio de compatibilidad del túnel ferroviario con el túnel carretero de acuerdo con las objeciones que la parte francesa puso en la cuatripartita y entonces poder resolver esos problemas técnicos de compatibilidad y seguridad, en lo que también estamos trabajando con la fundación traspirenaica.

En la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto. El presupuesto 2015 a mi juicio yo había pedido mucho más dinero, pero prevé 2,8 millones para ver si definitivamente durante este año 2015 conseguimos implantar el tren tierra y dos o tres puntos de cruce de ferrocarriles de mercancías entre Zaragoza y límite de Aragón en la línea con Valencia. Y luego, otros cien mil euros para darle la vuelta al estudio informativo que ustedes dejaron tramitado, que eran no sé si cinco mil millones de euros para altísimas velocidades y que sirva para mercancías. Eso es lo que hemos conseguido.

También hemos conseguido y esto tampoco estaba en los presupuestos anteriores a 2011, cuarenta y dos millones de euros en mantenimiento de ferrocarril en el año 2014 y la misma cifra en el año 2015. Y les hemos dicho que en los próximos días empezarán una serie de obras que el Adif está programando, algunas están ya licitadas, otras no, para completar la ejecución del presupuesto ya ejecutado en parte del 2014.

¿Qué más cosas nuevas les puedo decir desde...? ¿Cuánto me queda, señor presidente? Como he consumido, les voy a decir que subsisten problemas. Estamos negociando con RENFE otra vez las tarifas con Teruel. Subsisten problemas en las dificultades con la vía. El otro día el representante de Izquierda Unida nos manifestó en Cortes los problemas de cuatro estaciones de Aragón y estamos trabajando tanto con el presidente de Adif como con el presidente de RENFE en intentar mantener esos servicios.

La suspensión de billetes hasta el catorce de septiembre se ha resuelto, pero también les aviso que en los próximos días va a haber unos cambios de horario precisamente por esas horas, sobre todo en la línea de Teruel, que estamos intentando que sean los menores posibles, pero que van a ocurrir. Hay una realidad en mayor tiempo de recorrido por estas obras y vamos a intentar también qué efectos tiene esto en los pagos del convenio.

Ya les he dicho que estamos trabajando sobre cuanto acabar de liquidar ese primer año y que en la segunda quincena de este mes se cerrará ese tema en la comisión bilateral del convenio.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Esto es lo que en los últimos días —desde el 11 de septiembre— estamos trabajando, aparte de seguir un seguimiento cada vez más eficaz de las incidencias que, por cierto, afortunadamente en este caso no se han producido ayer. Siempre que acudo a una comparecencia el día anterior tenemos un problema con un tren.

El ferrocarril es complejo, es necesario, requiere un trabajo continuo en el que estamos trabajando. Sin duda ustedes lo hacían cuando estaban en el gobierno. Nosotros creo que lo estamos haciendo un poquito mejor y yo, como siempre digo, el que venga después lo hará también mejor porque tendrá un cimiento en el que apoyarse.

Muchas gracias.

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

Turno ahora de réplica por parte del señor Ibañez por un tiempo no superior a cinco minutos.

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

Señor consejero, yo entiendo que usted quiera tapar su falta de resultados concretos en la legislatura con esas previsiones de futuro que ustedes siempre nos hace. Yo se lo he dicho también en reiteradas ocasiones. Es obligación de los gobiernos, como usted ha dicho, poner cimientos de algunas cosas para que en el futuro puedan dar sus frutos, pero también le he dicho en reiteradas ocasiones que comer hay que comer todos los días, señor consejero.

Es muy importante proyectos de futuro. Usted todo nos lo vende al 2020, al 2030, al 2050, y eso creo que es una de las obligaciones del gobierno, pero no puede tapar la ineficacia, la falta de resultados en los temas concretos y en los temas que afectan a la vida de los ciudadanos puntualmente.

Le tengo que agradecer que la filosofía que nos ha explicado de cuáles son los problemas de las cercanías y del transporte por ferrocarril. Pero claro, ahí es donde yo creo que estriba una de las diferencias fundamentales entre ustedes y nosotros porque todos aquellos que dicen que somos iguales, están meridianamente equivocados. Usted nos quiere vender unas cosas, señor consejero, y a la vez utiliza argumentos técnicos que le contradicen.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Si el problema es que no hay habitantes, que no tenemos población, y como no hay habitantes, no hay servicio, y como no hay servicio cada vez hay menos habitantes y cada vez hay menos servicio, y cada vez hay menos habitantes y al final Aragón se muere. ¿Por qué? Porque Aragón siendo egoísta —no es necesario ser de izquierdas para entender esto en Aragón— la solidaridad del resto de España, Aragón la necesita para su supervivencia porque aquí viven ciudadanos, aquí viven aragoneses y aragonesas que tienen derechos, que son ciudadanos igual que los de las zonas del país más pobladas que tienen la suerte de que allí las cercanías son rentables y que los transportes son rentables.

Entonces, un gobierno —tanto el de Aragón como el de España— que han fijado todo su objetivo en el control del déficit público —cosa que por otra parte que además han sido incapaces de conseguir al menos aquí en Aragón— cuando lo más importante es la economía, cuando no se es capaz de analizar los temas desde otro punto de vista, al menos socioeconómicamente hablando, si solamente vamos a criterios economicistas, eso es un auténtico desastre para Aragón.

Lo que sirve para toda España, para el conjunto del Estado, para Aragón no sirve. Y el Gobierno de Aragón creo que debería ser quien tuviera esto meridianamente claro.

Con estos criterios en Aragón no tenemos futuro. Si eso es lo que el Partido Popular quiere venderle a los aragoneses, desde luego no es lo que los socialistas le queremos vender porque lo que hay que hacer es analizar estas cuestiones y estos servicios con criterios no solamente de rentabilidad económica sino de rentabilidad social. Olvidarse un poquito del déficit y acordarse más de los derechos de los ciudadanos y del derecho de los ciudadanos a tener un transporte digno y de calidad, igual aquí que en Madrid, que en Barcelona o que en Bilbao, o en cualquier otro sitio del estado español.

En cualquier caso también le voy a decir —ya se lo he dicho en alguna ocasión— y me alegro de podérselo decir que quién la visto y quién le ve. Ha sido usted capaz de decir que la gestión del anterior ejecutivo fue suficiente. Bueno, empezamos en un desastre...nada más había que oírle cuando llegó al gobierno hablando del Plan Red, de los convenios de ferrocarril en general, señor consejero, usted y todo el grupo Popular porque es que además era consecuente con lo que...el grupo Popular en la oposición, señor consejero, en este Parlamento nos ha tildado a los anteriores responsables

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

del ejecutivo poco menos que de ineptos, de inútiles, de incompetentes y de un montón de cosas que ahora en el gobierno se han dado cuenta de que no era responsabilidad solo del Gobierno de Aragón ni del Gobierno de España. Algunas cosas dependen del gobierno de Francia y del de Europa.

Pero ustedes en la oposición eran los más listos de la clase, tenían remedios para todo. Usted no estaba, pero le tengo que decir que usted forma parte de un gobierno que en la oposición eran los más listos de la clase. Lo sabían hacer todo. Y nosotros éramos un desastre.

Y claro, llegan al gobierno, tienen la oportunidad de demostrar toda esa sabiduría y, señor consejero, nada. Exactamente igual, no. Un poquito peor. Ese es el problema, que cuando se está en la oposición hay que ser un poquito más cauto y un poquito más responsables y no decir según qué cosas porque luego cuando llega uno al gobierno pasa lo que pasa y tiene que reconocer que pintan menos ustedes en Madrid que pintábamos los anteriores. Ustedes pintan bastante menos.

Señor consejero, usted dice que en el consejo de gobierno de esta semana decidieron —y el consejero de Presidencia— que alguna vez ya ha salido después del consejo de gobierno sacando pecho, ya se lo he dicho en otra ocasión, pero luego viene la ministra y delante de la ministra no respira ni el consejero de Presidencia, ni la presidenta...

Si por una casualidad, señor consejero, cuando tenga lugar la bilateral con Francia no pasa lo que desde el Gobierno de Aragón se ha exigido, ¿qué va a pasar?, ¿qué responsabilidades van a tomar?, ¿quién va a dimitir? Si no pasa porque es muy fácil salir y “no, no, aquí nosotros decimos que dos huevos duros más”. Pero si luego no les hacen caso, alguien tendrá que decir “hemos fracasado. Me tengo que ir”. Eso lo han valorado en el consejo de gobierno porque sería muy importante que tuviéramos la seguridad de que eso no es otro brindis al sol, otra forma de sacar...

*El señor presidente GALVE JUAN: Debe ir concluyendo, señor Ibáñez.*

*El señor diputado IBAÑEZ BLASCO: Señor presidente, le agradecería que tuviera al menos la misma benevolencia que con el consejero, pero ¡en fin!*



*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

*El señor presidente GALVE JUAN:* Usted en su primera intervención se ha pasado dos minutos.

*El señor diputado IBAÑEZ BLASCO:* Y el consejero en la suya...tres.

*El señor presidente GALVE JUAN:* Cuatro.

En esta lleva dos.

