

(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 acordada, vamos a iniciar la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes del 10 de abril de 2013 *[a las diez horas y treinta y un minutos]*.

El punto número 1 del orden del día, como viene siendo habitual, lo vamos a dejar para el final y vamos a pasar al punto número 2, no sin antes agradecerle al señor consejero su comparecencia en esta su comisión.

Y vamos a pasar, como les decía, al punto número 2, comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, a petición de seis diputados del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre la situación del Plan Red. Para la exposición de motivos del Partido Socialista tiene la palabra por un tiempo no superior a quince minutos el señor Ibáñez. Cuando quiera, señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, buenos días.

Señor consejero, bienvenido una vez más a esta comisión en la que hoy hemos pedido su comparecencia para intentar aclarar la situación en la que se encuentra el Plan Red, Plan Red que, de entrada, tenemos que decir desde nuestro grupo que es la crónica de una muerte anunciada, o por lo menos así lo vemos nosotros.

Creemos que usted, y no solo usted, sino el Gobierno del Partido Popular y la señora Rudi, tenían un objetivo clarísimo, quizá uno de los pocos objetivos claros que tenían que era cargarse el denominado Plan Red y, bueno, bajo nuestro punto de vista (a ver qué es lo que sale hoy de esta comparecencia), desgraciadamente lo han conseguido.

En primer lugar, se intentó desprestigiar el propio plan: de mala planificación, que era una chapuza, que era un desastre, que había errores, e incluso se llegó a hablar en algún momento de irregularidades. Se mandó en base a estos argumentos revisar a fondo todos los proyectos que las empresas concesionarias debían presentar pero, en principio y por esta vía, no se pudo echar atrás ni uno solo de los sectores porque, 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]

contra de aquello que se decía, parece que estaba todo, desde el punto de vista administrativo y técnico, bastante bien organizado.

Al mismo tiempo, se suspendió unilateralmente por parte de la consejería los trabajos de vialidad invernal y, a la vez, se obligó a las empresas concesionarias a que asumieran las labores de mantenimiento y conservación ordinaria desde el día 1 de enero del año pasado.

Tampoco por esta vía se pudo conseguir el objetivo y, al mismo tiempo que se hacía todo esto, el Gobierno de Aragón en pleno, podríamos decir, con la señora Rudi a la cabeza, se hicieron múltiples declaraciones en el sentido... descalificando el plan, la intención del Gobierno de no llevarlo adelante, lo que imposibilitó en buena medida esas declaraciones unido, lógicamente, a la difícil situación del sector financiero que, lógicamente, no se puede obviar tampoco pero, ya digo, precisamente gracias a esas declaraciones y a esa situación financiera los bancos, el sector financiero que se había comprometido y así figuraba en los expedientes de las empresas que tenían unos compromisos de esas entidades bancarias de conceder una financiación con un diferencial en torno al 2,8%, pues a partir de ese momento lo que hicieron fue subirlo al 4%, lo que hacía inviable para las empresas poder acometer esas inversiones.

Y eso además es así, lo quiero resaltar por lo bien planteado a nuestro juicio que estaba el Plan Red, que suponía un beneficio muy exiguo e incluso se ha llegado a reconocer por parte de las grandes empresas del sector que incluso presionaron a los anteriores responsables para que subieran el beneficio que era, como digo, muy pequeño, y al ser un margen muy pequeño, con los imprevistos que puede haber, además en una concesión durante treinta y ocho años, hacía totalmente inviable, como digo, esa financiación.

En definitiva, este último punto sí que funcionó; a los intereses del Gobierno fue la puntilla y a las empresas adjudicatarias no les quedó más remedio, digamos, que doblar las rodillas. Cinco de los ocho sectores, cinco de las ocho empresas adjudicatarias pidieron la suspensión temporal e iniciaron una negociación. Y no nos cabe ninguna duda de que esto finalmente tenía que ser así, porque yo creo que todo el mundo sabe que un proyecto de colaboración público-privado del calado de este es

(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]

totalmente inviable cuando el sector público, que ha sido el promotor de la iniciativa, lo rechaza frontalmente.

Y me van a permitir también que diga en este punto que todavía lo entendemos menos, tenemos, si cabe, más dudas, porque claro, resulta que el mismo Gobierno, este Gobierno del Partido Popular y de la señora Rudi no quiere este modelo de colaboración en este tema, en el tema de las carreteras, pero sí que nos está vendiendo este modelo en cuanto a la construcción del nuevo hospital de la ciudad de Alcañiz. Curiosamente, lo que para las carreteras no sirve sí que vale para un hospital; cuando precisamente para los socialistas es todo lo contrario: entendemos que este modelo puede servir (y así lo defendimos) para el arreglo y la conservación de nuestras carreteras, pero entendemos que no es conveniente en absoluto este modelo para la construcción de un hospital. Entendemos que para nosotros la sanidad y la educación es una línea roja que no se debe cruzar.

Por lo tanto, es una cosa más que nos lleva a no entender las razones últimas de por qué no se quiso apostar por este plan, por este fantástico plan, que era la solución para las carencias de nuestras carreteras, que desgraciadamente no son pocas.

Pero, bien, al hilo de todo esto, en una actitud que hemos denominado desde nuestro grupo de fariseísmo político, el Grupo Parlamentario Socialista en septiembre de 2011, el día 29, presentó una proposición no de ley que se enmendó por parte del Grupo del Partido Aragonés y que se aprobó en el Pleno de esta cámara. Y esa proposición no de ley instaba al Gobierno de Aragón a ejecutar el Plan Red, a intentar desarrollar el Plan Red en aquellos tramos que no generaran deuda. Porque de los ocho sectores, cinco no generaban deuda, que parece ser que es uno de los argumentos que se ha empleado reiteradamente por parte del Gobierno, entonces esa proposición no de ley le instaba al Gobierno de Aragón por la práctica unanimidad, por mayoría de esta cámara, a que se desarrollara el plan en esos cinco sectores y, a su vez, instaba al Gobierno a que informara a estas Cortes de las actuaciones que se fueran llevando a cabo.

Fruto de esa proposición no de ley usted compareció a petición propia en esta misma comisión el día 13 de junio de 2012. Ha sido la única vez que ha comparecido para explicarnos cómo estaba la situación y qué actuaciones se habían hecho que, como

(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]

veremos a continuación, ya se nos anunció lo que yo he dicho un poco en el preámbulo de mi intervención.

Porque, como decía, la realidad no es otra que el Gobierno de Aragón, bajo nuestro punto de vista, al menos, ha hecho caso omiso a aquella proposición no de ley que se aprobó y la ha incumplido.

Usted en aquella comparecencia ya nos dijo (estamos hablando de junio, como decía, del año pasado) que se estaba negociando con esas cinco empresas concesionarias la rescisión del contrato y, lógicamente, siempre el Gobierno y usted añade que «a petición de las propias empresas». Yo creo que he dejado claro que a petición de las propias empresas era un poco por aquello de hacer de la necesidad, virtud.

En definitiva, nosotros entendemos que ni usted ni su Gobierno han tenido nunca la más mínima intención de sacar este plan adelante porque se ha desprestigiado desde el principio, y lógicamente, así es bastante complicado sacar un plan de estas condiciones. Y ante las dificultades normales por la situación económica en la que se encontraba el país por parte de las empresas para conseguir la financiación necesaria, en lugar de acompañarles, llevarles de la mano y ayudarles, lo que se hizo fue todo lo contrario.

Entonces, en esta situación, señor consejero, nosotros tenemos varias dudas que vamos a intentar transmitirle, y a ver si las podemos aclarar en el sentido de cómo está en estos momentos la situación, porque, como decimos, nos consta que se está negociando, o se estaba hasta hace un tiempo. Y lo que le queremos plantear en estos momentos es que nos diga cuál ha sido el resultado de esa negociación con las cinco empresas que, finalmente, como decía antes, doblaron la rodilla y que se han sentado a negociar —también es cierto que después de un cierto cambio de actitud por su parte y por parte del Departamento mucho más flexible y mucho más abierto al diálogo—.

Y en este sentido le preguntamos cuáles han sido las condiciones del acuerdo, a cuánto asciende el montante que el Gobierno de Aragón va a tener que satisfacer por el pago de los proyectos, por indemnización, por los conceptos que sea, precisamente otra de las causas que le preguntamos, exactamente por qué conceptos concretos es por los que el Gobierno de Aragón va a tener que abonar algunas cantidades a estas empresas.

(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]

Tenemos una respuesta suya de hace una semana en la que nos habla de lo que se va a pagar con cargo al presupuesto de 2013 a esas cinco empresas concesionarias de esos cinco sectores, pero no creemos que esa sea la cantidad total, sino que nos da la impresión de que eso es un pago a cuenta, digamos, que corresponde al presupuesto de 2013.

También nos gustaría saber, señor consejero, que nos informara si el Gobierno de Aragón ya tiene en su poder todos y cada uno de los proyectos de los ocho sectores, de las obras incluidas en los ocho sectores; y en todo caso, si no es así, cuáles tiene el Gobierno en su poder y cuáles no. Y a renglón seguido también nos gustaría que nos dijera qué es lo que va a hacer el Gobierno de Aragón con esos proyectos que va a tener que pagar y que, pues eso, no sabemos cuál es la intención, si, como usted ha dicho alguna vez, habla de una biblioteca de proyectos, que está muy bien, pero bueno, en estos momentos también parece ser un lujo un poco tener esa inversión en proyectos si finalmente todos ellos no aparecen reflejados ni siquiera en el Plan general de carreteras que se está tramitando.

Y aparte de esto, teniendo en cuenta que el Plan Red, como decíamos, tiene ocho sectores, ocho empresas concesionarias, y tenemos datos de la negociación con cinco, que usted es lo que nos dijo en aquella comparecencia, también nos gustaría saber cuál es la situación de los otros tres tramos restantes. Sabemos que, de esos tres restantes, hay uno que ya estaba, digamos, en suspenso antes de su llegada al Gobierno por unos problemas medioambientales, que usted también nos ha contado en alguna de sus comparecencias, pero no sabemos ya más allá.

Sabemos que hay uno también, concretamente uno de los sectores de Teruel, que es la única empresa que no ha querido... o finalmente no ha sido posible que se sentaran en la mesa a negociar, y tampoco sabemos en estos momentos en qué situación, si está por la vía contencioso-administrativa o en qué situación jurídica, o si se ha pasado ya el tema a manos judiciales, en qué situación está concretamente esa concesión.

Y, finalmente, una cosa que nos preocupa también muchísimo, y que nos gustaría a ver si hoy nos puede aportar algo de luz, es el famoso sector Huesca 3, en el que los vecinos y los ciudadanos de Monegros tenían muchas expectativas porque era el único sector del Plan Red que finalmente parecía que iba a poder ser una realidad y 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 estos momentos se encuentra también en una situación que no sabemos exactamente cuál es, pero lo que sí que sabemos es que las obras no se han iniciado, las obras..., las inversiones en mejoras de las vías y que la conservación, las noticias que tenemos también y que le pedimos que usted nos las confirme o no, es de que cuatro operarios se están haciendo cargo del mantenimiento y conservación de doscientos veintitún kilómetros de la red de la provincia de Huesca, de este sector de la provincia de Huesca.

Por lo tanto, ya le digo, esas serían las cuestiones que nos gustaría... Y al hilo de esto también, en cuanto a conservación no ordinaria, no solamente del sector Huesca 3 sino de los ocho sectores, entendemos que la conservación ordinaria, con las cinco concesionarias con las que usted ha negociado, y suponemos que habido ya algún acuerdo —que esperamos que nos comunique hoy—, lo de la conservación sí que se habrá quedado claro quién la hace, si la hacen las empresas que la tenían adjudicada o ya, fruto del acuerdo, es el Gobierno de Aragón el que ha pasado a hacerse cargo de ella porque lo que nosotros vemos de alguna forma es que en principio pues en algunos sectores no la está haciendo nadie, ni la están haciendo las empresas adjudicatarias ni las está haciendo el Gobierno de Aragón.

En definitiva, lo que nos gustaría también, señor consejero, si nos pudiera dar hoy un dato concreto, una cifra concreta de cuántos euros, o cuántos miles de euros, o suponemos que incluso millones de euros, pues nos va a costar a los ciudadanos aragoneses esta decisión de su gobierno de no llevar a cabo el desarrollo del plan, pero sí tener que hacer frente al pago, lógicamente, de indemnizaciones o de, sencillamente, el coste de los proyectos o las cuestiones que se hayan puesto encima de la mesa para esa negociación. Por lo tanto, ya digo, le pedimos, y esperamos que nos diga, si estamos hablando de ocho, de nueve, de diez, de doce, porque los únicos datos que tenemos, como suele ser habitual por otra parte, son los que aparecen en los medios de comunicación.