*El señor diputado IBAÑEZ BLASCO:* Señor presidente, termino en seguida.

Usted, señor consejero, no ha dicho —espero que se lo guarde para la réplica aparte de que me conteste a las preguntas que le he hecho en la primera— cuántos dineros cree usted que el Gobierno de España va a solicitar a la red traseuropea de transportes en la convocatoria que se ha abierto y que le voy a repetir termina el veintiséis de febrero. ¿Qué proyectos en relación al corredor cantábrico mediterráneo que está dentro de la red traseuropea de transportes? El corredor cantábrico mediterráneo que tiene su eje central en Zaragoza en la plataforma logística, el Gobierno de España no pide subvenciones porque no quiere. Nos lo tendrán que explicar, pero lo puede pedir. Y para la reapertura del Canfranc cuántos millones. ¿Va a pasar como en la convocatoria anterior que se pidieron ochenta millones o más para el Estado español y Aragón nos correspondieron 1,5 millones de euros?

Y tampoco me ha respondido —independientemente de que técnicamente haya problema— qué va a pasar con la estación de Plaza y qué va a pasar con las cercanías y para cuándo a Alagón va a haber dos expediciones más, a Monzón una y a Huesca, otra.

Eso sería, señor consejero, lo que nos gustaría que nos dijera y sin duda lo que los aragoneses espera que nos digan.

Muchas gracias, señor presidente.

*El señor presidente GALVE JUAN:* Muchas gracias, señor Ibañez.

Turno de dúplica por parte del señor consejero y por un tiempo no superior a cinco minutos.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes FERNÁNDEZ DE ALARCÓN:* espero no agotarlo de momento y luego, al final, seguiré hablando.

Únicamente decir al señor Ibáñez que yo no estaba en la oposición, estaba en la colaboración. Si usted recuerda, durante los doce años del gobierno socialista hice el plan general de carreteras —que, por cierto, no fue tenido en cuenta—, hice un estudio para cercanías que tampoco tuvieron ustedes en cuenta. Eso sí, me lo pagaron. Yo lo agradezco mucho porque creo que técnicamente estaba bien hecho. Colaboré seriamente con la travesía central del Pirineo. Es decir, en materias ferroviarias colaboré seriamente con los gobiernos socialistas de los últimos doce años como técnico independiente o como técnico de una...y siempre me he sentido colaborador con los gobiernos que intentan apoyar algo positivo.

Sí, lo dije entonces y lo sigo diciendo. En la TCP, en las cercanías no siguieron ustedes el criterio de mis informes, pues no puedo estar de acuerdo. Pidieron el informe, yo lo hice, ustedes no lo siguieron. El plan general de carreteras lo siguieron, aprobaron el plan general de carreteras, luego no hicieron ni caso, pero en fin, ¡qué le vamos a hacer!

Y, desde luego, en lo que no tenemos futuro es dejando mil millones de euros de deudas para que lo paguen nuestros nietos. Eso y solo en mi departamento dejaron ustedes mil millones de euros.

Segundo tema: dinero a solicitar. Mire usted, en estos días —y esta es la noticia que traía para hoy— se ha celebrado una reunión en el ministerio —dentro de unos días se celebra en Bruselas— respecto al eje intereuropeo mediterráneo en el que graciamente el señor ex ministro de Fomento, señor Blanco, nos hizo que el señor Calas nos metiera. Lógicamente nos han dado la primera oportunidad de decir qué queremos. Y nosotros hemos pedido y vamos a pedir en Bruselas, y hemos pedido ya en Madrid, que incluya: el desdoblamiento del Calatayud-Rica, que es necesario para las mercancías en presentes por el eje mediterráneo y futuras por la TCP, el Plasencia-Zaragoza, que es básico y se había quedado ahí postergado. El desdoblamiento del sur de Zaragoza. Medidas en el Zaragoza-Monzón que permitan el cruce frecuente de trenes de mercancías y tratamiento con el eje europeo de todo el ferrocarril hasta Tarragona que es la mejor manera de que el ferrocarril, el arco mediterráneo pueda tener una estación de trasfere-

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

cia en el entorno de Plaza o en el entorno de Zaragoza, que es donde la propia comisión europea [¿¿¿¿??]

Es el hueco que nos han dejado. Espero que pronto nos llamen también del ministerio para el cantábrico mediterráneo. Eso es lo que también estamos haciendo.

Luego seguiré contestando al resto de sus cuestiones.

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

Turno de los restantes grupos políticos. En representación de Izquierda Unida de Aragón y por un tiempo no superior a cinco minutos, señor Aso.

*El señor diputado ASO SOLANS:* Gracias, señor presidente. Bienvenido al señor consejero y a su equipo.

Yo en primer lugar, creo que la crítica que se puede hacer en este foro es el ámbito político y no en el ámbito personal donde cada uno hayamos podido trabajar y creo que en ese aspecto, si en alguna ocasión nosotros por lo menos le hacemos alguna crítica, tómelo en esa referencia, no en la relación a la vida profesional que cada uno haya podido desempeñar.

Es un debate muy interesante el que ha sacado usted sobre la sostenibilidad económica y las cercanías en el ámbito de la ciudad de Zaragoza, pero la sostenibilidad económica en materia de infraestructuras nos preocupa a nosotros que se haga siempre cuando afectan a infraestructuras que desde el punto de vista de la calidad medioambiental son bastante buenas. Como por ejemplo, el ferrocarril. Sin embargo, nos hablan de sostenibilidad económica cuando se han hecho por parte de los diferentes gobiernos del Estado —entre ellos por el gobierno socialista— aeropuertos por doquier, autopistas por doquier, autovías por doquier... algunas de las cuales, como es el caso de Aragón, vino a reconocer que eran necesarios y que las tenemos que rescatar.

Es un hecho que nos preocupa. Que para algunas cuestiones, como por ejemplo, el ferrocarril. Se habla de sostenibilidad económica fundamental y, sin embargo, para otras que están perdiendo dinero por todos los sitios ese debate no se ha tenido en cuenta. Por tanto, es una cuestión central cuando se habla de sostenibilidad económica, por qué al ferrocarril se le aplica esos criterios, que es un medio de transporte muy sostenible desde el punto de vista medioambiental, y no se aplican en otro tipo de infraestructu-

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

ras que son muy costosas desde el punto de vista del mantenimiento y también desde el punto de vista de la afección económica.

Dicho eso, también nos gustaría que se nos explicara por qué la Generalitat de Catalunya tiene firmado un convenio con el ministerio para potenciar cercanías por ejemplo en el ámbito de la ciudad de Lérida. ¿Por qué?, ¿en qué fracasa el Gobierno de Aragón para que la Generalitat pueda hacer cercanías en el ámbito de Lérida y no lo pueda hacer el Gobierno de Aragón en el ámbito de la ciudad de Zaragoza?, porque le aseguro que en el entorno de la ciudad de Lérida hay ciudades menos pobladas que, por ejemplo, Utebo, o que Calatayud, o por ejemplo como algo que se ha pedido aquí, ya sé que no cumplimos estrictamente con la distancia, hacer cercanías con la ciudad de Huesca.

Por tanto, podría establecerse perfectamente una red de cercanías, ya sé que la distancia exactamente se podría superar, pero nos choca que cuando se habla de sostenibilidad económica para justificar que igual no es necesario algunos transportes de cercanías, sin embargo otras ciudades, por ejemplo Lérida, está hablando de poder realizar este tipo de infraestructuras.

La realidad, señor consejero, porque tengo solo cinco minutos y de este tema seguro que volveremos a hablar en lo que nos queda de legislatura, es que los trenes no han mejorado, yo ayer volví en un tren que tiene más de cuarenta años, de Zaragoza a Monzón, más de cuarenta años, uno de los responsables de la estación de Monzón me lo decía, los trenes no han mejorado, van a peor.

La realidad es que en las estaciones de Goya, del Portillo, no hay personal que venda billetes, yo volví la semana pasada en un tren que el revisor llegó a Sariñena, no había llegado por mitad de tren cobrando, porque estaba lleno y no podía llegar a cobrar y le aseguro que si no ha cobrado a todos al final lo pagamos entre todos, por tanto es un dinero que el Gobierno de Aragón tampoco recupera.

Hay menos paradas de tren, como también se ha dicho. No hay una previsión real, porque si te encuentras días como por ejemplo el domingo pasado en Monzón que el tren iba absolutamente lleno y quedaba por subir personal, por ejemplo en el ámbito de Monegros.

Por tanto no hay tampoco previsión de qué días podría haber mayor usuarios al servicio, por ejemplo domingos y viernes es patente que en mi línea van llenos por

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

cuanto hay muchos estudiantes que regresan a sus casas o vienen a la Universidad de Zaragoza.

Ha habido desde luego descarrilamientos en materia del mantenimiento de infraestructuras en el Canfranc, eso lo hemos vivido en los últimos años muchísimas veces.

Habla usted de la política de estado y me voy a poner, ahora sí, en una pregunta de índole personal. Yo no voto al Partido Popular, usted, entiendo...

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Señorías, señorías...

*El señor diputado ASO SOLANS:* ...que respalda las políticas que hace Madrid porque personalmente entiendo que da su confianza, por tanto, como consejero alguna crítica al partido que usted vota en el ámbito y en el terreno personal.