Y para finalizar esta primera intervención, ya le digo, señor consejero, si bien todo esto al Grupo Parlamentario Socialista nos preocupa muchísimo, pero lo que más nos preocupa es que mientras se aclara todo este entramado, toda esta encrucijada de la negociación y de todas las vicisitudes por las que ha pasado este plan, pues las carreteras aragonesas, bajo nuestro punto de vista, están en caída libre, tal como

(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]

nosotros también anunciamos desde el principio de la legislatura dos años después de las elecciones pues han sido muy poquitas, muy poquitas —no diré ninguna—, pero han sido muy poquitas las cosas..., bueno, ha sido prácticamente ninguna en lo que es digamos la mejora, las obras de... no acondicionamiento ni mantenimiento sino lo que son los nuevos trazados, y conseguir que las carreteras aragonesas mejoren sustancialmente —de eso prácticamente no se ha hecho nada—.

Y sí que conocemos que se han sacado contratos para determinados sectores de lo que es el mantenimiento, pero que siempre hemos dicho que ese no era el objetivo del Plan Red ni es lo que necesita la red autonómica de carreteras, sino lo que necesita realmente pues es poder modernizar buena parte de la red estructurante, la que soporta el 75% de los tráficos, tanto los trazados como las condiciones de las calzadas.

Yo, ya le digo, tengo, por diferentes razones,... soy el responsable de esta materia de este grupo. Viajo bastante por la provincia de Teruel, viajo bastante por la de Zaragoza para venir aquí, y —menos por la de Huesca—, pero desgraciadamente no tengo..., no veo..., cuando viajo por nuestra comunidad autónoma no veo pues prácticamente ninguna obra.

Y —termino ya— le voy a hacer una pregunta, y que voy a dejar en el aire para usted y para el resto de los grupos que no han apoyado tampoco este plan desde sus inicios: ¿cree usted que, de haberse desarrollado el Plan Red tal como estaba planificado, insisto, o con el acuerdo del principio de legislatura de los cinco tramos que no generaban deuda, la situación económica de Aragón, la situación económica del Gobierno de Aragón, de la Comunidad Autónoma, iba a ser peor de la que es en estos momentos? Nosotros, sencillamente, creemos que no. Y lo que sí que sabemos, señor consejero, es que las carreteras autonómicas, las empresas de la obra pública aragonesa, y, en definitiva, los aragoneses estarían mucho mejor de lo que en estos momentos están.

Nada más y muchas gracias, señor presidente.

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

Muy bien, pues, para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor consejero.

(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 HERRERO): Señor presidente.

Señorías.

Señor Ibáñez, pues le voy a contestar. Yo creo que si ustedes no hubieran gastado mucho más dinero del que podían pagar, la situación económica de Aragón estaría mejor, tanto en carreteras... en carreteras no gastaron mucho, perdón..., tanto en compromisos de carreteras, si no hubieran comprometido ustedes unos proyectos cuando era tarde para comprometerlos, la situación económica estaría mucho mejor porque no habríamos tenido que pagar unos gastos innecesarios en el Plan Red; pero, sobre todo, si ustedes hubieran contenido su gasto en las empresas públicas aragonesas en la sanidad, en lugares donde el actual gobierno está teniendo que pagar gastos que ustedes han producido y no todos ellos han sido eficientes.

Me voy a referir fundamentalmente a lo que ustedes tenían comprometido en presupuestos y si hubieran ustedes atendido las propias observaciones respecto al Plan Red que les hizo la Dirección General de Política Económica el 18 de marzo del 2010 cuando dijo: “la situación de déficit o superávit de las cuentas públicas y de forma particular los objetivos de estabilidad presupuestaria, deben expresarse en términos de contabilidad nacional siguiendo los criterios del sistema europeo de cuentas. La inversión que se ejecuta en cada uno de los proyectos de Teruel se deberá incluir, a la hora de computar el déficit público a efectos de los objetivos de estabilidad presupuestaria, como un ajuste negativo en el estado de gastos de la comunidad autónoma, de forma que la aplicación de este ajuste supondrá un mayor déficit en contabilidad nacional con relación al déficit presupuestario. Como valoración inicial la incidencia de la operación analizada sobre la financiación del Gobierno de Aragón podría significar una reducción en su capacidad de endeudamiento de 215,4 millones de euros, repartiéndose este impacto entre los años 2011 a 2014”.

Señorías, ustedes sabían, ustedes sabían, porque tenían este informe de la Dirección General de Política Económica, que el Plan Red iba a causar problemas financieros importantes al Gobierno de 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]

Pero es que además, además, como les consta a ustedes, ustedes conocían el informe Eurostat que se publicó definitivamente el 11 de julio del 2011, que tuvo entrada en el Gobierno de Aragón el 11 de julio del 2011, antes. Ustedes conocían este tema y conocían que la deuda aplicable al Gobierno de Aragón sería superior.

Miren ustedes, yo he dicho en esta cámara, porque he intervenido, voy a decir exactamente cuántas veces, hemos intervenido en cuatro comparecencias presentadas, tres por el PSOE, una por Izquierda Unida, en una interpelación por Izquierda Unida, en una moción por Izquierda Unida, en dos proposiciones no de ley, que estamos cumpliendo, la que se ha aprobado, en cuatro peticiones de documentación, en tres preguntas orales y en doscientas sesenta y seis preguntas escritas respecto al Plan Red.

O sea, ustedes tienen perfecto conocimiento de lo que hemos hecho con el Plan Red pero lo que ustedes no comparecieron fue para decir que el Plan Red causaba deuda.

Miren ustedes, el Plan Red tiene, según les dije a ustedes en mis comparecencias anteriores, un 52% de gastos eficientes, tenía, era la parte de obra y proyectos concretos respecto al total del gasto, porque los gastos financieros se incrementaban cuantiosamente.

Pero yo he dicho en estas Cortes que el Plan Red podría haber sido un error en el año 2004, en el año 2005, un error en el que yo mismo, como técnico entonces, podría haber incurrido porque eran momentos en los que hacer proyectos con cargo a los presupuestos futuros era lo lógico, lo normal, estábamos en una época de crecimiento y parecía lógico seguirlo haciendo.

Pero ustedes firmaron los acuerdos del Plan Red en el año 2011, ya en marzo. Y miren ustedes, respecto a Huesca-1, efectivamente, que es el que ustedes suspendieron, ustedes sabían que el 10 de enero de 2011 había una resolución que obligaba a someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de la carretera A-1205.

Esta resolución era conocida, como les digo, el 10 de enero y sin embargo el 24 de marzo adjudicaron ustedes ese tramo y el 25 de marzo produjeron la firma del contrato de concesión que luego ustedes tuvieron que suspender el 6 de junio mientras estaban en funciones.

(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 por este contrato el concesionario está en este momento haciendo una solicitud de dos millones doscientos mil euros de los cuales quinientos mil son los proyectos que ha ejecutado y más de un millón quinientos mil es la indemnización que solicita por una concesión administrativa que se hizo por ustedes después de saber que el proyecto no era viable por razones ambientales.

Miren ustedes, yo he dicho en esta cámara y lo vuelvo a decir que arreglar las carreteras de Aragón es un objetivo. Para arreglar las carreteras de Aragón el Gobierno de Aragón está volviendo a incrementar un presupuesto que ustedes dejaron muy débil en carreteras.

Durante una serie de años no gastaron en mantenimiento ni siete millones de euros anuales. Nosotros estamos llevando esa cifra a cifras superiores a los veinte millones, aparte del gasto en las brigadas por las que nosotros apostamos, que ustedes habían dejado de apostar puesto que habían reducido el número de plazas.

Recientemente se ha producido una sentencia de los tribunales que obliga al Gobierno de Aragón, yo diría que afortunadamente, a volver a plantear las plazas que ustedes habían dejado vacantes en cuanto a las brigadas de carreteras.

Es decir, que nosotros pensamos que la primera obligación nuestra es mantener las carreteras de Aragón y lo estamos dotando mejor.

Y ustedes tuvieron esa visión pero pensaron que la podían financiar con cargo a créditos y lo pensaron en un momento, después del año 2008, en el que los créditos ya no eran el sistema de financiación para el futuro para todo y por eso he hecho la precisión antes que hecho a Sanidad, menos para la Sanidad.

Mire usted, estamos dispuestos en el Gobierno de Aragón a seguimos endeudando por Sanidad, por Sanidad, por nada más que por Sanidad.

Con eso le contesto a lo que usted me ha planteado.

Y vamos ahora a comentarle cómo está el Plan Red, cuánto nos está costando efectivamente o cuánto estamos reduciendo porque los cinco sectores de los que hemos hablado, el acuerdo supone una reducción del gasto corriente, no de la inversión, del gasto corriente de Aragón en los próximos treinta y cinco años de dos mil setecientos millones de euros, dos mil setecientos millones de euros.

(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 efectivamente, nos va a costar esos cinco sectores aproximadamente, ya lo digo yo, algo menos de cinco millones de euros en gasto corriente, resolver esos contratos que ustedes firmaron en un momento en el que ya no tenían viabilidad financiera.

Lo saben ustedes perfectamente y le voy a decir otra cosa, mire usted, en Huesca-3, que luego hablaremos de Huesca-3 y de cómo está, tengo una proposición de un modificado de nueve millones más por culpa de una resolución administrativa europea que encarece los créditos. Es decir, que esos cinco mil doscientos millones, de los cuales el 48% eran gastos de consulting o gastos financieros, se seguirían incrementando en función de las disposiciones financieras de la Unión Europea, de las disposiciones financieras de la banca.

Y este es uno de los principales problemas que tiene Huesca-3, es que quiere Huesca-3 que accedamos, lo tengo por escrito, a una petición de modificado de nueve millones de euros y yo, por supuesto, que no estoy dispuesto, no estoy dispuesto y estamos forcejeando en ese tema. Esa no es la razón fundamental, la razón fundamental es que tampoco están encontrado crédito.

Y nosotros no le estamos empujando a caer, le estamos aguantando con alfileres para que no caiga, para intentar realmente demostrar al cabo de los años que no hemos, primero, intentado suprimir el Plan Red, el Plan Red no era nuestro objetivo, no era nuestra propuesta, pero nosotros no lo hemos empujado. El Plan Red se ha caído porque no era viable la financiación del Plan Red.

Bueno, pues una vez hecha esta exposición previa y vuelto a ratificar que, efectivamente, las cuentas de Aragón, las posibilidades de endeudamiento para hospitales de Aragón serían peores si tuviéramos aprobado el Plan Red, una vez dicho eso, voy a atender a sus preguntas concretas respecto a cuánto nos cuesta estos acuerdos a los que hemos llegado con cinco concesionarias y cómo está la situación en las otras tres.

Bien, vamos a ver, señorías, como saben ustedes las negociaciones con estas concesionarias, de las que le hablé el 21 de junio, han dado lugar a la firma de cinco acuerdos que suponen un costo total en principal de ocho millones novecientos setenta y

(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]

un mil novecientos treinta y un euros, y en intereses un millón cuarenta y siete mil cuatrocientos noventa y tres euros.

La petición de estas concesionarias inicialmente era de veintinueve millones de euros.

Miren ustedes, el total en entregas, en proyectos, de esa cantidad supone cuatro millones trescientos diecisiete mil sesenta nueve más setecientos setenta y siete mil de IVA, es decir, cinco millones noventa y cinco mil. Les puedo detallar por sectores y la compensación resolutoria es de tres millones ochocientos setenta y siete mil euros. A esto hay que añadir un millón cincuenta y cinco mil euros en intereses puesto que saben ustedes que los pagos se van a hacer, los proyectos están todos entregados, todos recibidos, tras una ardua negociación en la gestión de estos proyectos que ha llevado prácticamente en tres de los casos hasta el 2 de abril.

Y con todo esto el coste total de estos cinco, para el Gobierno de Aragón, de estas cinco resoluciones ha sido de diez millones veintisiete mil cuatrocientos veinticinco euros, los cuales, como yo me comprometí, más de la mitad son inversiones realizadas en proyectos que espero que se realicen alguna vez, por el Plan de carreteras se va a realizar unos cuantos y los demás, bueno, están proyectados para el futuro y yo los he tenido que recibir porque ustedes los encargaron, es decir, yo tengo que cumplir los contratos que ustedes hicieron aquí y en otras zonas de Aragón donde también tenemos contratos, no voy a hablar de las plataformas logísticas, contratos complicados y algo caros.

Los vencimientos, pues como le he dicho dos millones sesenta y seis mil, que es la cifra que usted tiene, son con cargo al presupuesto de 2013 y se pagarán prontamente; cuatro millones ciento cinco mil con cargo al 2014 y tres millones ochocientos cuarenta y siete mil con cargo al 2015.

Mire usted, pretende no dejarle a deber nada a mi sucesor del Plan Red, creo que es un buen hábito. Lo que resuelves págalo tú; lo que causas, págalo tú. No le dejes al siguiente lo que no le debes dejar.

Bien, pues vamos a hablar de Huesca-1. Miren ustedes, en Huesca-1, como les he dicho a ustedes, nos podríamos..., estamos discutiendo sobre esta petición de dos millones de doscientos que en estos momentos es de dos millones doscientos,

(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]

inicialmente fue de cerca de cuatro millones y medio por la resolución, dijeron que tienen derecho al 6% de..., es decir, ya saben ustedes que las leyes obligan a que cuando hay que rescindir un contrato, y en este caso es clarísimo que la rescisión la pueden pedir por razón de que el Gobierno de Aragón se vio obligado a suspender este plan el 20, me parece que fue, de junio de 2011, por razón de una cosa que conocía en el mes de enero antes de firmar el contrato. Nada más.

Estamos trabajando con ellos, los datos que yo tengo me parece que son..., porque la documentación del Plan Red es verdaderamente larga y cuantiosa, es decir, estamos negociando con ellos desde el principio y en este momento la situación es que ellos han pedido con los proyectos..., vamos, hemos convenido con los proyectos que han hecho ya o que pueden acabar de hacer, cuestan trescientos cincuenta y seis mil euros, las asistencias veinticinco mil, la cartografía de toda la zona ciento noventa y dos mil, que ahí se queda, esto es inversión, quinientos treinta y tres mil euros más el IVA y luego ellos piden hasta dos millones doscientos mil. Estamos negociando con ellos lo mejor que sepamos resolveremos el Huesca-1.

En cuanto a Huesca-3 pues le digo la verdad, o sea, Huesca-3, tengo por aquí varios escritos que puedo leerle de sus lamentos porque están intentando renegociar y renegociar en relación con la banca y los bancos se le [...?] hasta treinta y dos entidades, ahora están, por supuesto, con bancos..., ya no hay ningún banco español que se crea esto pero vamos, están intentando, me han pedido una demora hasta el 5 de mayo, yo no quiero en ningún momento que alguien piense que no quiero mantener este proyecto que es el único que por la importancia de la empresa concesionaria a lo mejor tal vez puede llegar a ser viable.

Y bueno, pues estamos ahí sujetándoles. De todas maneras en el último escrito dicen que el 6 de mayo iniciarían las obras, una de las obras.

La verdad es que yo sé que no tienen conseguida la financiación, están intentando conseguir días, días, días, y que están intentando conseguirlo y ya lo veremos el 6 o el 7 o el 8 de mayo veremos si realmente lo ha podido.

Mientras tanto están haciendo un mantenimiento, un mantenimiento que ha sido valorado durante el año 2012 en ochocientos y pico mil euros, según nuestro criterio, un millón según el suyo, porque tampoco los pliegos determinaban cuánto costaba 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]

mantenimiento de cada año mientras esta situación transitoria, un pequeño detalle, pero en fin, vamos a llegar a un acuerdo respecto a eso, además han hecho el arreglo del puente de Alcanadre, que por cierto fue bastante eficaz, por ciento cincuenta mil euros al final resolvimos ese problemita que teníamos en Sariñena, importante, y bueno, nos están ayudando en el Huesca-3, por supuesto que en Huesca-3 nosotros seguimos trabajando en las vías de la red capilar porque ya saben ustedes que el plan tampoco resolvía la red capilar.

Y bueno, vamos a ver si conseguimos entre todos, el otro día estuve yo con los principales de esta empresa, conseguimos que el Plan Red, lo estamos intentando entre todos, se pueda probar en el Huesca-3. Si no, nosotros estamos haciendo contratos de mantenimiento de la red capilar que rápidamente pasamos a toda la red y que les anuncio que vamos a hacer otros ahora a lo largo de este año para gastar en mantenimiento me parece que son treinta millones de euros en la red aragonesa entre finales del 2013, cuando acabemos el plan actual, vamos, los contratos que ahora mismo hemos hecho por un año, hasta 31 de diciembre de 2015, quiero dejarle al siguiente consejero el tema resuelto hasta donde se le debe dejar.

Y esto es con Huesca-3 y me pregunta usted también..., bueno, en Huesca-3 tenemos esa petición de nueve millones y medio de euros por un contencioso derivado de una modificación legal que viene de una directiva europea, o sea, tampoco es culpa ni de..., viene de la época del gobierno socialista de España pero tampoco es culpa del gobierno socialista de España, una situación de los mercados, de los mercados. Entonces estos señores dicen que tienen derecho a nueve millones y medio de euros para empezar, no sé cuánto serán en los treinta y ocho años del Plan Red si afortunadamente seguimos con este Huesca-3.

Y respecto a Teruel-1, bueno, pues como saben ustedes y yo ya les informé aquí en junio, en febrero de 2012 se denegó la suspensión y la resolución de contrato, se le requirió para iniciar la conservación en quince días, hubo una serie de actos en marzo, en abril del 2012 y en mayo se abrió expediente de imposición de penalidades contractuales por incumplimiento de no presentación de proyectos constructivos en el plazo y les dimos en junio de 2012 el trámite de audiencia a nuestra propuesta de resolución por incumplimiento.

(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 propuesta de resolución por incumplimiento y subsanación de los daños causados al Gobierno de Aragón que ascendían entonces a cuatrocientos un mil cuatrocientos ochenta y cinco euros, según los informes técnicos. Se inició, ha habido, hubo informe favorable a la rescisión por incumplimiento de la Dirección General de Servicios Jurídicos en agosto. Con Intervención hubo informes de ida y vuelta en varios casos, nos obligaron a darle un nuevo trámite de audiencia en diciembre de 2012 al concesionario dándole a conocer esos cuatrocientos un mil euros, que no se lo habíamos dado a conocer, y en diciembre de 2012 una vez resueltos todos los trámites para esta resolución del Gobierno de Aragón, pasamos a solicitar el dictamen preceptivo del Consejo Consultivo de Aragón, que es obligatorio para una rescisión cuando no hay mutuo acuerdo en un contrato de estas características.

Este dictamen del Consejo Consultivo no ha llegado todavía, es decir, que todavía no tenemos ese dictamen y por lo tanto no podemos proseguir.

Los concesionarios han manifestado, ahora sí, su voluntad de acabar de hacer los proyectos y de no tener esta resolución negativa. Por otro lado mantienen su contencioso acusando al Gobierno de Aragón de incumplimiento a su vez..., es decir, bueno, pues el tema está ahí, no hemos podido resolverlo hasta el momento y seguiremos trabajando en ello.

Es decir, señorías, de verdad, de verdad, yo creo que el Plan Red fue un buen intento técnico del antiguo director general de carreteras de resolver un problema que tenía derivado de que no tuvo presupuesto para mantenimiento durante unos años. Y, probablemente, con unos años de retraso respecto a lo conveniente, hizo un proyecto muy ambicioso, muy parecido pero mucho más ambicioso del que la Administración general del Estado ha hecho para el mantenimiento de las principales autovías. Y saben ustedes que en este momento están dando lugar a tal problema que se está hablando de cómo financiar ese mantenimiento de las autovías del Estado.

Ustedes saben, por ejemplo, si conocen, que conocerán todos, la autovía de Madrid...

El señor presidente (GALVE JUAN): Debe ir concluyendo, señor consejero.

(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 HERRERO): Un minuto, por favor.

Había una autovía razonable, creamos un maravilloso proyecto en los años 2003 y 2004 para hacer mejoras en esa autovía que, efectivamente, hoy está fenomenal esa autovía y otra vez están haciendo obras, pero que tiene un gasto anual de aquí a Calatayud de treinta y cinco millones de euros el mantenimiento.

Bueno, pues esto es lo que España ha producido en muchos años que nos dificulta hacer inversión en términos sanitarios, en términos de salud o en el propio mantenimiento de las carreteras locales, de las carreteras capilares. Es decir, hemos intentado vivir por encima de lo que podíamos y el Plan Red no es nada más que una muestra de ello. Tenemos que volver a nuestra situación. Mantendremos mejor nuestras carreteras pero no nos meteremos en créditos que no podamos pagar.

Muchas gracias.

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

Turno ahora de dúplica del señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Bien, señor consejero, le agradezco mucho su reflexión pero no es la pregunta que le había hecho este grupo. La pregunta era si Aragón estaría mejor o peor de haberse llevado a cabo el Plan Red. Usted lo que me ha respondido es otra cosa que, por cierto, le acepto el guante porque ya debe ser usted casi el único que no se ha enterado; el señor Rajoy ya está diciendo que de esta manera no salimos.

El señor Rajoy está pidiéndole a Europa dinero para invertir, señor consejero, porque una cosa es invertir y otra cosa es gastar, y ustedes están en un error totalmente absoluto que vamos a pagar muy caro los españoles, mucho más caro que ese supuesto gasto de más de lo que no teníamos de que ustedes hablan, porque lo que están haciendo es hundir este país en la más absoluta miseria.

Porque una empresa, señor consejero (y usted viene del mundo de la empresa), una empresa y un gobierno autonómico y un gobierno del Estado no es como una familia. Una empresa no se puede gestionar como una familia, señor consejero.

(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]

Usted sabe que las empresas, si no tienen acceso al crédito, si no se endeudan... Porque, ¿por qué tenemos que pagar los aragoneses una carretera en lo que dura un mandato de una legislatura? ¿Pero eso en qué cabeza cabe? ¿A qué político se le puede ocurrir semejante barbaridad? Y eso es lo más normal del mundo, por eso no estamos de acuerdo ustedes y nosotros, estamos totalmente en las antípodas. Es imposible gobernar un país en esas condiciones.

Los países y las empresas necesitan endeudarse para hacer inversiones a largo plazo que no se pueden pagar y eso es lo que genera que la economía se mueva y que la economía funcione. E, insisto, el propio señor Rajoy durante esta semana, por dos meses, el otro día dio una rueda de prensa... *[El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes sin micrófono se manifiesta en términos ininteligibles]* No tiene nada que ver... yo creo que tiene mucho que ver. Es lo que está pidiendo el señor Rajoy, que solo con recortes no salimos; hasta ahora solo se aceptaban recortes, recortes, recortes. Y nosotros ya dijimos en la campaña electoral que así no, que había que pedir aplazar el objetivo de déficit; ya lo pide también el Gobierno. Que había que generar inversión, que había que generar riqueza; ya lo pide el Gobierno.

Sin embargo usted, señor consejero... insisto, esa no es la pregunta que le habíamos hecho pero me parece perfecto que lo haya planteado para que se vea la diferencia tan total y absoluta que existe entre lo que planteamos el Grupo Socialista y lo que plantean ustedes.

Y, mire, lo demás que nos ha leído, eso ya lo sabía todo el mundo, si eso lo dijo la señora Rudi, en el debate de investidura ya lo dijo, todo eso ya se sabe. Pero todo eso, todos esos problemas lo que había que haber hecho era solucionarlos, señor consejero.

¿Que había tres sectores que computaban deuda? En principio el Partido Popular decía que todos, y al final fueron tres. Tres. Lo que dice Eurostat, y lo que decía el Banco de España y lo que decía todo el mundo.

Pero el objetivo de aquel Gobierno PSOE-PAR era solucionar esos problemas que se podían solucionar. Era tan sencillo como volver a recalcular y hacer en cada uno de los sectores igual que en toda la red de carreteras de todo Aragón que haya un sector donde hay un problema medioambiental parece también que entra dentro de lo razonable, pero todo eso, desde el diálogo y desde la negociación, se puede arreglar.

(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 es lo que hubieran hecho los que plantearon el plan si hubieran seguido gobernando y es lo que ustedes deberían haber hecho si hubieran tenido ganas de desarrollar este plan que, mire, se lo voy a decir... Perdón, que se me han caído las gafas y no las veo...