La realidad en materia ferroviaria en Aragón, yo creo que ya lo hemos dicho, no mejora, la TCP no se ha priorizado, los mercancías no van a mejor, no se asumen algunos de los trenes regionales que usted dijo que iba a hacer, en el ámbito de las cercanías de Zaragoza y Huesca ya lo he dicho, no hay una apuesta clara e inequívoca con el Canfranc cuando por ejemplo en Francia sí se está avanzando, no a lo mejor en la medida que se debiera, no se mejoran las estaciones, no mejora el mantenimiento de las infraestructuras.

Y una cuestión, que usted dijo, central, que también lo ha dicho el portavoz del Grupo Socialista, es que una cosa que parece central para mejorar el tráfico en la ciudad de Zaragoza es el desdoblamiento en el tramo que pudiera haber entre la estación de Delicias o en la zona del ámbito de Goya y desde luego eso tampoco cuenta con partida presupuestaria.

Ahora mismo no sabemos realmente cómo va a quedar todo en base a ese convenio que usted nos presentó y que ahora mismo acaba de firmar con algunos retoques, bueno, a nosotros también nos gustaría exactamente conocer con todo detalle cómo va a quedar esa situación.

Ha anunciado un convenio con el Adif que desde luego es, usted mismo lo ha dicho y yo le doy la razón, claramente insuficiente para el tema del Canfranc porque entre otras cosas no aportaremos ni lo que cuesta un kilómetro de AVE, ni una décima parte de lo que cuesta un kilómetro de AVE, y desde luego nos preocupa por cuanto

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

anunciar convenios por parte del Gobierno de Aragón con otras entidades o instituciones públicas, como en este caso el Adif, habida cuenta de lo que tarda una vez anunciado la firma de los mismos, pues probablemente le toque a un consejero de Izquierda Unida firmarlo, por tanto esa es la realidad.

Y finalmente, yo ya sé que a ustedes les gusta hablar de la TCP y hacen lo posible, hacen reuniones con empresarios, no las han hecho con el Canfranc, se lo hemos dicho muchas veces, ese mismo impulso mediático, impulso político por la TCP, nos gustaría que se hubiese hecho con el Canfranc, ya sé que a lo mejor no vamos a coincidir en la TCP pero podríamos coincidir en ese impulso político por esa necesidad de impulsar el Canfranc que en 2020 debiera ser una realidad y desde aquí le recriminamos que ese hecho no lo haya tenido en cuenta por parte del Gobierno de Aragón.

Y desde luego nosotros creemos que la prioridad, por encima de la travesía central de los Pirineos habida cuenta de que la travesía del Mediterráneo y la del Atlántico va a ser anterior a la TCP si algún día se hace, debiera ser conectar la ciudad de Zaragoza con esos dos corredores, con un eje cantábrico.

Por tanto creo que desde ese punto de vista también el Gobierno de Aragón, nuestro grupo parlamentario cree que está equivocado y debiera ser esa la prioridad.

Y finalizo ya porque seguramente habré agotado mi tiempo con creces, le agradezco al presidente que me haya dado más tiempo, dice, ha dicho usted un poco en tono irónico, que comparece coincidiendo con incidencias en el transporte ferroviario. El problema no es que coincida usted con esto, el problema es que la situación es tan sostenida por hilos, habida cuenta del material que se utiliza en las infraestructuras ferroviarias, que le puede pasar con mucha frecuencia lo que le ocurre, que coincida con incidencias porque el material que se está utilizando en el ámbito de la comunidad autónoma desde luego es manifiestamente mejorable.

Nada más y muchas gracias.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señor Aso. Creo que el señor consejero le va a responder.

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO):* Sí, bueno, siguiendo la costumbre yo creo

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

que aquí en la comisión el debate y el diálogo debe ser más directo y si esperamos a todos...

Yo agradezco sobre todo, señor Aso, el que haya hablado de que hemos hablado de un debate interesante entre la sostenibilidad económica y las infraestructuras y yo creo que la base de cualquier buena acción de gobierno está en unos buenos cimientos de comprensión de nuestra realidad territorial, de nuestras realidades e insuficiencias.

Comparto indudablemente que Aragón no está igual de bien tratado que Cataluña en muchos temas, lo comparto, estoy luchando todos los días en mis relaciones con el ministerio en hacerlo comprender y en algunos temas lo estoy consiguiendo, en algunos temas ferroviarios la postura del ministerio hoy no es la misma de hace tres años, desde luego no es la misma de hace seis años, porque vamos con un debate interesante de sostenibilidad, infraestructuras y necesidades, trabajando.

Y saben ustedes que el Gobierno de Aragón está trabajando sobre todo en financiación y financiar solamente basado en la población, somos el 3%, no es lo mismo que financiar basados en el territorio, somos el 10%.

Esto es lo que le quiero decir y me dejo lo de la TCP para el final y lo del Canfranc para el final. Muchas gracias.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señor consejero. Turno ahora del representante de Chunta Aragonesista, señor Briz.

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Gracias señor presidente. Buenos días, señor consejero, bienvenido y al director general.

Voy a echar de menos, voy a tener una cierta nostalgia de no poder debatir con usted sobre estos temas tan decimonónicos, siempre hablando de un tren obsoleto, desdioso, y ya le dije, le he dicho tantas cosas que ya no sé qué decirle realmente.

Yo creo que es una gestión fallida pero no porque lo digamos nosotros, lo han dicho ustedes. Al señor Bermúdez de Castro yo creo que le habrán tirado de las orejas en Madrid con los planteamientos que hizo públicamente y usted lo ha dicho también, no se han cumplido los objetivos, no va a resolver el problema de la movilidad en Aragón.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Porque es un problema más amplio. Podemos hablar de cercanías, de tren convencional, pero es más amplio, es el tema de la movilidad, de la ordenación y vertebración territorial.

Yo quiero darle la felicitación por firmar el convenio, usted en los libros de historia, cuando se escriban, que se escribirán, sobre el gobierno que hubo del Partido Popular en 2011, dirán: “el Departamento de Obras Públicas consiguió firmar un convenio con el Ministerio de Fomento de Madrid y los trenes —no dirán máquinas de vapor pero hablarán del “*tamagochi*” que será lo semejante— descarrilaban en aquel entonces”. Eso figurará en los libros de historia, señor consejero. Lamentablemente usted después de toda la andadura de estos cuatro años no sé muy bien que puede poner en su lista de haberes.

Y mire, yo creo que le dije en la comparecencia que usted, el gobierno de la señora Rudi, no pinta nada en Madrid y me agrada que haya tenido brotes nacionalistas ahora, es decir, es que no nos tratan igual que a otros territorios. Hombre, pues está bien que lo reconozca.

Porque mire, en los presupuestos, con todo lo que usted ha dicho, es impresentable, impresentable. Ya dijo usted que a partir del 2016 habría inversión en el Canfranc. En el Canfranc con todo lo que usted dice están los cien mil euros para la reapertura del túnel y cero, desde la Dirección General de Ferrocarriles estoy hablando, para Huesca-Canfranc y Zaragoza-Huesca, cero.

Y luego sí, hay una cantidad desde Adif para la mejora de la actuación para el tráfico internacional de la línea Huesca-Canfranc, dos millones de euros. ¿Con eso cree usted, señor consejero, que se puede hacer algo?

Es un maltrato a Aragón y no se va a cumplir la perspectiva de 2020 porque claro, el siguiente gobierno 2016 ya veremos a ver qué plurianuales hace. Hombre, eso no es serio, le dejan ustedes la herencia al siguiente, con tanto que han criticado la herencia. Yo creo que eso es bastante grave.

Y luego, en el tema del Mediterráneo, cero euros. Cantábrico-Mediterráneo, cero. Esa es la realidad y tenemos dos millones seiscientos mil para la instalación tren tierra Zaragoza-Caminreal que en cualquier sociedad moderna para poder dirigir el tráfico desde un punto determinado.



*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Eso es lo que tenemos en los presupuestos, señor consejero, diga usted lo que diga, lo puede adornar con lo que quiera, pero eso es lo que hay en ferrocarril.

¿Cuántas son las inversiones para el tren convencional? Esto, esto es lo que hay. Y entonces los trenes más viejos de la flota ¿va a haber alguna inversión?, ¿verdad que no?, ¿va a haber alguna inversión para mejorar horarios, paradas, tramos de baja velocidad? Bueno, todo eso.

Y luego le quiero decir una cosa, señor consejero, yo a usted le respeto, usted lo sabe, pero no mienta, no mienta, porque el señor Pomar lo pone en evidencia, el último foro que hubo aquí organizado en Zaragoza, al que no puede asistir lamentablemente, decía el señor Pomar que el año pasado había perdido el 7% de viajeros el tren convencional y este año en los primeros cinco meses el 4%. Usted dice que ha crecido, ¿en qué quedamos? Porque eso o es una cosa o es la otra, o sea, yo no me creo que no perdamos viajeros.

Y lo único que queda es decir: “hombre, no hemos perdido algunos trenes convencionales como en Extremadura porque pagamos.