Ahora he pasado la silla por encima... *[Murmullos y risas]*

Volvemos a lo de la sanidad, que yo creo que usted ha dicho una cosa... Primero, que era gasto, y luego que están dispuestos a endeudarse para la sanidad. Quiere decir que la construcción del hospital de Alcañiz la colaboración público privada va a generar deuda, parece ser; cosa, por otra parte, bastante lógica y bastante razonable. Pero, bueno, en ese caso insisto: ustedes están de acuerdo en que eso sea así.

En el Plan Red cinco sectores no generaban deuda, y ni aun así se ha querido ejecutar. Con el hospital de Alcañiz el concepto es distinto. Ya digo, señor consejero, al final da la sensación de que el único problema que tenía el Plan Red es que ustedes se lo encontraron adjudicado; si no se lo hubieran encontrado adjudicado tengo serias dudas de que el planteamiento del Partido Popular fuera el mismo que han tenido en estos momentos.

Dice que el presupuesto en conservación de carreteras era insuficiente en las anteriores legislaturas. Señor consejero, es que usted confunde... Parece mentira; que lo confunda yo, que técnicamente no tengo ningún conocimiento... Pero es que una cosa es el mantenimiento y otra cosa es la mejora, y el Gobierno de Aragón, mientras estaba planteando la planificación del Plan Red que iba a ir por una vía, y la conservación de la red estructurante, de la red por la que circulan el 75% de los vehículos, el mantenimiento se iba a hacer con cargo al Plan Red, que se iba a adjudicar, tiene cierta lógica que los años previos se rebajaran esas cantidades.

Y no es cierto lo que ha dicho de las brigadas. Se dijo en su momento y lo vuelvo a repetir ahora: el planteamiento del Gobierno anterior era, como el mantenimiento y la conservación ordinaria la iban a hacer las adjudicatarias del Plan Red, se iba a mantener toda la plantilla de las brigadas para hacer el mantenimiento de lo que no era la red estructurante e incluso se iba a colaborar con las redes de las carreteras provinciales y locales. Ese era el planteamiento y en ningún caso se redujo tanto las brigadas de personal como lo ha hecho usted desde su llegada al Gobierno.

(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]

Entrando en los casos concretos —y le pido al señor presidente un poco de benevolencia, creo que el consejero también la ha tenido—, en Huesca tres... A ver, a mí lo que me da la sensación, señor consejero, es que la empresa concesionaria nos está pidiendo que se aplique la ley. Cómo no se va a aceptar un modificado que la empresa viene obligada a hacer porque la ley ha cambiado. Como usted ha dicho, eso ni es culpa de la empresa, ni es culpa suya, ni es culpa mía, pero la ley ha cambiado y la empresa lo único que está planteando es un modificado que le obliga a hacer la ley. En fin, yo no sé dónde puede estar la discusión ahí. En todo caso, habrá que negociar si ese cambio legislativo el impacto es de ocho millones, de seis, de cuatro o de dos, pero no entendemos su cerrazón a no querer aceptar eso que ya le digo que no es un capricho de la empresa sino que es algo que le obliga la legislación vigente y que es algo que puede pasar en cualquier momento y en cualquier otro sector.

Tampoco tenemos claro... Nos ha dicho que le han solicitado un aplazamiento hasta el 5 de mayo, pero no sabemos si se le ha concedido, no se le ha concedido o qué es lo que piensa, y qué ocurrirá cuando llegue el 5 de mayo, que está prácticamente a la vuelta de la esquina, qué es lo que tiene previsto en función de lo que debe hacer o no.

Y, con el tema de Teruel 1, tampoco nos ha aclarado —o por lo menos yo no he sido capaz de entenderlo— las negociaciones, la situación jurídica en la que está y el mantenimiento, si lo está haciendo o no lo está haciendo la empresa adjudicataria de Teruel 1 ni tampoco si los mantenimientos y conservación de los cinco sectores con los que se ha negociado, que finalmente las notas que he ido tomando al hilo de su intervención, estamos hablando de 12,2 millones de euros en principio... perdón, diez, en los cinco que se han negociado, 2,2 en el Huesca 1 —creo que ha dicho— y todavía quedaría pendiente de resolver el Huesca 3 en función de lo que pase con la financiación, y el otro, que es el que tiene los... yo no recuerdo exactamente cuál sector es el que falta de los tres que no están solucionados: el Huesca 3, el Huesca 1 y el Teruel 1, que son los tres que todavía no sabemos.

Pero quiero decir que, al final, si de los cinco sectores nos va a costar... pues va a costar, señor consejero... una parte ya sabemos que son proyectos, proyectos que los que no se decida ejecutar con el Plan general de carreteras que están planteando, pues dentro de seis, siete, ocho años o diez pues lógicamente serán proyectos que habrá 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]

volver a hacer y que prácticamente carecerán de ningún valor. Por lo tanto, no deja de ser un coste que ya digo, que finalmente ya veremos a ver si son diez millones, son quince o son veinte millones, en función de lo que pase con esos tres tramos de..., con esos tres sectores que están todavía vivos.

Termino ya, porque creo que, en fin, creo que el tema está clarísimo. Creo que las razones por las que no han querido desarrollar el plan están clarísimas, porque no tiene nada que ver con la deuda, no tiene que ver absolutamente con nada, porque si no, no lo querrían hacer ahora con otros temas. Y creo que lo de no dejar a deber, señor consejero, que usted parece que se lo ha marcado eso como si fuera una condición sine qua non del buen gestor y del buen responsable político, ya le digo que para nosotros eso, sencilla y llanamente, es un error gravísimo, que igual que debería estar prohibido, y está en estos momentos, que se hagan auténticas barbaridades, que reconocemos que se han hecho —no crea que no reconocemos que... hecho, pero por parte de todos, porque no solo los problemas los tenía el Gobierno central y el gobierno de Zapatero; nada más hay que ver el Ayuntamiento de Madrid, nada más hay que ver la Comunidad Valenciana, nada más hay que ver...

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

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: ... muchos sitios. O sea, que los errores y las cosas las hemos hecho todos, pero nos parece tan grave ese error como el que usted y el Grupo Popular plantean en estos momentos de hacer solo lo que se pueda pagar y no dejar a deber nada. Eso es una visión muy cortoplacista, de muy corta vista y que nos va a traer graves problemas a los ciudadanos aragoneses.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Turno ahora de dúplica para el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO): Señor Ibáñez, vamos a ver. Yo, el lunes,

(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]

estuve en un desayuno que hizo la ministra de Fomento, y dijo que Zaragoza Alta Velocidad devenía una deuda en este momento de seiscientos veinticinco millones de euros, en los cuales hay que computar además los intereses que están desangrando al Ayuntamiento de Zaragoza, al Gobierno de Aragón, a Adif y a Renfe, propietarios de esa sociedad, y que le impiden —dijo la ministra exactamente— hacer nuevas inversiones en Zaragoza Alta Velocidad, eh. Impiden, eh.

Miren ustedes, claro que hay que hacer proyectos y amortizarlos adecuadamente en los años sucesivos. Pero es obligación de un gobierno dejar al siguiente gobierno que siga haciendo carreteras, que siga haciendo hospitales, las que entonces resulten necesarias. Porque el territorio va necesitando que cada cuatro años es le hagan nuevas inversiones. Y si dejamos una deuda y dejamos sobre todo el pago de unos intereses, pues esto no funciona. Y el problema básico del Plan Red —vuelvo a decirle— es que el Plan Red en su totalidad tenía un 48% de gastos de intereses, de gastos de conformación de *consultings*.

Mire, mire, aquí tengo el número de *consultings* que hacía falta para controlar el Plan Red. Mire usted, esto es carísimo. Cinco mil doscientos millones, de los cuales el 48% era gasto para producir unas carreteras que todos deseamos en Aragón, pero que no resolvían.

Eso es una manera de hacer política y ustedes la hicieron así. Nosotros tenemos otra manera de hacer desarrollo, y estamos haciendo desarrollo, estamos haciendo inversiones, pero sin dejar gastos excesivos de deuda.

Y respecto a generar deuda, mire usted, una cosa es lo que computa deuda, pero deuda generan todos, los ochos proyectos, y si hoy hiciéramos una consulta respecto a Huesca 3, y la tendremos que hacer cuando aprobemos —ojalá aprobemos— ese contrato definitivamente y siga adelante, generará deuda, y si no, al tiempo. Generará deuda oficial. Lo comprobará usted.

Si no hubieran sido adjudicados estos proyectos en su momento, el Gobierno de Aragón tendría más capacidad financiera, más capacidad para hacer carreteras, más capacidad para hacer cosas. Y ustedes lo pensaron en el 2007, y era un año para pensarlo, eh, pero luego no supieron frenar a tiempo. Esta es la realidad.

(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]

Mire usted, respecto a pedir un modificado, pues sí, la compañía podrá tener derecho... por cierto, que deriva de... tampoco es responsable el Gobierno de Aragón; será responsable la Comunidad Europea, que... vamos a pedirle a la Comunidad Europea que nos sufrague esos nueve millones... Esta es la complejidad de proyectos a treinta y nueve años. Mire, a treinta y nueve años se puede hacer y se debe hacer la Travesía Central del Pirineo, por ejemplo. O se puede hacer, o se debe hacer un sistema de global para la solución del problema energético. No se puede hacer... Pero, es que hay cosas que no podemos dar lugar a tanta...

Y respecto a lo que usted me ha dicho de la plantilla de las brigadas, es un matiz, eh. Pero, vamos a ver, efectivamente, el Gobierno de Aragón ha perdido en el Supremo una causa solicitada por los sindicatos de que no supriman unas plazas que ustedes suprimieron. Y por eso tenemos que cumplir con esta sentencia y ponerla en marcha, y en los próximos días se van a convocar estas plazas, como es nuestra obligación. Y sabemos que nos genera un pequeño problema presupuestario, pero también sabemos que nos genera un beneficio en el mantenimiento de las carreteras, y sabemos que luego reordenaremos estas brigadas para que sean más eficientes.

Mire usted, el 5 de mayo, me preguntaba usted que qué vamos a hacer. Pues mire usted, si antes del 5 de mayo Huesca 3 pide mutuo acuerdo, gestionaremos con ellos el mutuo acuerdo. Si antes del 5 de mayo no pide mutuo acuerdo, iniciaremos procedimiento para incumplimiento. O sea, es decir, eso lo sabe la contratista y es mi última fecha. Yo no puedo dar ya más fechas. He dado todas las posibles, todas las posibles para que usted no me acuse de empujar el Plan Red. Se lo digo claramente. Desgraciadamente, la financiación no estaba ahí en marzo del 2011. No estaba ahí, y sigue sin estar. Y sin financiación no se puede cumplir. Pero el problema es que nosotros, el Gobierno de Aragón, nosotros —yo soy el Gobierno de Aragón—, nosotros firmamos un contrato en marzo del 2011, y tenemos que cumplir con ese contrato. Yo soy el Gobierno de Aragón y tengo que cumplir con ese contrato. No puse mi firma pero tengo que cumplir con ese contrato.

Y por eso mismo, de esos catorce o quince millones que nos va a costar al final la resolución de todo el problema del Plan Red, si llegamos también a avenencia en Teruel 1 —que ojalá llegáramos a avenencia también en Teruel 1 porque es bueno para

(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]

todos llegar a avenencia en Teruel 1—; catorce, quince, no sé si dieciséis, pues seis, siete, ocho serán por un error; yo no planteo que por otra cosa. Por un error, eh, por un error, eh. Y, bueno, pues errores existen. Existen errores y existen cosas que hay que pagar, y no planteo nada más. Pero yo creo que después de todas las comparecencias que hemos tenido, después de —vuelvo a decir— las preguntas, el número de comparecencias..., y lo he dicho antes, déjenos liquidar los contratos que usted firmó o que ustedes firmaron de la mejor manera posible y seguir conservando las carreteras con el nuevo plan de carreteras de Aragón.

Muchas gracias.

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

Muy bien. Pues turno ahora del resto de los grupos políticos. Por parte del Grupo de Izquierda Unida de Aragón, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor consejero, y al personal que le acompaña.

Me temo que la última petición no se dará por cumplida satisfacción habida cuenta que las rescisiones de esos contratos llevan aparejadas cantidades de dinero sumamente importantes, que ya sabe que nuestro grupo discrepa.

No me voy a resistir a hacer una respuesta —ha dejado el portavoz del Grupo Socialista una pregunta en el aire en relación al Plan Red—, y me gustaría responderla con una pregunta, y es: ¿cuántos alcaldes socialistas hacen planes de mejora de su red pública similares al Plan Red?, es decir, ¿cuántas calles salen a concurso para arreglar todas las calles de su pueblo con empresas de concesión público-privada?

Quiero decir, pocos, o ninguno. ¿Por qué?, porque sabemos lo que es y el problema es lo que nos estamos encontrando, tremendamente complicado eso de resolver y por eso nuestra organización nunca ha sido partidaria del Plan Red.

Señor consejero, yo no doy crédito de verdad. Dice usted que el sector 3 tiene problemas de financiación, que no se está cumpliendo, que han pedido una prórroga y que además nos piden dinero. Pues como con esto acabemos pagando dinero también por la rescisión de ese contrato me parece que ustedes negociando son bastante hábiles

(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 desde luego para los intereses privados porque para los intereses generales nos parece que no.

Insisto, en el Plan Red, en el sector 3 como en cualquier otro, los concesionarios tienen unas obligaciones y las tienen que cumplir. A nosotros no nos gustan pero si no las cumplen no es nuestro problema, no tenemos por qué indemnizar a nadie. Si estos no están cumpliendo sus plazos, sus trámites, no tenemos por qué acabar pagándoles un dinero por algo que no han cumplido porque ellos tenían una obligación y ciertamente la tenían que ejecutar.

En cualquier caso, usted ha hecho una reflexión que vuelve a hacernos pensar algo que yo creo que, sinceramente, es lo que está detrás de todo esto, ustedes, como bien ha dicho el portavoz del Grupo Socialista, no querían desarrollar este Plan Red y han hecho lo imposible por cargárselo.

Dice usted: “nos endeudaremos por Sanidad”, bueno, el Plan Red era endeudarse, no es tan problemático para ustedes endeudarse porque lo van a hacer también, por ejemplo, con el plan de depuración.

En resumidas cuentas, nosotros creemos que ustedes para lo que consideran lo hacen y para lo que consideran no, y desde luego en el Plan Red nosotros creemos que probablemente si hubiese estado dimensionado de otra forma probablemente ustedes no hubieran dicho que no porque a ustedes lo de endeudarse o no pues bueno...

Por otro lado dicen que no han rescindido los contratos, dicen: “no hemos rescindido los contratos, han tenido que solucionar unos problemas porque no tenían financiación, pero nosotros nos vamos a endeudar con Sanidad”. Nosotros no acabamos de entender la situación en relación a este tema.

En relación al tema de carreteras desde luego para nosotros son fundamentales las carreteras, usted lo sabe, es fundamental que están en buen estado para evitar, fundamentalmente, los accidentes, para generar buenos hábitos de movilidad y para vertebrar el territorio aragonés que, como usted bien sabe, es extremadamente extenso y muy poco poblado, por tanto tenemos un problema en Aragón, es así, porque tenemos una extensión muy grande a la que hay que dar cobertura desde los presupuestos de la 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]

El gobierno anterior, el gobierno PSOE-PAR, porque yo también tengo la sensación, y permítame que se lo diga, que usted cuanto tiene que cargar con el Plan Red habla del gobierno socialista y cuando quiere no cargar tanto dice que el director general del anterior gobierno hizo una buena gestión, bueno, tan buena como el grupo socialista, ni más ni menos, en ese aspecto permítame que le diga que ni más ni menos, los dos tendrán su parte de responsabilidad en iguales condiciones.

En resumidas cuentas, ustedes han hecho algo que a nuestro juicio nos parece que fue impropio si, como parece y yo así lo sostengo, querían cargarse el Plan Red, que es que hicieron declaraciones, empezando por la presidenta del Gobierno de Aragón que dijo que era inasumible a algún consejero que lo llamó chapuza, por lo cual es evidente que ustedes tenían una predisposición a cargarse el Plan Red ya no porque generara deuda sino porque probablemente no les convencía..., bueno, en fin, algún día tendrán que aclarar exactamente por qué porque lo cierto es que lo que vienen a decir, el argumento central, es que lo han querido lanzar pero que como había problemas de financiación pues no ha podido ser.

Nosotros sabe, lo sabe desde el principio, que fuimos contrarios al Plan Red, que no creemos que sea un sistema más que para privatizar la red estructurante de carreteras de Aragón y por tanto bueno, pues que nos estamos encontrando con los problemas, los mismos problemas que tenemos en otros sistemas que puso también en marcha el anterior gobierno de Aragón como, por ejemplo, ya lo he citado también, el Plan de saneamiento y depuración o el Plan Gira, donde su utilizó la fórmula de colaboración público-privada y tenemos depuradoras paralizadas, empresas que piden más dinero, bueno, lo mismo que está sucediendo aquí.

Ustedes lo han resuelto aquí, pues eso, indemnizando con dinero para hacer rescisiones de mutuo acuerdo.

Insisto, nosotros no somos partidarios de ese modelo de colaboración público-privada que pone servicios esenciales en manos de empresas privadas que, como usted bien dice, una vez que tiene la adjudicación del sector 3 dice: “no, es que una directiva europea...”, pues bueno, hoy es la directiva europea, mañana es que ha salido no se sabe qué, y en fin, en resumidas cuentas nunca acabas de tener el control público de servicios esenciales como son el de la vertebración del territorio mediante las carreteras.

(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]

Nosotros, ya lo hemos explicado con anterioridad, creemos que las concesionarias tenían unas obligaciones, tenían unos derechos, no los han cubierto y nos van a dejar unos proyectos. ¿Cuándo se van a poder ejecutar esos proyectos?, probablemente no lo sabemos, vamos a pagar un dinero por unos proyectos que ciertamente no vamos a saber cuándo vamos a poder ejecutar. Yo no sé, yo si fuera ingeniero a lo mejor me presentaba a concursos de estos para que me pagaran los proyectos, por lo menos me garantizaría el cobro de los mismos cuando en realidad no se les debería pagar por algo que ciertamente, a nuestro modo de ver, no han hecho porque la obligación era ir más allá de la elaboración de esos proyectos.

Y yo le voy a poner un ejemplo que muchos de los aquí presentes que hemos sido concejales de ayuntamiento seguro que nos ha sucedido. El Ayuntamiento de Monzón saca un concurso para hacer un edificio en un parque público, un parque bar, un kiosco de bar, un bar. La empresa que lo gana dice que no puede obtener financiación, el ayuntamiento se queda el proyecto y no indemniza a nadie. ¿Por qué aquí los proyectos tenemos que acabar pagándolos?, porque querían rescindir los acuerdos con las empresas porque no querían desarrollar el plan.

Es mi opinión, la de nuestro grupo parlamentario y desde luego trasciende un poco de sus palabras el hecho de que, bueno, para unas cosas se endeudan, para otras no, en fin, nosotros creemos que esa es una cuestión que está detrás de todo esto y que, con total honestidad, usted o su gobierno deberían decir que no les gustaba, que lo han negociado y que como consecuencia de esa negociación pues ha salido lo que ha salido, que vamos a tener que pagar de los bolsillos de los aragoneses una cantidad de dinero que usted al final ha llegado a decir que igual es catorce millones, diez, bueno, en principio parece que diez, cuando nosotros creemos que ese dinero, desde luego, no debería haber sido pagado en modo alguno por los aragoneses.

Nosotros, no creo que sea una cuestión de incidir más en el tema, porque ya hemos hablado muchas veces de este tema y seguiremos hablando seguramente, nos preocupa exactamente cuánto vaya a poder costar todo esto, es lo que más nos preocupa, y de verdad, ¿cómo van a quedar las carreteras a partir de ahora? Porque nosotros tenemos la sensación, que es algo más que una sensación, que no se está invirtiendo lo necesario y que es verdad que ustedes tienen un plan, un plan, un plan de carreteras 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]

lo han puesto, pero de la misma manera que le ha achacado al Grupo Socialista que hicieron un plan que no contaba con dinero, el que ustedes nos van a presentar tampoco. Por tanto en igualdad e condiciones, uno era colaboración público-privada, el otro tendrá su forma de funcionar, pero desde luego a día de hoy dinero tampoco tienen.

Por tanto el problema central, [...?] el Plan Red, la situación de carreteras ¿cómo va a quedar en el futuro? A nosotros nos preocupa tremendamente, más después de escucharle que usted quiere dejar pagadas las obras que haga, por tanto en eso también comparto en cierto modo la opinión del Grupo Socialista, es difícil que en los dos años que le quedan a este gobierno escasamente, entre que licitan y no, pueda hacer las obras que sea y dejarlas pagadas porque lógicamente serán muy poquitas para poderlas dejar usted pagadas.

Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Aso. Por parte de Chunta Aragonesista, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente. Buenos días, señorías, bienvenido señor consejero y a los miembros de su departamento que le acompañan.

Bueno, yo lo querría decir que el final de su intervención demuestra que su vía crucis no acaba, no acaba con las carreteras. No sé cuándo va a llegar usted al final del Gólgota.

Me da la sensación, además, que estamos en el día de la marmota, una repetición. El único dato importante que usted ha dado aquí hoy, el titular sería: “vamos a pagar más dinero por la finiquitación del Plan Red”. Esa es la conclusión que he sacado, señor consejero.

Y luego, con el tema de las herencias, no sé si disparar hacia esa bancada o hacia la suya, no sé hacia cuál disparar, pero eso no arregla nada.

Yo creo que convendrá conmigo que este ejemplo de colaboración público-privada que usted sabe que Chunta Aragonesista denosta, absolutamente, es un ejemplo de mala gestión, porque lo han firmado a destiempo con estrategias políticas o no, pero

(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 quiero entrar en eso, eso es una cuestión que..., y la gestión que usted ha hecho a continuación, porque para empezar dice que catorce, quince, veinte. Puede ser más, puede ser menos, pero no puede refugiarse en la herencia. No puede refugiarse en la herencia porque, como usted bien ha dicho, es gobierno, y como gobierno tiene que resolver los problemas.

Pero, además, ha hecho un juego malabar con las deudas. Y yo creo que usted, señor consejero, sabe mucho de carreteras y de todo ese tipo de cosas, pero de economía yo creo que poco, porque ha dicho algo fundamental: son capaces de endeudarse en temas selectivos como la sanidad. Demagogia, absolutamente demagógico. Diga la enseñanza también, y le queda perfecto. Pero luego dice «bueno, en carreteras no». Pero sí es clave en un desarrollo económico de un país.

Es clave en el desarrollo económico de Aragón que sí haya una inversión en carreteras. Y usted dice que en eso, bueno, no es capaz de endeudarse. Está justificando su demolición del Plan Red —me parece bien; no estamos a favor de él—, pero, económicamente, usted, yo creo que ha dicho cosas tremendamente imposibles de mantener con fundamentación económica: que hemos vivido por encima de nuestras posibilidades. Si eso fuese así, señor consejero, teníamos unas carreteras impecables. Ese pensamiento único que ustedes hacen, con la señora Merkel a la cabeza, no es sostenible. Lea lo que ha hecho el presidente del Banco japonés, Central. Lea eso. Ya se ha acabado de pensamiento único.

Van a llevar a este país al absoluto caos, y sin haber ninguna sola inversión. Porque además, yo, el debate ya no sé si llevarlo a que nos vamos a ahorrar esos doscientos quince millones, esos dos mil setecientos millones, las cifras que usted baraja a beneficio de inventario. Pero yo le quiero decir lo siguiente: ¿cómo va a fomentar las inversiones para mejorar la red estructurante de aquí al 2015? Porque esto se acaba, señor consejero, eh. Quedan dos años, y el plan de carreteras, famosísimo Plan de Carreteras 2013-2024 está en información pública y en avance. Orden del 2 de abril. ¿Cómo va a financiar eso?, si el Plan Red lo hacen porque no hay capacidad de financiación, desde el punto de vista económico del neoliberalismo más recalitrante. ¿Cómo van a financiar económicamente este plan de carreteras? Esa es la gran pregunta. ¿Cómo Aragón va a tener suficientes inversiones débito, crédito..., como usted quiera,

(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]

como lo quiera llamar para que esas carreteras se puedan realizar? No puede ser. No puede ser. Ese es el gran problema: cómo lo van a hacer. Con la estrategia política de la señora Rudi no van a hacer ni una sola carretera de ese Plan Red de aquí el 2015. Nueva, estoy hablando. Y modificaciones, por supuesto habrá que verlo.