Y por cierto, me alegro que haya dicho lo del 3% porque eso es execrable, absolutamente execrable, que tengamos que pagar beneficio. Hombre, incluso dice el señor Pomar: “bajaremos el coste, en vez de los cuatro millones— que está recogido en el convenio, por cierto— vamos rebajar un poco más...”. Eso es un zoco moruno, eso es una falta de [...] absoluta, lo que tienen que hacer es cumplir el convenio que encima lo han firmado cuando les ha parecido conveniente.

Por lo tanto diga la verdad, no es que no mejoremos, es que perdemos viajeros, perdemos, según dice el señor Pomar.

Y desde luego cuando usted le dice el Canfranc y le dice la línea de Teruel pues claro, no contesta. ¿Y por qué no contesta?, porque luego en los presupuestos, señor consejero, nos encontramos esto.

Y este es el peso político de Aragón y este es el problema y con estos presupuestos no mejoraremos el tren convencional nunca, nunca, ya no hablo de las cercanías porque claro, usted dice una cosa que a mí me parece discutible por todos los sitios. ¿Cómo que el coste financiero y económico? ¿Y el coste social?

Porque entonces en Aragón tenemos que cerrar todos los servicios, las escuelas, la Sanidad, bueno, lo que están haciendo ustedes al fin y al cabo, claro, en aras del défi-

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

cit, cerramos todo, y el tren convencional por supuesto, porque con la masa crítica que hay y los usuarios y los pocos que hay, porque le tengo que decir una cosa, señor consejero, le voy a hablar de algo personal. Ir a mi pueblo en tren me cuesta seis euros, ir a mi pueblo en autobús cuatro euros. ¿Qué me dice de eso? Eso es una realidad tangible.

Por lo tanto ¿cómo vamos a competir con un transporte y con otro? Porque usted se niega y el señor director general que está aquí también tiene que ser consciente de eso, de hacer un plan estructurante, porque hay modelos en España diferentes. Vaya usted a Cádiz o a Alicante y verá usted cómo funciona la intermodalidad entre tranvía, tren de cercanías, etcétera, etcétera. Mire usted esos modelos, que los hay y se pueden hacer, incluso con eso que ustedes tanto quieren de la iniciativa público-privada. Es que hay modelos alternativos.

Pero aquí con decir: “no hay dinero, Madrid nos maltrata y no se puede hacer nada”, pues los usuarios y los aragoneses a aguantar y el Canfranc ya veremos y bueno, pues manden estudios, sigan mandando ordenar estudios de la travesía central, que yo creo que eso es una utopía, vamos, más que la de Campanella, pero bueno, ustedes sabrán lo que tienen que hacer, tienen que seguir haciendo propaganda, pues la sigan haciendo, para lo que les queda ahora tienen que hacer lo posible porque esto está muy feo, esto está muy feo señor consejero.

Por eso digo que la nostalgia que me va a dar no poder discutir con usted de estos temas que realmente nos implican a todos.

Por lo tanto yo creo que va a acabar la legislatura si haber hecho nada en concreto, sin haber compromisos para el Canfranc, sin haber compromisos para invertir en el tren convencional, para mejorar. Ese convenio no se va a cumplir porque es imposible, la segunda fase del convenio, señor consejero, fue una mentira total y absoluta, porque sabían ustedes que no se podía cumplir con el tema del túnel de Goya, que por cierto, tampoco hay dinero para el túnel de Goya, por lo menos en los presupuestos que yo tengo, si ustedes tienen otra información nos la cuenta.

Por lo tanto, todo eso significa que vamos a seguir pagando, vamos a seguir haciendo convenios con Adif para el Canfranc, para Teruel, pagando dinero de Aragón, cuando nosotros ya sabe lo que opinamos sobre eso porque la financiación también tenía que ser generosa y en los presupuestos tendría que haber una correspondencia y no

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

la hay, y no la hay, y eso es evidente y eso no me lo puede negar, señor consejero, porque evidentemente tenemos ahí los datos que estamos analizando.

Acabo ya. Díganos señor consejero qué se puede hacer con todo esto, porque desde luego no hay ni una propuesta seria de movilidad en Aragón, ni una, ni siquiera ese plan de transporte, que por cierto, el Partido Aragonés propuso y le aprobaron, no el nuestro que proponíamos también sino el del Partido Aragonés, y aquí no se ha hecho nada.

Por lo tanto señor consejero usted se va a ir, insisto, del departamento, porque parece que las encuestas así lo dicen, y van a decir que usted firmó un convenio con Renfe el 1 de septiembre de 2014 y que los trenes descarrilaban en esa época.

Muchas gracias.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señor Briz. Creo que el señor consejero le va a contestar también. Señor consejero.

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO):* Sí, señor Briz. Algunas contestaciones. Los datos que dio el señor Gómez Pomar eran medias nacionales, en la media nacional se han perdido viajeros y en Aragón no, lo cual quiere decir que el convenio algo está haciendo, que nuestra gestión algo está haciendo.

Todo lo que yo pretendo, a mí me gustaría, no, pero algo se está haciendo y aquí hemos conseguido contener que es lo que yo he dicho. Procuero no mentir, señor Briz, lamento enormemente, yo sé que hay un aprecio mutuo y lamento que usted me diga que entiende que estoy mintiendo, no es cierto. Es decir, esos datos son así.

En cuanto al servicio de Monzón ha dicho el señor Aso, y aprovecho para decirlo, ese tren no está convenido, desgraciadamente o afortunadamente porque no lo pagamos, pero no está convenido y por eso no tenemos el control.

El autobús es más barato porque ahí hubo competencia y el operador ofreció un 30% más barato el autobús a Cariñena.

Otras autonomías solamente Extremadura ha firmado.

Mire usted, señor Briz, yo estoy convencido de que estamos trabajando luchando por conseguir convencer en Madrid y en París lo que ya hemos convencido indudable-

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

mente en otras autonomías españolas o en regiones francesas y estoy convencido de que si seguimos luchando todos sin que se desmarquen ustedes lo conseguiremos.

Entonces le pido también el apoyo aunque yo sé que los resultados ni a usted ni a mí nos convencen de momento.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señor consejero. Turno ahora del representante del Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, señor Blasco.

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

Buenos días señor consejero, buenos días señor director general. Bien, estaba escuchando atentamente las intervenciones de todos los que me han precedido y estaba asistiendo como a un *déjà vu*, es decir, esto ya suena todo a hablado, a planteado, a conocido, a expuesto, a debatido, y al final nos encontramos siempre en una situación de desventaja, señor consejero, yo entiendo que usted esté en una situación de desventaja porque la competencia en esto no es suya, quiero decir, al final usted, como todos los gobiernos anteriores, y yo creo que lo que diga de este gobierno sirve para los gobiernos anteriores igual, hacen lo que pueden con lo que tienen y esa es una realidad.

Y a partir de ahí podemos criticar el convenio, no criticarlo, decirle que nos parece bien, que nos parece mal, que se podía hacer de esta forma, que se podía hacer de la otra, pero al final, lo decíamos antes de firmar el convenio, dos no firman si uno no quiere y evidentemente si uno no quiere cumplir el convenio pues lo incumplirá.

Y esa es la realidad en la que estamos y a partir de ahí podemos hablar de insuficiencias, podemos hablar de realidades geográficas, demográficas, sociales, pero la realidad es la que es.

Y la realidad es la que es desde hace muchos años y se va sucediendo de un gobierno a otro. La realidad es que en estos momentos la red de ferrocarriles en Aragón es insuficiente técnicamente para dar el servicio que se tiene que dar y que si por Renfe o el Adif dependiese pues seguramente no tendríamos lo que en estos momentos queda gracias al esfuerzo del Gobierno de Aragón firmando un convenio que cuesta unas cantidades económicas todos los años.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

No voy a entrar en si estas cantidades económicas son mejores que otras, como ha dicho algún portavoz, todas son necesarias y todas redundan en beneficio de los aragoneses. Eso es lo que creemos.

Pero dicho eso la verdad es que para nosotros, ya lo hemos dicho también en otras ocasiones, el convenio es un elemento necesario pero también insuficiente, por eso hemos hablado en algunas ocasiones de la necesidad de un plan de transporte porque...decía el señor Briz lo que le cuesta ir a su pueblo en tren. Yo no puedo ir en tren a mi pueblo.

Desde hace muchos años no puedo ir, y tengo que ir una estación más próxima que está a veinte kilómetros —o tienen que ir los que al final se deciden a hacerlo— lo cual quiere decir que hace falta algo más que el tren. Hace falta una red de transporte que realmente sea lo que vertebré el territorio de Aragón, que hay muchas zonas a las que el tren no llega.

Como usted ha dicho hay dos vertientes: lo que son tema de mercancías, que es absolutamente imprescindible y lo que es el tema de transporte de personas en el cual tenemos serias deficiencias.

En primer lugar porque no hay las inversiones necesarias para que las vías sean competitivas.

Usted comentaba que ahora las obras provocan retrasos, provocan cambios en los horarios. Es lo normal. Cuando hay obras, hay retrasos.

Lo que necesitamos de una vez es una red que realmente sirva para cumplir los objetivos para los que todos estamos de acuerdo que es necesario mantener esa red ferroviaria en Aragón.