Por lo tanto, esa es la cuestión: cuál es la alternativa que tenemos a esto. Eso es lo que a mí me interesa. Porque claro, que usted me diga que la rescisión de contratos, que por supuesto creemos que no se debería haber pagado ni un solo euro, ni un solo euro, si las empresas no tienen financiación y no han cumplido, pues, evidentemente, es un problema; eso habría que ir a los contratos del Estado y ver exactamente la legislación, señor consejero. Usted la conoce muy bien. Por lo tanto, ahí ha habido *graciabilidad* por parte del Gobierno de Aragón para llegar a acuerdos y acabar con ello.

Y ustedes han hecho poco —siendo que estamos en contra del Plan Red—, han hecho poco porque esos contratos tengan viabilidad económica. Muy poco. Porque han hablado mal del caballo, y el caballo no lo vendes, evidentemente; y, por lo tanto, lo que han intentado hacer es una especie de subterfugio, es decir, a cambio de los proyectos que vamos a tener y la cartografía..., que usted ha dicho una cosa absolutamente increíble: «se harán cuando se pueda, si se hacen, o se puedan utilizar en el Plan de Carreteras»; fíjese qué rigor, a usted que le gusta tanto el rigor. Sin embargo dice «hemos pagado la mitad por los proyectos y la otra mitad por el lucro cesante o por las condiciones que les hayan puesto en la negociación o los intereses al demorar el pago que usted también ha planteado.

Pero, en definitiva, esos cinco sectores están supuestamente saneados desde el punto de vista de la rescisión, pero tenemos tres sectores que, claro, como el 1, de Huesca, la culpabilidad fue del Partido Socialista, pues que aguante su vela. Pero no nos habían dicho hasta ahora que había que pagar dos millones doscientos mil euros. Eso no nos lo había dicho. Es un dato nuevo.

Y en cuanto al Teruel 1, díganos claramente qué riesgo tenemos de indemnización. Estamos hablando que ellos piden entre siete y veinte millones. ¿Dónde estamos?, aparte el informe del Consejo Consultivo de Aragón, que dirá lo que tenga que decir. Pero realmente piden el lucro cesante y los gastos que han tenido por 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]

desarrollo. Por lo tanto, ¿cuánto nos va a costar? De eso no ha dicho nada. ¿Cuánto nos va a costar? Porque si añadimos, a los catorce o quince, veinte o quince ya serían treinta. O sea, que vamos a ver cuál es la cuestión.

Y luego, voy a utilizar, señor consejero, el sector de Huesca 3, que, bueno, ahí yo no sé si la directiva europea obliga o no obliga o..., eso, yo no soy especialista en contratos del Estado, pero habría que ver si esa directiva europea exigente, y la ley lo marca así para que lo tenga que cumplir, por ese impacto de la orden para que se apruebe la adaptación al Plan general de Contabilidad. Yo, eso no lo sé, pero si es así, habrá que aceptarlo. Pero, en todo caso, lo que quiero decirle es que no tiene financiación; le dan plazo hasta mayo pero mientras tanto, mientras tanto, y este es el hecho fundamental, no se hace nada en las carreteras de ese sector.

Es lo que decía el señor Ibáñez, es decir, que tenemos un fracaso, y nosotros estamos contentos porque la gestión indirecta no nos gusta —pensamos que es mejor la directa—, pero cuando entra usted en el campo de la gestión directa, pagar a débito y con un plan de carreteras nuevo vemos que aquí hay una ineficiencia total, e ineficacia incluso, porque no hay ninguna alternativa, porque las carreteras del sector Huesca 3 están impecablemente intocadas. Y, sin embargo, luego vamos a tener una proposición no de ley para ver qué hacemos con esas carreteras. Señor consejero, esto no se entiende, y a usted se le acaba el tiempo, se le acaba el tiempo. Entonces, yo creo que ya vale de proyectos, ya vale de situaciones teóricas, y hay que ir al ruedo, al ruedo. Y usted, juegue con la defensa adelantada, con la defensa atrás, como quiera, pero juegue la partida. Juegue el partido.

Porque, desde luego, Aragón tiene un problema con las carreteras importante, y yo creo que hay una inacción que desde luego, señor consejero, no puede decir que Aragón mejora si no hay inversiones. Eso es algo indudable. Y yo creo que tendrán que cambiar de discurso, de discurso político y económico. Ser las primeras en el déficit es condenar a Aragón a una situación social y económica insostenible. Y eso los aragoneses lo tendrán que ver, y en el 2015 se lo harán ver, señor consejero.

Por lo tanto, esta comparecencia yo no sé si aporta mucho o poco. La ineficacia por parte del Gobierno actual y los errores de cálculo del Gobierno anterior. Pero mientras tanto, mientras tanto el Plan General de Carreteras sigue en el boletín, no hay

(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]

un avance hacia adelante, y cuando nos demos cuenta estaremos ya casi al final de la legislatura, y las carreteras aragonesas, cada vez más deterioradas. Por lo tanto, este vía crucis que usted quiere terminar yo creo que es un ejemplo, como he dicho al principio, de mala gestión, y que además a los aragoneses —y corríjame si me equivoco— nos va a costar más de veinte millones de euros sin haber puesto ni un solo kilómetro nuevo de carreteras en el territorio. Y ese es el problema que tenemos, señor consejero, en este momento.

Y, desde luego, desde Chunta Aragonesista nos preocupa mucho desde su departamento ese planteamiento de amagar y no acabar dando casi nunca. Por lo tanto, señor consejero, yo le pido que finiquite lo mejor posible. Lamentablemente va a ser difícil que sea lo mejor posible; será como se pueda, pero que tenga una alternativa y que cree unas inversiones adecuadas a Aragón. Y le cuente a la señora presidenta que si tan importante es la sanidad, tan importante es la educación, tan importante es la vertebración del territorio, pues sin eso no tenemos economía; y se ha desdicho usted de lo que ha hecho. Si no hay vertebración, si no hay economía, no habrá tampoco servicios sociales. Ese es el planteamiento económico. Y olvídense de la señora Merkel y del pensamiento único y hagan inversiones y hagan crecimiento económico para que la gente de nuestro país, Aragón...

El señor presidente (GALVE JUAN): Debe ir concluyendo, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: ... termino, termino... se pueda quedar en este territorio.

Muchas gracias.

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

Señor Blasco, por parte del Partido Aragonés.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Muchas gracias, señor presidente, y buenos días señor consejero, y bienvenidos los que aquí están en esta comparecencia.

(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]

Yo también he mirado antes de venir a esta comparecencia el listado de las iniciativas que ha habido en relación con el Plan Red, y han sido numerosas. Hemos hablado del tema con bastante profusión. Tengo que decir también que en esta comparecencia, hasta ahora, salvo algún dato o alguna fecha, hay muy pocas novedades. Es decir, a lo largo de todas esas intervenciones se ha ido diciendo, y creo que no ha habido ninguna novedad en esas intervenciones, y desde luego no esperen tampoco ninguna novedad en la mía. Así que con eso casi podría estar dicho todo. Porque a estas alturas ya de la película el intentar ser innovador en este tema resulta, como mínimo, complicado.

Pero, por si acaso, solo dos o tres temas que a nosotros nos parecen importantes seguir diciendo, porque desde luego el Partido Aragonés sí que se siente partícipe de ese plan, y —lo hemos dicho también en anteriores comparecencias— no renegamos de ese plan. A nosotros, en ese momento en que se planteó, nos parecía que era oportuno, nos parecía que era un sistema de avanzar de una forma importante en un tema tan trascendental como es el de la red viaria aragonesa, nos parecía que, como usted ha dicho, en aquel momento era un buen procedimiento para conseguirlo. Apostamos, no solo para este tema sino para muchos otros, por la colaboración público-privada. Nos parece que es un buen elemento de trabajo y un buen elemento de desarrollo y que se debe de seguir planteando, con los límites y los alcances que necesariamente deben de tener.

Pensamos que es difícil valorar... alguna pregunta que le ha hecho también desde el Grupo Socialista, es muy difícil valorar cuál sería la situación pero, cuando se habla de los costes de lo que supone una inversión de estas características, también deberíamos hablar de lo que supone, lo que se llama en economía los costes de oportunidad, es decir, cuánto cuestan esas inversiones no realizadas, qué hubieran supuesto... Es decir, en ese debate podríamos estar seguramente horas y es difícil al final alcanzar un acuerdo.

Pero, desde nuestro punto de vista, pensamos que lo que tenemos que buscar es el sistema de avanzar en el sistema de la mejora de la red de infraestructuras de Aragón; ese debe de ser el reto sobre el que tenemos que plantear, con independencia de que, efectivamente, se tenga que avanzar en la solución de los temas que estén pendientes 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]

relación con el Plan Red. Un plan que, desde luego, desde el principio el Partido Aragonés asumió que no se iba a ejecutar, y lo asumimos en el sentido de que no se incorporó en el pacto de gobernabilidad.

Se hablaba de la mejora de las infraestructuras, pero no específicamente. ¿Por qué? Porque éramos conscientes, primero, de que el Partido Popular no era partidario de realizar este plan y, en segundo lugar, porque efectivamente la situación económica ha variado sensiblemente, aunque también es verdad que el Partido Aragonés ha lanzado un mensaje ya desde hace bastante tiempo. Concretamente yo recuerdo intervenciones en relación con los presupuestos de 2013 en las que afirmábamos que era necesario buscar medidas de reactivación de la economía. Y eso nos parece que ahora ese mensaje que se está mandando con bastante profusión es importante que se vaya tomando y, por lo tanto, que esas medidas que hoy se reclaman... Aunque tengo que decir que resulta curioso también escuchar cómo se pone como ejemplo una medida ultra capitalista como la que ha tomado Japón, que a nosotros no sé hacia dónde nos podrá llevar, pero en cualquier caso por lo menos sería cuestión de analizarla detenidamente y, si es posible, aplicarla en la economía europea. Creo que eso es demasiado reciente como para tener en estos momentos una solución.

Pero, en cualquier caso, es verdad que cualquier medida o cualquier ocurrencia que venga en estos casos hay que estudiarla, porque creo que lo que es necesario es trabajar en estos momentos por esa reactivación económica absolutamente importante.

A partir de ahí, poco más. Para nosotros el Plan Red está en la situación en la que está, lamentamos que esta situación sea la que es, nos hubiera gustado más poder haber avanzado y haber podido desarrollar ese plan, pero no vamos a entrar en estos momentos en más debates de los que a nosotros nos interesan, que es que ese plan de carreteras sea una realidad, que las carreteras aragonesas sigan avanzando porque, evidentemente, eso es fundamental para el futuro de Aragón.

No nos tenemos que conformar con hablar de la travesía central, o hablar del desdoblamiento de alguna determinada infraestructura que nos parece importante. Aragón es mucho mayor, es mucho más grande, tiene muchas más carreteras y tiene muchas más necesidades, y evidentemente una buena parte de las inversiones que podamos ser capaces de generar dependerán de una buena red viaria. Por lo tanto, señor

(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]

consejero, nosotros estamos en eso, en que se siga avanzando en ese tema y, desde luego, insisto: nosotros no hemos renegado del Plan Red, pero entendemos que en estos momentos no es una prioridad que nos haga a nosotros seguir planteándolo como un grave inconveniente a la hora de plantear el Gobierno de esta comunidad.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Blasco.
Por parte del Grupo Parlamentario del Partido Popular, señor Campoy.

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

Y muchas gracias y bienvenido, señor consejero, y al equipo que le acompaña.

A este portavoz le ha sucedido lo mismo que al portavoz del Partido Aragonés: que hoy traía simplemente una línea en la cual le agradecía al consejero la exposición y le decía que muchas gracias. Lo que pasa que, a tenor de la brillante exposición del portavoz socialista, hemos tomado cuatro notas que nos vemos obligados a confrontar, dicho sea con el debido respeto.

Hablaba el señor Ibáñez de que había pedido esta nueva comparecencia del Plan Red (decía literal) «para intentar aclarar el estado actual del Plan Red». Desde el equipo popular nos atrevemos a sugerirle que como no lo escurra con agua en el Ebro ahora que baja con riada no se nos ocurre otra forma de poder aclararlo todavía más con todas las aclaraciones que lleva el Plan Red, lo que nos atrevemos a sugerirle.

Decía también que es la crónica de una muerte anunciada. Por supuesto. Desde hace mucho tiempo, y lo veníamos anunciando desde el Grupo Popular por motivos procesales y de forma.

Hablaba también de desprestigiar. Decía que tanto el consejero como la presidenta habían desprestigiado de manera constante y permanente el Plan Red. Mire, señor Ibáñez, este problema no lo generaron ni el consejero ni la presidenta. El consejero y la presidenta han intentado desde el primer día que tomaron posesión de sus respectivos cargos en el Gobierno intentar solucionarlo, siempre con respeto a la ley y siempre con la salvaguarda del interés general. Ponga usted el verbo en el sujeto que quiera, pero esto es lo que hay.

(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]

Hablaba de los contratos. Mire, señor Ibáñez, los contratos se pueden resolver fundamentalmente de dos maneras: de mutuo acuerdo o, cuando no hay acuerdo, en el juzgado, una de las dos partes que no está conforme insta a la resolución, hay una discusión, una confrontación jurídica, y hay una sentencia. En este caso, a pesar de que...

El señor presidente (GALVE JUAN): Le rogaría, por favor, a los señores... *[El señor diputado, CAMPOY MONREAL, sigue con su intervención mientras interviene el señor presidente: «...o continuo yo. Igual aporta algo importante y enriquece...»]*

Señor Campoy...

Les rogaría a los señores diputados, por favor, que dejen hablar o dejen expresarse a los intervinientes.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Le decía, señor Ibáñez, antes de que me interrumpiera, que los contratos se pueden resolver de mutuo acuerdo o en el juzgado.

En esta historia del Plan Red hay un contrato firmado, no por la presidenta ni por el consejero, hay un devenir, hay una historia en la que suceden muchas cosas, pero que al final terminan fundamentalmente con una de las dos partes que solicita la resolución del contrato.

Y, a partir de ahí, con la salvaguarda del derecho y con la salvaguarda del interés general, comienza una negociación que en muchos casos ha terminado y en otros no. Y eso es lo que hay. Yo creo que se entiende muy bien.

Que podemos hablar sobre esto, podemos pedir otra comparecencia para debatir jurídicamente de las resoluciones de los contratos e igual también [*¿...?*] pero esto es lo que hay, señor Ibáñez.

Claro, me decía también: carreteras. Ha hablado de carreteras, de que el interés del Partido Socialista,... Mire, puede parecer a cualquier observador que han estado ustedes doce años haciendo un listado de necesidades de las carreteras de Aragón y ahora, comisión tras comisión, las van sacando una a una, gotita a gotita y las van sacando.

(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]

Claro, cuidado, eso es una estrategia, es una hoja de ruta respetable.

Por el contrario, el Gobierno de Aragón, el consejero y el director general lo que están haciendo es poner en marcha, que prácticamente ya casi está puesto en marcha, un plan general de carreteras 2013-2024. Es otra estrategia y otra manera de hacer política, respetable también, entenderán ustedes.

Y luego, mire, hablaba de hundir el país. Ha dicho: «están ustedes, los del Partido Popular...» Ahí ya me he sonrojado y he esbozado hasta una sonrisa. Decía: «Están ustedes hundiendo el país». Mire, sin comentarios. No dé clases, señor Ibáñez, que puede salir trasquilado y más en política nacional.

Solo le diré dos apuntes. El primero, gracias a las políticas del Partido Popular se han evitado en este país dos hechos a nuestro modo de ver catastróficos para España: en primer lugar el rescate y en segundo lugar los problemas de financiación. y, la segunda, que ustedes no son el mejor ejemplo —y ha hablado usted de gasto y de inversión—, ustedes, señor Ibáñez, no son el mejor ejemplo de inversiones productivas y sí de gastos —apunte, apunte— de gastos improductivos, como el Plan [**¿Red?**]

Muchísimas gracias, señor consejero.

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

Muy bien, pues para responder ahora a todas las cuestiones planteadas, tiene la palabra por un tiempo no superior a diez minutos el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO): Señores diputados...

El señor presidente (GALVE JUAN): Por favor, les rogaría a las señoras y señores diputados, por favor, que mantengan silencio.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO): Señores diputados.

Vamos a ver, el señor Campoy ha llamado la atención de algo que a mí me estaba rondando con todas sus expectativas.

(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]

Yo recuerdo... —saben ustedes que no tengo mucha experiencia en el parlamento, esperaba que el silencio fuera más fuerte— una conversación, una interlocución al Justicia de Aragón, nada más llegar, cuando el Justicia de Aragón ante una pregunta de no sé cuál de los tres grupos parlamentarios que hoy han manifestado su criterio negativo a la solución que le hemos dado al problema que nos hemos encontrado, hacía referencia a que no quisiera que Aragón fuera (y es antes de que pasara) Grecia, no quisiera que Aragón fuera Grecia, no quisiera que Aragón fuera Portugal, no quisiera que Aragón fuera Chipre.

Pues, señores diputados, hemos estado a punto, y todavía no lo tenemos del todo resuelto, de que aquí tengamos un problema similar al de estos tres países de Europa. Y no se trata de saber cuáles son las causas, que yo creo que son evidentes; se trata de trabajar entre todos para evitarlo; y trabajar a débito y con amortizaciones posibles de hacer en vez de trabajar a crédito y pensando que nuestros biznietos resolverán los problemas que dejemos, creo que es una buena asignatura. Y por ese camino hemos trabajado.

Gracias, señor Blasco, por comprender que el gobierno actual, entre las decisiones posibles, que eran escasas las alternativas, muy escasas las alternativas, por comprender que ha tomado una alternativa realista. Una alternativa realista después de conocer los contratos que tenemos, las demandas que teníamos de las empresas consultoras... de las empresas concesionarias, o que inducían a tener, y los informes de nuestros departamentos jurídicos, que nos recomendaban negociar. Que nos recomendaban negociar por la incertidumbre de las resoluciones judiciales, pero que nos encomendaban negociar porque esto habría acabado en el Tribunal Supremo con unos gastos de abogacía y de tasas judiciales superiores a los que vamos a tener.

Esto es una realidad y esto es un cálculo que hemos hecho. Y por eso, por eso el Gobierno de Aragón ha tomado decisión. Claro que ha tomado decisión. Gobernar es tomar decisión ante una situación a la que teníamos que responder porque nosotros somos hoy el Gobierno de Aragón, y el Gobierno de Aragón firmó unos contratos. Creemos que podemos ganar en los tribunales, pero tenemos un riesgo, y ante ese riesgo la decisión ha sido tomar... ante ese riesgo y ante esa deuda la decisión ha sido resolver por mutuo acuerdo cuando los concesionarios nos lo han permitido dentro de un marco

(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 el Gobierno de Aragón ha autorizado a este consejero tras los informes jurídicos, económicos correspondientes.

Y ahora voy a pasar al futuro. Miren ustedes, el futuro ya no es el Plan Red; futuro próximo será resolver Huesca 1, será resolver Huesca 3. Con todo ello, aparte de los diez millones doscientos mil que tenemos en este momento comprometido, pues llegaremos a lo que lleguemos, pero efectivamente no creo que supere los quince millones. Pero no lo sé. Lo que sé es los diez millones doscientos a los que hoy estamos comprometidos por acuerdos.

Pues el Gobierno está planteando el nuevo plan de carreteras. Nuevo plan de carreteras que cuesta mil quinientos ochenta y cinco millones, y de ellos, mil cuatrocientos son millones efectivos en conservación, en mantenimiento y en nuevas obras de Aragón, que tiene metido el 82% de los proyectos que hemos comprado. El 82% para hacerse antes del 2024. O sea, que no hemos comprado en baldío, eh, que tiene comprometido eso. Que ya tienen ustedes en el Boletín Oficial, y me lo habían pedido, lo que vamos a hacer en estos tres años, el trece, el catorce y el quince. Y he pedido una comparecencia para explicárselo mejor en esta sala. Ese es el futuro.

Este es el futuro, futuro en el que esperamos hacer gestión coordinada con todas las administraciones públicas. Futuro en el que... y le puedo traer ahora las licitaciones que están en marcha, licitaciones en conservación extraordinaria en el 2013 por orden de doce millones setecientos ochenta y cuatro mil, con licitaciones en el 2013 de conservación ordinaria, contratos de conservación para funcionar desde diciembre del 2013 a diciembre o a... de 2015 por veintinueve millones de euros, nuevas inversiones en acondicionamiento de carreteras que se pondrán en marcha en el 2013, o ya se están poniendo en marcha, por valor de treinta y ocho millones cuatrocientos doce mil, y obras varias por dos millones cuatrocientos veintitrés mil y licitaciones relativas a travesías por dos millones trescientos treinta y dos mil.

El nuevo plan de carreteras está en marcha. No va a afectar a nuestra deuda ni a nuestros compromisos de futuro y va a mejorar hasta donde podamos la estructura de nuestras carreteras. Y una última precisión: mire usted, el lunes, en Madrid, cuando la ministra de Obras Públicas comentó su proyecto, relativo a la economía primero, a lo que contribuía a la economía de España con su gestión —es muy importante, eh—, la

(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 contribuía con su gestión y con su sufrimiento por no poder contratar más carreteras a la economía de España.

Luego habló de cuestiones generales de política general de infraestructuras, solución de problemas de las autopistas, etcétera, etcétera, y habló de Aragón. Y mencionó que el Ministerio tenía treinta y cuatro mil o treinta y seis mil millones de euros de presupuesto. Mire usted, mi departamento tiene, si sumo los pagos de deudas de las empresas públicas, ciento sesenta millones de euros.

Enfrente tenía yo en el desayuno al consejero de Madrid. Comparen ustedes nuestro presupuesto con el presupuesto de Madrid, de obras públicas, con el presupuesto de obras públicas de Madrid; comparen ustedes el tamaño de la Comunidad Autónoma de Madrid con el tamaño de este departamento, y les aseguro a usted que este consejero, por supuesto, estaría deseoso de tener un presupuesto mucho mayor para conseguir hacer no el 82% sino el cien por cien, no en el 2024 sino en el 2017. Pero la realidad de Aragón derivada de las transferencias que se hicieron — ahí hemos estado casi todos— es la realidad de Aragón; es decir, nosotros tenemos lo que tenemos para financiar un montón de obligaciones que tenemos.

En el debate del estado de la autonomía, a mí me sorprendió que ninguno de los grupos parlamentarios de los que hoy me critican pidiera más inversiones en carreteras. No se pidió. Tienen ustedes las actas. Yo necesito su apoyo. Yo, como consejero de Obras Públicas, necesito su apoyo, el apoyo de todos ustedes. Y lo pido, lo solicito para mejorar las infraestructuras de Aragón. Estamos trabajando en ello con ese escaso presupuesto, ciento sesenta y tantos millones, de los cuales ciento treinta son operativos y cuarenta y tantos son pago de deudas.

Muchas gracias.

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

Muy bien, pues con esta intervención cerramos este punto del orden del día.

Vamos a suspender dos minutos escasos para despedir al consejero agradeciéndole una vez más en esta su comisión.

[Se suspende 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]

[Se reanuda la sesión.]

El señor presidente (GALVE JUAN): Si les parece retomamos el orden del día de esta Comisión de Obras Públicas. Esta mesa, esta presidencia ha sido muy flexible con los tiempos en la comparecencia del señor consejero, entendiendo de la importancia, pero sí que me gustaría que en estas tres proposiciones no de ley todos los portavoces se puedan ajustar, si es posible, más al tiempo de cada una de las PNL que vamos a tratar.

Pasamos al punto número 3, debate y votación de la proposición no de ley número 88/13, sobre las carreteras A-240 que une Sariñena y Bujaraloz y la A-129 que une Monzón-Sariñena-Zaragoza, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su presentación y debate tiene la palabra por un tiempo no superior a ocho minutos el señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Muchas gracias, señor presidente. Bien, pues volvemos a hablar de carreteras, volvemos a presentar una proposición no de ley que podemos entender como continuación de la que vimos en la última comisión y que está dentro de ese único sector del Plan Red que parecía que era el único que iba a ser superviviente pero que ya vemos que desgraciadamente no va a ser así.

A ver, antes de entrar en el fondo de la cuestión me decía el portavoz del Grupo Popular que respeto y que no sé qué y que estamos otra vez que si la oposición..., oiga, miren ustedes, aquí cada uno tenemos nuestra obligación, el gobierno la obligación que tiene es gobernar y en democracia hay una cosa que se llama oposición, gobierno y oposición, y la oposición tiene que hacer su trabajo y me parece muy poco aceptable desde el punto de vista democrático que los grupos que apoyan al gobierno y el gobierno como que no acepten que hagamos oposición, es que es muy complicado, es muy complicado, querer gobernar sin oposición es muy complicado.

Y este grupo parlamentario no pretende dar lecciones de nada a nadie, pero legitimidad tenemos la misma exactamente la misma que ustedes, tampoco más, pero exactamente la misma y les respetamos muchísimo, pero tenemos que confrontar ideas porque lo vemos de forma totalmente distinta y ya digo, me parece que es lamentable que haya que tener intervenciones de este tenor pero la actitud del gobierno y de los grupos que le apoyan, en algunos casos lo hace totalmente necesario.