Claro que partimos con desventajas. Aquí se han puesto comparaciones y ha dicho que si mire en Cádiz o —no sé si ha dicho— Alicante o no sé qué pasa en Lérida.

Lo mismo es el territorio del que estamos hablando cuando hablamos de Aragón que cuando hablamos del de Cádiz. O la misma demografía tiene una que otra. Y de Lérida también las cosas van por otros derroteros que usted también ha dejado ahí un poco expuestos.

Esa es la realidad sobre la que nos movemos. A mí la verdad es que me gustaría tener un día este debate con el responsable de Adif ahí sentado porque parece muchas veces, con perdón, que le damos a usted una patada en el trasero para que se la trasmita

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

al responsable de estos temas. A usted y al anterior en su puesto. Pero estas cosas funcionan así. Es al que más cerca nos cae y por lo tanto le hacemos a usted ahora responsable de la muerte de Manolete.

Yo creo que Aragón se han hecho las cosas, insisto, que se pueden hacer. Y se han puesto los medios para intentar solucionar los problemas, pero o nos traspasan las competencias o vamos a tener muy difícil el que esto lo podamos solucionar de una vez por todas aquí.

Por lo tanto, yo creo que se está en el camino que podemos estar y creemos que Adif o el ministerio se tiene que poner las pilas para hacer unas infraestructuras...y podemos hablar de la red ferroviaria Teruel o la del Canfranc. La que queramos. Pero todas tienen unas deficiencias técnicas muy importantes. Así es difícil convencer a los viajeros para que usen el tren. Y así es muy difícil que las mercancías pasen por Aragón.

Entonces, yo creo que siendo una necesidad absolutamente estratégica y absolutamente esencial, nosotros le animamos a seguir esforzándose en ese camino. Creemos que se ha avanzado algo, pero se tiene que avanzar mucho más. El problema, como digo...y lo estamos viendo presupuestos tras presupuestos como la mayor parte de las infraestructuras necesarias siguen estando pendientes. Esperamos que algún día todo esto tenga un efecto y, como usted ha dicho, para eso hace falta que todos estemos en la misma vía, sino esto tendrá mal fin.

Muchas gracias, señor presidente.

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

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes ALARCÓN HERRERO: Solo un matiz, señor Blasco, porque luego yo creo que en la contestación definitiva...Respecto al traspaso de competencias. Por favor, que no nos traspasen más competencias sin medios económicos.*

Se lo digo así de claro. Yo me siento capaz de organizar los servicios regionales, pero que no nos traspasen competencias sin medios económicos suficientes. Creo que eso ha sido un error el de aceptar competencias sin medios económicos suficientes. Lo dije el otro día en el plenario, hablando de esto, y vuelvo a insistir.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Y respecto al responsable de Adif un matiz: el responsable de Adif se ha encontrado con cuarenta mil millones de deuda. Cuarenta mil millones de deuda. Lo dije también el otro día.

Es muy difícil —y estoy seguro de que en el debate personal con él llegaríamos a muchos acuerdos— gestionar cuarenta mil millones de deudas.

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

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

*El señor diputado LAFUENTE BELMONTE:* Muchas gracias, señor presidente.

Señor consejero, señor director general, señorías, muy buenos días a todos.

Yo creo que lo primero que debo de hacer es recordar cuál es el motivo de la comparecencia del Partido Socialista: el convenio con RENFE.

Señorías —lo ha dicho algún representante— uno tiene la sensación de vivir el día de la marmota en estas Cortes. Un eterno día de la marmota que como Bill Murray en su famosa película nos hace revivir una y otra vez las mismas situaciones.

Además, señor Ibáñez, lo ha demostrado usted con su intervención. Lo ha demostrado punto por punto con su intervención lo que estoy diciendo. Es un tema absolutamente agotado. Y usted lo sabe.

Eso, señoría, nos ha llevado en esta cámara a esta situación que solo puede ser por dos motivos.

Mire, señor Ibáñez, porque la oposición está agotada absolutamente y carente de la más mínima imaginación y sentido crítico o bien por una segunda cuestión: porque los problemas y los retos que se van afrontando se van solucionando por el gobierno y justo en el momento cuando se solucionan el problema es otro, que también lo ha demostrado hoy con su intervención.

Señoría, hoy el consejero —porque al final el convenio está firmado y no es tema ya para debatir— ha tenido generosidad —habilidad política— y ha hablado de estructura poblacional, de transporte urbano, de problemas estructurales de Aragón, de Europa y de comisión bilateral.

¿Sabe de lo que ha hablado usted, señor Ibáñez? Ya tenía ganas de que algún representante —usted es un histórico del Partido Socialista— reconozca que ustedes pin-

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

taban lo que pichorras en Pastriz, en Madrid. Lo ha reconocido usted expresamente. Ya quería que lo reconociera.

Por cierto, nosotros desde la oposición pensábamos que su gobierno era incompetente. En el gobierno seguimos pensando lo mismo que ustedes.

Por cierto, en Andalucía tienen claro ejemplo. Quien ha tenido que salvar el AVE del señor Griñán y del señor Chávez, al final con lo que hicieron con los ciento ochenta millones de euros de inversión.

Segundo. Izquierda Unida ha hablado del reparto de competencias del próximo gobierno, señor Aso. Usted se ha adjudicado la competencia de obras. No sé si lo ha pactado ya con el cuatripartido. Solo pensarlo da pánico.

Tercero, Chunta Aragonesista... señor Briz, ha hecho dos cosas. La primera, peligrosa a mi entender, decir que solo desde el nacionalismo se puede defender al territorio. Eso lo ha hecho usted. Y es una barbaridad que hoy vemos ejemplos enormes. Lo cual es falso.

La segunda: decir que la TCP es una utopía. Usted me recuerda a los que hace veinte años en esta tierra pensaban que un eje norte-sur, una autovía era una utopía. Ha hecho usted lo mismo que yo recuerdo de gente hace veinte años.

Señor consejero, lo que sí que ha permitido esta comparecencia, ya que el tema está absolutamente agotado es decir lo que el gobierno hace en materia de ferrocarriles. Y la apuesta que tiene y que se concreta en el convenio que hoy está firmado ya. Y la apuesta que se concreta en el convenio que se firmó ya en el Canfranc. Y la apuesta que se concreta con el próximo convenio a firmar para el Teruel-Sagunto. Y la apuesta que se concreta en el estudio que se está realizando para las necesidades y la priorización de necesidades ferroviarias en Aragón concretamente dos estudios que se están en estos momentos rehaciendo.

Y lo ha dicho usted, señor consejero. El gobierno mantiene todos los servicios y relaciones que se comprometieron, pero además con un convenio más barato, menos gravoso para los aragoneses. Pero eso sí, señor Briz, con una oposición agorera que ya vuelve a anunciar que al final lo que pretende el gobierno es dismantelar el tren. Lo ha vuelto a hacer. Después de cuatro años ustedes y Chunta Aragonesista no han aprendido nada. Absolutamente nada. No aprenden nada de la historia cuando hace tres años aquí planteaban una serie de infortunios para la comunidad autónoma y uno tras otro se han



*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

desmontado falsos. Uno tras otro. Pero hoy vuelve a anunciar el desmantelamiento del tren.

Señor Briz, este gobierno ha conseguido parar...pero ¿cómo pone usted en duda datos oficiales! ¿Usted se cree que algún consejero del gobierno viene aquí a mentir sobre datos? Esto gobierno ha conseguido parar la caída de viajeros, y este gobierno señor Briz ha conseguido un convenio menos gravoso por los aragoneses, ¿por qué no se felicita de eso? ¿Por qué pone en duda absolutamente todo? No se puede hacer política así. Usted verá.

Este gobierno, señorías, trabaja y compromete no solo para que los servicios funcionen o se mantengan, sino para que mejoren.

Este convenio refleja exactamente que para este gobierno es una prioridad el sistema ferroviario aragonés.

Señorías, yo no sé si la labor de oposición acaba en un sitio o finaliza en otro; pero estos debates son públicos y con la labor de pesimismo a ultranza y de total, pero total, tirar por tierra cualquier servicio ferroviario en Aragón, ustedes contribuyen muy poquito a que se vendan billetes, muy poco, yo no digo que no tengan que hacer ustedes oposición, dios me libre, pero desde luego cualquiera que les oiga a ustedes, cualquiera, puede entender que en Aragón tenemos un sistema ferroviario que puede ser de cualquier país en vías de desarrollo.

Señorías, los próximos pasos están en la cabeza ya del consejero y los ha definido. La reapertura del Canfranc sí es un tema absolutamente tratado, conseguir mejoras, como se ha hecho ya, por cierto, yo no sé si serán muchos 2,4 millones para el Canfranc y 2,8 para el Teruel-Sagunto, no sé si será mucho o poco, pero donde no había nada hay 2,4 y 2,8, donde no había nada durante doce años hay 2,4 y 2,8, no sé si es poco o mucho pero hay.

Seguir también planteando para conseguir un mejor tren entre Zaragoza, Teruel, Sagunto y fortalecer el mantenimiento y los equipos actuales.

Yo, señorías, concluyo diciéndoles que ya dijo en su momento Napoleón que la imaginación gobierna al mundo, señorías yo les recomiendo que se lo echen un poco a las espaldas el término porque desde luego, con oposición tan estancada, tan permanentemente agotada y con tan poca iniciativa, desde luego a esta comunidad autónoma no le hace falta ningún otro partido.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Muchas gracias señor presidente.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señor Lafuente. Va a concluir..., señorías por favor, concluirá con el turno del señor consejero la comparencia, así que señor consejero, por un tiempo no superior a diez minutos, cuando quiera.

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO):* Sí, espero no agotarlo.

Muchas gracias a todos. Muchas gracias a todos porque yo creo que hoy estamos todos bastante, en una gran parte de los objetivos, de acuerdo. En cómo conseguir esos objetivos todos también estamos bastante de acuerdo, tenemos que conseguir que Aragón tenga más peso, más peso en Madrid, más peso en Bruselas. O sea, yo creo que estamos totalmente de acuerdo y yo creo que todos intentamos trabajar para ello, casi siempre.

Hay veces que, efectivamente, como decía el portavoz del Partido Popular, hay comparencias en las que se habla de que va a haber un desmantelamiento de las líneas de ferrocarril, 7 de febrero de 2013 señor Briz, bueno, pues de momento no ha existido, la historia dirá que no ha sido en este periodo.

La historia, la cuenta quien la cuenta, dirá una cosa distinta pero la historia es la historia y no ha habido desmantelamiento ni ha habido reducción de viajeros, lo que ha habido es más eficiencia en cómo tratar estos temas.

Y ha habido mayor convencimiento de que los objetivos tienen que ser estos, los objetivos de mercancías, los objetivos del servicio regional.

Miren ustedes, los objetivos del servicio regional están claros, hay que conseguir un servicio cada hora o cada dos horas en los ejes de Monzón, de Caspe, de Calatayud, de Mallén y de Huesca, hasta ahí yo creo que con las vías actuales hay que conseguirlo, un servicio en unos casos cada hora y en otros casos cada dos. Está trazado y no lo vamos a conseguir ni en uno ni en dos días, yo espero que lo consigamos en poco tiempo.

Hay una hoja de ruta para recuperar el Canfranc, una hoja de ruta consensuada donde lo tenemos que consensuar, esa es una recuperación histórica de una historia.

El Canfranc va a servir para lo que sirva, un millón y medio de toneladas, que está bien, y va a servir para lo que sirva, recuperar cuatro servicios de transporte entre

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Zaragoza y Pau, va a servir para eso y puede que para algo más y está lanzado para eso y quien más le queda por hacer es a Francia que aunque haya iniciado veinticinco kilómetros de ferrocarril le quedan otros veinticinco y mucho más dinero que España.

Y hemos conseguido que España diga oficialmente que si Francia llega, llega España y hemos conseguido que se vaya cumpliendo esa hoja de ruta en el 2014 y en el 2015 y yo estoy convencido que vamos a llegar en el 2020, por cierto que está en el Pitvi en el 2024 pero lo vamos a conseguir en el 2020, si Francia llega, pero donde hay que seguir presionando es en París para que hagan el Bedous-frontera. Esa es la clave, sin perjuicio de ello hay que mejorar el ferrocarril de Canfranc, poco a poco vamos haciendo algo.

Yo creo que estamos haciendo cosas importantes y sin embargo, y esa es la diferencia entre el Canfranc donde estamos convenciendo en Aquitania y vamos a convencer en París, estoy convencido, si la bilateral convence en París que es donde hay que convencer, hay que convencer a los empresarios de España que reclamen apoyando al Gobierno de Aragón, al Gobierno de Madrid, al Gobierno de Castilla-La Mancha y al Gobierno de Extremadura, apoyando en que es fundamental para la economía española de dentro de veinticinco años y que nuestros nietos puedan pagar las deudas que nos deje el Partido Socialista de vez en cuando.

Eso es fundamental porque esta es una de las cosas que puede hacer enriquecer a España, este es uno de los proyectos de Estado fundamentales y creo que ya hemos convencido de que lo es, nos falta convencer de que hay que empujarlo a tope, pero creo que ya hemos convencido de que lo es, no lo discute nadie, ni en la empresa española ni en la..., solo lo discute el gobierno catalán.

Espero que en la próxima conferencia de trabajo de los Pirineos reble de eso, pero solo lo discute el gobierno catalán, el actual y el que llevaba el tripartito catalán, no sé quién estaba allí. Esos dos gobiernos lo han discutido y esto es importante. El resto de España no lo discute, ya no lo discute, es fundamental para el desarrollo económico y social de España.

El gobierno andaluz, por cierto, tampoco lo discute, el anterior, el señor Griñán, le he oído yo decir que eso es mucho más serio que la entelequia de un ferrocarril de Algeciras a Valencia, que no está ni mucho menos hecho, pero el señor Blanco le convenció al señor Calas de que ya estaba medio hecho.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Pero ya hoy está convencido y eso es futuro para España y ese cimiento, en situación en que pagar deudas es lo primero que tenemos que hacer, ese cimiento es el segundo cimiento ferroviario.

Y el tercero es potenciar esos servicios de viajeros, por supuesto, a Monzón.

Miren ustedes, señor Blasco, un matiz también. Para llegar a todos los puntos de Aragón lo más eficiente es un transporte combinado, es decir, el ferrocarril necesita densidad, densidad de cargas, densidad de viajeros, y esto es lo que también debemos conocer todos para no hacer demagogia con este tipo de cosas.

Miren ustedes, la historia, efectivamente, dirá lo que ha sido este periodo en Aragón, los periodos anteriores, los periodos siguientes. Yo estoy convencido de que también dirá que la travesía central del Pirineo ha sido fundamental y por eso estamos trabajando pero no solo por eso, estamos trabajando día a día para con menos hacer lo mismo o un poco más.

Pondremos en marcha cuando podamos el resto de las imbricaciones, todavía hay cosas que no están en los presupuestos del 2015 pero que todavía vamos a luchar. Como ha dicho el señor Blasco, no hemos acabado, mire usted, hasta el día último en el que estemos gobernando vamos a conseguir y a luchar, trabajar eficaz y eficientemente por Aragón y sus ferrocarriles, a veces esto no es espectacular pero les aseguro que va a servir para algo.

Muchas gracias.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señor consejero. Pues finaliza aquí la comparecencia, no sin antes agradecer al señor consejero su presencia en esta su comisión así como a todo el equipo que le acompaña.

Si les parece vamos a suspender la comisión tres minutos para despedir al señor consejero. Muchas gracias.

*[Se suspende la sesión].*

*[Se reanuda la sesión].*

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Señorías, si les parece retomamos el orden del día de esta comisión y pasamos al punto número 3, debate y votación de la proposi-

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

ción no de ley número 212/14, sobre medidas económicas compensatorias por el cierre del túnel del Somport, presentada por el Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista.

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

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Gracias señor presidente. Bueno señorías, pues hablamos otra vez de las conexiones transfronterizas con Francia y un tema recurrente que no termina nunca y tampoco por carretera, como vamos a poder poner de manifiesto en esta propuesta.

Efectivamente, yo creo que es una cosa bastante sencilla y que no dice otra cosa que bueno, pues el túnel del Somport que está siendo una inversión importante pero que nunca acaba de funcionar adecuadamente por unas razones o por otras, pues se cierra, se cierra en un momento determinado por afecciones en la zona francesa el 28 de junio, la RN-134 sufre una serie de accidentes, desprendimientos, que impiden el tránsito normalizado de vehículos por esa carretera y lógicamente pues esto significa que se cierra este paso.

Ya, en todo caso, desde meses anteriores había habido problemas, límite a tránsito de camiones porque había obras, en fin, Francia siempre tiene un tipo u otro de condición para que el tráfico no sea, como he dicho antes, lo más normalizado posible.

Bien, esto tiene una afección porque rutas alternativas es muy complicado, hay limitaciones, en fin, esto va a perjudicar de forma clarísima a territorios de Aragón como es el valle del Aragón y la comarca de Jacetania.

Y bueno, pues se empieza hablar de que las pérdidas van a ser o están siendo muy importantes, muy importantes incluso reconocido por el propio Gobierno de Aragón, se habla de una afección económica de casi tres millones de euros y las empresas se ven afectadas, el transporte también, autónomos, y claro, el turismo en una fecha como esta pues lógicamente tiene una afección importante.

Bien, en todo caso aquí se pone de manifiesto en todo este proceso que hay una falta de compromiso, una falta de compromiso entre los dos estados por el desarrollo de determinadas zonas fronterizas del Pirineo central y esto, bueno, pues hay una falta de visión económica, no hay inversiones adecuadas, como estamos viendo, tanto en la comparecencia anterior del consejero como ahora mismo, que en las carreteras, los fe-

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

ferrocarriles de esta zona no tienen las inversiones adecuadas y no se aplica, yo creo, sobre esta zona lo que sería la legislación europea, incluso la propia filosofía europea de libre circulación de personas y mercancías y esto significa que hay un lastre en el desarrollo económico de zonas de Aragón, de Aquitania y de Francia en general también.

Bueno, esto ha trascendido a todas las instituciones y el propio Justicia de Aragón pide a la defensora del pueblo europeo que traslade a la Comunidad Económica Europea la preocupación y el malestar de Aragón por el cierre de este paso fronterizo como es el Somport y que lógicamente Bruselas rectifique las normas que regulan la utilización de fondos comunitarios porque no se está cumpliendo adecuadamente las inversiones pertinentes.

Nosotros desde Europa, nuestro representante en el grupo verde Alianza Libre Europea, el diputado señor Sebastián, presentó el 20 de julio una pregunta al parlamento europeo sobre los perjuicios que estas limitaciones a la libre circulación están produciendo en el Pirineo central. Esperamos respuesta al respecto.

La propia comarca de Jacetania, hay una resolución institucional firmada y avalada por todos los grupos políticos donde reconocen estas circunstancias permanentemente y son rotundas, por carretera hay un trazado y características decimonónicas en la vertiente francesa que causan diversos problemas e interrupciones recurrentes, riesgos, deterioros, carencia de variantes de población, viabilidad invernal en la RN-134 que da el servicio costos, más de doscientos cincuenta millones, del túnel del Somport, una inversión muy importante para luego infrautilizarla, y a un presunto eje europeo ideado el pasado siglo; cierre completo del ferrocarril de Canfranc con una perspectiva..., etcétera, etcétera, y todos ellos plantean que este tema hay que solucionarlo, todos los grupos políticos de la Jacetania.

Bueno, el Gobierno de Aragón remite a la Unión Europea una queja por el cierre del túnel del Somport el 9 de julio, plantea un informe sobre daños que genera a la provincia, o sea, que el propio gobierno ha reconocido estos problemas que estamos planteando y por lo tanto ante la importancia que esto está teniendo nosotros proponemos que el Gobierno de Aragón, o estas Cortes insten al Gobierno de Aragón para que se dirija al gobierno central para que establezcan medidas de compensación económica, tal y como ha ocurrido en Francia en algunas ocasiones, a través de desgravaciones fiscales a empresas y autónomos perjudicados por el cierre del túnel del Somport desde el día 28

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

de junio de 2014, siendo también que cuando se abre posteriormente también se producen cortes intermitentes y las afecciones no acaban de terminar.

Por lo tanto creemos que es justo pedir esta compensación y esperamos señorías que todos los grupos parlamentarios estén de acuerdo con esta propuesta y se pida, como siempre, al gobierno central, cosa que nos haga caso o no es otra, pero que se pida por lo menos esta, digamos, medida económica de desgravación fiscal para estos autónomos, negocios, comerciantes, etcétera, que se han visto afectados por este cierre parcial y momentáneo del túnel del Somport.

Muchas gracias.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señor Briz. Se ha presentado a esta proposición no de ley una enmienda por parte del Partido Aragonés y para su presentación y defensa tiene la palabra el señor Blasco.

*El señor diputado BLASCO NOGUÉS:* Gracias señor presidente. Efectivamente, señor Briz, seguimos hablando de las comunicaciones transfronterizas, yo creo que esto está últimamente al orden del día y no por mucho hablar de las mismas nos parece mal ya que realmente estamos hablando de un tema realmente estratégico, en este caso estamos hablando de una realidad que se produce con demasiada frecuencia como es el cierre de determinadas vías de comunicación, en este caso hablamos del túnel de Somport, pero de otras vías de comunicación también por causas que normalmente y mayoritariamente son causas ajenas tanto al Gobierno de Aragón como al Gobierno de España.

Y esa es la realidad porque la mayoría de esos incidentes se están produciendo al otro lado de la frontera donde es evidente que hay una falta de voluntad política por mantener esas infraestructuras en una realidad que les permita ser utilizables, ya no voy a decir competitivas, pero desde luego como mínimo utilizables.

Y de hecho cuando el túnel de Somport u otras vías han estado en condiciones se han utilizado con una cierta frecuencia aunque es verdad que van perdiendo credibilidad conforme se van produciendo los incidentes, porque claro, meterse uno sobre todo si estamos hablando de personas cuya profesión depende de ello, se pueden plantear que

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

en cualquier momento pueden tener incidencias de esas características, pues buscarán otras salidas más habituales.

Por lo tanto a nosotros nos parece que efectivamente se tiene que trabajar en este ámbito pero le hemos presentado una enmienda a su proposición no de ley en dos líneas.

Por un lado que efectivamente el Gobierno de Aragón se dirija al Gobierno de España para que este tema sea uno de los que se afronten en la próxima cumbre hispano-francesa porque nos parece que realmente no se soluciona solo el problema con plantear una serie de ayudas si no hay unas inversiones detrás que hagan que las infraestructuras funcionen, porque eso sería puntualmente, darles unas ayudas para esas personas que puedan tener estos problemas, que realmente existen y que tienen nombres y apellidos, pero sería insuficiente porque con eso no avanzaríamos en el ámbito de que esas infraestructuras sean las que utilicen para su profesión.

Y por eso nos parece que es una cuestión que se tiene que tratar en la cumbre hispano-francesa, el tema de las inversiones y del mantenimiento adecuado de esas infraestructuras.

Y por otro lado que en esa misma bilateral hispano-francesa se puedan analizar esas medidas de compensación que usted reclama porque también nos parecería igualmente injusto que tuviese que ser el gobierno español exclusivamente, o el Gobierno de Aragón, en su caso, el que hiciese frente a unas compensaciones que normalmente vienen producidas por dejaciones de un gobierno fronterizo.

Por lo tanto a nosotros nos parece que realmente la responsabilidad sería suya, otra cosa es que hablásemos subsidiariamente o de cualquier otro tipo de ayudas, pero en principio también nos parecería injusto que fuese el gobierno español el que pagase los pecados del gobierno francés, en ese caso nos parece bien que se puedan estudiar esas medidas pero que no fuese exclusivamente el gobierno español el que las pagase.

Muchas gracias y nada más, señor presidente.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señor Blasco. Turno ahora de los grupos parlamentarios no enmendantes. Por Izquierda Unida de Aragón, señor Aso.



*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

*El señor diputado ASO SOLANS:* Gracias señor presidente. Pues hablamos de una iniciativa que fue registrada en julio de 2014, por tanto que ha habido todo el verano de por medio y parte, bueno parte no, el mes de septiembre completo, por tanto ha habido una evolución en relación a lo que sucedió durante este verano.

Más allá de esa cuestión, como bien ha dicho el portavoz de Chunta Aragonesista, es cierto que se ha producido una afección que ha sido real, que los medios de comunicación han venido diciendo, lógicamente este tipo de afecciones son difíciles de medir porque tienen afecciones desde el punto de vista contable y tangible, pero también las hay desde el punto de vista de afecciones llamémoslas indirectas que son difícilmente evaluables.

En esta cuestión es cierto que la afección como consecuencia del corte carretero a nosotros lo que nos parece es que viene a demostrar de manera inequívoca la necesidad de tener un paso alternativo al carretero y eso pasa única y exclusivamente en el corto plazo por reabrir el Canfranc.

Esa debiera ser la primera de las prioridades en nuestras conexiones transfronterizas porque lo queramos o no, y esta es una posición que hemos venido defendiendo siempre, el Canfranc como medio de transporte ferroviario liberaría de transporte de mercancía por carreteras, carreteras que están realizadas en el ámbito del Pirineo central, en una zona orográfica compleja, con una climatología compleja, que van a producir en mayor o menor medida incidencias que sin duda perjudicarán a la zona por cuanto se producirán cortes carreteros o cualesquiera otras cuestiones que no tengan tampoco precisamente que ver con lo que sucedió a lo largo de este verano en relación al corte carretero que ahí se produjo.

Por todo ello nosotros consideramos que dado que ha habido afecciones, sin duda las ha habido, que esta es una cuestión que desde luego nosotros entendemos se podía haber previsto para solucionarlo de mejor modo, de tal modo que se minimizaran las afecciones, pues nosotros estamos de acuerdo con la iniciativa que presenta Chunta Aragonesista y veremos exactamente cómo queda en relación a la enmienda que ha presentado el Grupo Aragonés para fijar definitivamente nuestra posición pero en cualquier caso ya anuncio que vamos a apoyar la misma.

Nada más y gracias.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señor Aso. Turno ahora del representante del Partido Socialista. Señora de Pablo.

*La señora diputada DE PABLO MELERO:* Gracias presidente.

Pues bien, señorías, tema recurrente el túnel del Somport. Como todos sabrán se inauguró el 17 de enero del 2003 y en la obra se invirtieron doscientos cincuenta millones de euros.

El objetivo de esta infraestructura, obra de ingeniería modélica, era facilitar las comunicaciones transfronterizas, cosa que no se está cumpliendo como debiera por el deficiente estado de conservación y mantenimiento de la vertiente francesa, estando más tiempo cerrado que abierto a lo largo del año, en invierno por temas de nevadas y en verano por diferentes razones, por desprendimiento o simplemente por propia dejadez, no sabemos exactamente por qué, eso habría que preguntárselo al gobierno francés que a nuestro juicio es lo que tendría que hacer el gobierno español pues hora es de que se tome en serio el imprescindible principio de la responsabilidad sobre sus recursos.

Llevamos tiempo esperando soluciones que no llegan y si lo hacen son de carácter eventual. Sabemos que no es un tema sencillo y que no es un tema fácil pero sin ser sencillo y sin ser fácil es un tema fundamental para nuestra economía, es un tema fundamental para nuestro presente y para nuestro futuro, para la logística, para el turismo, para el comercio y para el transporte tanto de personas como de mercancías.

El cierre del Somport está ocasionando pérdidas económicas de setecientos treinta mil euros semanales, cifra que dio el consejero de Presidencia, don Roberto Fernández, en rueda de prensa, planteando incluso la posibilidad de ir a los tribunales para solicitar que a Aragón se le compensase por esas pérdidas, alma máter de su iniciativa, señor Briz, y que ya le adelanto que la vamos a apoyar.

Y sobre todo a ver si somos capaces de ir todos los grupos a una en temas como este, creo que los aragoneses nos reclaman tanto al gobierno como a la oposición y a los diputados de esta cámara que seamos capaces de empujar todos juntos en esa dirección para que las comarcas del Pirineo aragonés no vean mermadas las poquitas responsabilidades que tienen de desarrollo económico ante la nefasta situación de que estén más tiempo cerrados que abiertos los pasos fronterizos a lo largo del año.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

En especial el tema que nos ocupa que el caso del Somport, se reduce especialmente el atractivo del territorio para atraer nuevo tráfico y nuevas inversiones asociadas al uso del túnel lo que se traduce en una caída de la demanda de servicios, sobre todo en la actividad turística en la comarca de la Jacetania.

Como le he dicho la vamos a votar a favor independientemente de lo que haga con la enmienda que le ha presentado el PAR.

Nada más.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muchas gracias señora de Pablo. Turno ahora de la representante del Grupo Parlamentario Popular, señora Lázaro.

*La señora diputada LÁZARO ALCAY:* Gracias presidente.

La proposición que estamos debatiendo nos lleva a un viejo problema que tenemos siempre con Francia y con el paso transfronterizo del túnel de Somport ya que el gobierno francés ordena el cierre parcial cuando lo estima oportuno dando siempre mayor protagonismo a otros pasos fronterizos como el de la Junquera o Irún, creemos además que sin valorar lo importante que es el paso del Somport para la libre circulación de personas y mercancías y para la economía de la zona.

A principios de abril, como se ha dicho aquí, la [¿¿¿??] francesa del Alto Pirineo de manera unilateral restringió el tráfico a vehículos pesados por la carretera nacional 134 entre Urdos y el túnel de Somport. Y se estableció también el paso alternativo de vehículos ligeros porque comenzaban unas obras para la estabilización del firme en el tramo de la carretera que sufren fisuras por unas filtraciones de agua.

La ruta alternativa que se marcó fue para los vehículos pesados el puerto de Somport. Puerto, por cierto, de difícil tránsito.

El día 27 de junio se produjo un desprendimiento de rocas a trescientos metros de la entrada del túnel afectando a un carril de los tres que existen en la carretera, y el ejecutivo francés cerró el paso sin contar con nadie —de una manera unilateral— para retirar las piedras en el plazo de una semana y así restablecer la circulación.

Días más tarde anunció que en vez de una semana iban a ser dos y se ha ido el tiempo hasta el treinta y uno de julio que fue cuando se reabrió.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Desde el primer momento el ejecutivo aragonés ha estado muy pendiente de este tema poniendo a todos su interés y estableciendo las actuaciones para ejercer la presión diplomática necesaria y pedir que se reabriese el túnel al tráfico.

El consejero de presidencia hizo unas declaraciones al respecto en el que tildaba la actuación del gobierno francés en este asunto de vergonzosa y vergonzante.

Efectivamente, el asunto es para tenerlo en consideración ya que influye en la economía de la comarca de la Jacetania, quizá siendo los municipios más perjudicados los de Canfranc y Villanúa.

Es verdad y tiene razón, señor Briz, que el cierre del túnel ha causado pérdidas económicas en varios sectores: en el hostelero, en el turístico, en las gasolineras, en pequeños comercios o industrias.

El Gobierno de Aragón preocupado ante esta situación elaboró un informe para cuantificar las pérdidas. Las conclusiones de dicho informe fueron que las pérdidas directas ascendían a doscientos treinta y cinco mil euros; las indirectas a noventa mil; y otras [¿¿¿¿??] actividad empresarial valoradas en cuatrocientas cuatro mil euros.

Pero el cierre de manera discrecional por el gobierno galo no es un asunto nuevo como decía antes. La mayoría de los problemas surgen siempre en el lado francés y cuando ha habido algún problema en el lado español —que surge sobre todo cuando hay nieve y que hace imposible el tránsito— el Gobierno de Aragón pone todos los medios a su alcance para solucionarlo. Los empresarios de la zona reconocen que el gobierno español es más ágil en su respuesta ante cualquier contingencia que el francés. Así lo demuestra la celeridad con que el Gobierno de Aragón valoró las pérdidas para iniciar una reclamación por daños y perjuicios al país vecino mientras que mantenían conversaciones con el embajador de Francia y la ministra de Fomento, Ana Pastor, estaba en contacto con su homólogo para establecer la circulación lo antes posible.

Creemos que el cierre del Somport durante el mes de julio ha sido una medida cuanto menos de excesiva prevención porque el informe de los técnicos del Gobierno de Aragón concluye que no es tan grave el desprendimiento como para obligar el cierre del paso y cortar una vía de comunicación tan importante.

El problema no está en las carreteras de Aragón sino en la RN134 francesa, que quizá con alguna remodelación y un apropiado mantenimiento podría evitar estos problemas que son continuos.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Desde luego que estamos de acuerdo, señor Briz, en cuanto a reclamar y compensar las pérdidas de los empresarios causadas por el cierre del túnel, sean pequeñas o grandes empresas, pero en lo que diferimos es a quien hay que reclamárselo.

Nosotros entendemos que no es el Gobierno de España quien debe asumir las pérdidas ocasionadas por el cierre del Somport, sino el gobierno francés que fue quien tomó la medida de forma unilateral. O en última instancia la Unión Europea, pero desde luego no el ejecutivo español.

Francia ya ha reconocido los daños generados en el valle de Aspes y en el sector de transporte de Aragón.

Entiendo su interés de intentar ayudar a los jacetanos y que pierda la dirección y al gobierno equivocado para reclamar las compensaciones.

Mi grupo está de acuerdo en que desde el ejecutivo de Aragón se inste al Gobierno de España para emprender todas las acciones necesarias y estudiar y solicitar la compensación por las pérdidas. Pero vuelvo a repetir que no hay que pedir las a España, sino a quien es responsable de crear este problema económico.

Por otra parte, me parece un asunto lo bastante importante como para que todos los grupos nos pongamos de acuerdo en las medidas a tomar y en este caso, quizá, la unión haga la fuerza.

Nada más, muchas gracias.

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

Ahora tiene el representante de Chunta Aragonesista y puede fijar su posición en cuanto a la enmienda presentada por el Partido Aragonés, señor Briz.

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Presidente, querría pedir un minuto o dos de receso para [¿¿¿??] una transacción a la [¿¿¿enmienda??] del PAR.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Muy bien.

*[Se suspende la sesión]*

*[Se reanuda la sesión].*

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Parece ser que se ha podido llegar a algún acuerdo. Señor Briz.

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Bien, pues la propuesta quedaría de la siguiente forma, espero que quede bien redactada, si no afinamos al final, pero el acuerdo es este: “Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a dirigirse al gobierno central para que establezca medidas de compensación económica siempre que sean reconocidas en la cumbre hispano-francesa, a través de desgravaciones fiscales a empresas y autónomos perjudicados por el cierre del túnel del Somport desde el día 28 de junio de 2014”.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Señor Briz, yo creo que los portavoces están de acuerdo, con lo cual..., pero sí que le agradecería que luego le pasara el texto a la señora letrada. ¿Tiene algo más que decir o podemos pasar a la votación de esta proposición no de ley?

Señorías, si les parece pasamos a la votación de esta proposición no de ley.

¿Votos a favor? **Unanimidad.**

Muy bien. Pasamos al turno de explicación de voto. Señor Aso, no, señor Briz.

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Sí, agradecer a todos los grupos parlamentarios y esperar que el énfasis que ponga en esta solución sea importante en el gobierno central para conseguir esa compensación a los que han sido afectados por esta grave situación económica. Muchas gracias.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Gracias señor Briz. Señor Blasco, no. Señora de Pablo, no. Señora Lázaro.

*La señora diputada LÁZARO ALCAY:* Agradecer al señor Briz que haya aceptado la enmienda del PAR y también a los demás grupos porque estamos convencidos de que este es el camino a seguir.

*Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón*

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

Reiterar una vez más el buen hacer y la celeridad con que ha llevado este asunto el Gobierno de Aragón y esperar que las autoridades francesas pongan remedio para que no vuelva a pasar esto de los cortes del túnel de Somport.

Gracias.

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

Retomamos el punto número 1 del orden del día, lectura y aprobación si procede el acta de la sesión anterior. El punto número 5, ruegos y preguntas. ¿Algún ruego, alguna pregunta?

Muy bien, pues no habiendo más asuntos que tratar se levanta la sesión [*a las doce horas y treinta y cinco minutos*].