(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]

Para nuestro punto de vista como oposición, insisto, esta proposición no de ley, estas dos carreteras que planteamos su mejora en esta comarca de Monegros pues es un ejemplo más de la nefasta gestión de este gobierno, de la nefasta gestión del consejero, del consejero de Obras Públicas, y del gobierno del Partido Popular en materia de carreteras que ha decidido, como hemos visto, cargarse el Plan Red sin tener una alternativa viable excepto una, la alternativa del consejero la hemos visto clarísima en su intervención, es no dejar a deber nada.

Y ¿cómo se hace no dejar a deber nada?, no haciendo absolutamente nada, cuando no se hace absolutamente nada en una institución se paga todo, porque como no se hace nada se paga absolutamente todo, pero eso lo que supone es un desastre para la Economía y para el futuro de un pueblo, de una comunidad autónoma o de un Estado que es lo que nos está pasando en estos momentos.

En la comarca de Monegros, como en el resto, no es fácil llegar a un acuerdo de todos los grupos políticos y sin embargo con estos dos tramos de carreteras de los que hablamos, con estos dos ejes carreteros ocurrió. Toda la comarca, todos los grupos políticos se pusieron de acuerdo, todos excepto el señor Torres porque el señor Torres lo que defendía era que se hiciera la carretera que planteó este grupo parlamentario en la comisión anterior.

Todo el mundo, todos los ayuntamientos, todos los grupos políticos apoyaban que se hiciera el eje de Monegros que es Huesca, Sariñena, Bujaraloz, y el señor Torres, como ya dije en la comisión anterior, planteó una plataforma en la que intentó movilizar porque había que hacer la A-131 en lugar de esta.

Bueno, pues curiosamente en la última comisión trajimos una proposición no de ley para darle la razón al señor Torres y los grupos que apoyan al gobierno votaron en contra.

Y ¿por qué se decidió que esta era la prioridad?, lógicamente sin dejar de defender que había que arreglar y mantener y hacer labores de conservación la A-131 porque sencillamente este eje de Monegros es el que mejor vertebra la comarca y es la carretera que más pueblos une de la comarca de Monegros.

Y hay una iniciativa presentada por este grupo parlamentario en estas Cortes, apoyada por todos los grupos incluido el PP, que decía que la priorización de carreteras

(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]

se hiciese en base a población atendida y a vertebración de comarca y está claro que el eje de Monegros es prioritario según estos criterios.

Y vemos con cierta sorpresa, con alegría por una parte, con cierta sorpresa por otra porque lo que no hemos conseguido en dos años de oposición, ni este grupo ni los otros dos de la oposición, que es lo que le hemos pedido al consejero, lo que he dicho reiteradamente en esta cámara, en esta comisión, que se nos diera una priorización, que el gobierno priorizara algo.

Bueno, pues lo que no hemos conseguido nosotros lo ha conseguido la comisión de carreteras, ya me alegro de que exista, que ha obligado al gobierno a, en el avance del Plan general de carreteras, a hacer una priorización de lo que se piensa hacer, por lo menos en un periodo, en el 2013-2016, nosotros hubiéramos preferido que hubiera sido 2013-2015 que es competencia de este gobierno, pero bueno, en el 2013-2016.

Y llama todavía más la atención que de la A-131 que debatimos aquí la comisión anterior, que se votó en contra pero que ya se nos dijo que era una prioridad, muy bien, pero se introduce el tramo Sariñena-Venta de Ballerías, 12,83 kilómetros que es muy importante pero que ahí viven muy poquitos, es donde menos ciudadanos viven de todo el tramo de esa carretera.

Por lo tanto, pues no acabamos de entender la priorización pero bueno, ya digo, finalmente y afortunadamente y gracias a la tramitación que el Plan general de carreteras en vigor obliga para hacer el nuevo, se ha conseguido lo que al gobierno no ha habido manera de meterle en la cabeza que hiciera a instancias de este grupo parlamentario, que era precisamente lo que el avance del Plan general de carreteras dice.

En cuanto al otro tramo, a la A-129, la carretera que comunica Monzón, Sariñena y Zaragoza, decir que es un tramo de carreteras complicado, creemos que es quedarse corto, los vecinos de esa zona lo conocen como la carretera de las olas, las carreteras de las olas, con lo cual podemos decir que tiene un trazado totalmente vertebrador y es otro de los ejes vertebradores de una la carretera de las olas; con lo cual, podemos decir que tiene un trazado totalmente vertebrador y es otro de los ejes vertebradores de una parte importantísima de la provincia de Huesca con la capital y vital para la comunicación con garantías de seguridad para mucha de la población de la provincia oscense, y que además tiene un importantísimo volumen de tráfico.

(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 definitiva, señorías, sabemos la respuesta que va a haber por parte de los grupos que apoyan al gobierno, que así no se puede hacer la política de carreteras.

Yo he dicho que lo he entendido desde el principio, pero que mientras el gobierno no hiciera lo que se le demandaba por parte de la oposición que es decir, oiga, que la situación nuestra es ésta y como no queremos dejar nada a deber es que no vamos a hacer nada en carreteras. Eso es una decisión política que tienen todo el derecho del mundo a tomarla, todo el derecho del mundo. Ahora, nosotros a criticarla el mismo o más. Pero tomen decisiones políticas.

Díganos, y ya les adelanto, que para los socialistas el avance del plan general de carreteras es muy importante. El plan general de carreteras nuevo más importante que el Avance; pero eso no soluciona los problemas de carreteras de Aragón, ¿eh? La solución a los problemas de carreteras de Aragón, a estas dos carreteras que presentamos en esta proposición no de ley y al resto que lo necesitan son los presupuestos generales de la Comunidad Autónoma de Aragón de cada año. O sea, que no se piensen que porque el avance del plan general de carreteras o el propio plan general de carreteras cuando se apruebe diga que se va a invertir del 2013 al 2016 eso es así. Eso no es así. Eso solamente será así cuando en el presupuesto del año 2014 se vea exactamente qué es lo que se va a invertir. Eso lo ves, lo que soluciona los programas de carreteras. Poner en un papel que vamos a hacer, eso no soluciona absolutamente nada.

Termino ya diciendo que los ciudadanos de Monegros, que el señor Torres nos acusaba también en su día de que los engañábamos y les tomábamos el pelo, la tomadura de pelo —se lo digo de verdad— ha sido lo que ha pasado con el tramo Huesca tres del plan de red de carreteras que se vendió como la solución que era el único que se iba a ejecutar; con lo cual, los colectivos sociales, económicos, culturales de todos los ciudadanos de la comarca estaban relativamente tranquilos y cuál ha sido su sorpresa, que lejos de ser eso un beneficio lo que ha sido ha sido todavía un detrimento más en sus carreteras porque ni se van a hacer con el sector tres del plan red ni el gobierno de Aragón está actuando y, como he dicho anteriormente, en estos momentos hay cuatro operarios de la empresa concesionaria manteniendo doscientos veintinueve kilómetros de carreteras y ellos mismo reconocen que hay señales.

(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): Debe ir concluyendo, señor consejero.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Termino ya, señor presidente.

Ellos mismos reconocen que incluso para cambiar una señal tienen que emplear dos semanas porque es imposible hacerlo en menos tiempo. Muchas gracias, señor presidente. Ya he terminado.

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

Por parte del resto de los grupos políticos, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente. Intentaré ser breve.

Decir que nuestro grupo va a apoyar esta iniciativa que presenta el Grupo Socialista. Ciertamente es preocupante y más después de lo que ha trasladado el consejero en relación a como está el sector. El sector de Huesca, el sector tres del plan red. Y en torno a las dudas que nosotros ya denunciábamos en su momento en relación al mantenimiento que se estaba haciendo en una de las vías de comunicación del mismo, en la que une Sariñena con Huesca.

Lo cierto es que en Monegros siempre ha habido una demanda de mejora en las carreteras plenamente justificada. No están en el mejor estado posible, desde luego. No están haciéndose los mantenimientos adecuados en relación a las carreteras que existen y, bueno, hay una indefinición también en el sentido de cómo se hace el mantenimiento entre las brigadas del Gobierno de Aragón y de la concesionaria. De tal modo que nosotros no podemos hacer otra cosa que apoyar esta proposición no de ley, esperando que sirva para impulsar al gobierno en la resolución de un problema en el ámbito de Monegros, también en el ámbito del plan red puesto que parece que tampoco la concesionaria está muy dispuesta a continuar más allá de las demandas que ha hecho de mayores aportaciones económicas y no está muy dispuesta supuestamente porque ahora ya uno no sabe qué creer en relación a que no obtiene financiación para desarrollar los proyectos, que tiene obligación de desarrollar.

(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]

Por nuestra parte nada más, decir que ciertamente las vías que propone el Grupo Socialista sean mejoradas son necesarias e imprescindibles que se hagan y que nuestro grupo va a apoyar la propuesta.

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

Por parte del portavoz de Chunta Aragonesista, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente. Efectivamente, Chunta Aragonesista va a apoyar esta proposición no de ley aunque quería hacer unas precisiones.

En este momento tenemos aquí una situación que efectivamente tenemos por una parte el plan de carreteras, el avance en la orden de 2 abril de 2013. La información pública. Donde se pone un periodo 2013-2024 con lo que va a haber varias legislaturas también ahí incluidas. Y hay un informe de la comisión de carreteras y sostenibilidad ambiental. Ya se habla de que habrá casi mil quinientos millones de inversión.

Esto que recoge algunas de las carreteras que se plantean en esta propuesta, se solapa con que parte del plan red está vivo. Por lo tanto, ese sector Huesca tres que todavía no está decidido qué va a ocurrir porque tiene un aplazamiento según dijo el director general, señor Arminio, de carreteras hasta el cinco de mayo. Crea una situación ambigua porque por una parte está esto pero luego está el plan de carreteras; por lo tanto, ante esa ambigüedad que ofrece la situación nosotros desde Chunta Aragonesista creemos que habría que precisa.

Y como ha dicho muy bien el señor Ibáñez, esta declaración de principios es importante como un planteamiento de proyecto pero hace falta sostenerlo en el presupuesto de cada año. Esa es la gran dificultad, por lo tanto, seguramente aquí tenemos el gran inconveniente.

Yo creo que es necesario tanto la carretera citada en la exposición de motivos, la ciento treinta y uno, que ya se planteó en su momento como las otras dos que se recoge la parte prepositiva, su arreglo porque es una reclamación o solicitud de la comarca de Monegros yo creo que mayoritaria.

(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 tenemos un problema, y es el que acabamos de sustanciar hace un momento con el consejero. No se invierte adecuadamente en carreteras y efectivamente tenemos un grave problema. Fíjense, señorías, si tenemos un grave problema que la propia financiación; es decir, las entidades financieras, que sí que saben mucho de esto porque tienen estudios serios y valoraciones serias, y tasaciones serias de la situación tanto política, como inversora, como financiera a nivel general, no consigue que este sector (Huesca tres) tenga financiación y realmente para hacer frente a cincuenta y cuatro millones de euros. Solamente debe de tener un tercio en este momento.

Por tanto, si ella no es capaz una empresa solvente o ¿¿¿¿????, que no lo ha dicho el consejero pero hay que decirlo, que no es cualquiera. No es capaz de tener esa financiación...¿realmente va a tener el Gobierno de Aragón capacidad financiera para poder sustanciar e invertir este tiempo? Y mientras tanto la siniestralidad va ser mayor el deterioro de las carreteras cada vez mayor.

Yo me alegro que en el plan, en el avance, haya una mayor concreción; pero lógicamente creemos que tenemos un grave problema de precisión en los presupuestos siguientes porque, claro, si hace falta una inversión como decía el plan de casi cien millones de euros cada anualidad, según ha dicho el consejero, en un planteamiento casi casi de plañidera. La plañidera que iba detrás llorando el cadáver en Egipto diciendo: “¡Qué poco presupuesto tengo!”. Bueno, pues si dice eso, lamentablemente mal plan tenemos para las carreteras y para el resto del departamento.

Por lo tanto, dicho esto desde Chunta Aragonesista vamos a apoyar la propuesta por lo menos para ver si aprobándola y apoyada por todos los grupos tenemos más posibilidades de que este sector ambiguo que está en el plan, pero que está también en el plan red sea posible su solución.

Muchas gracias.

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

Por parte del grupo parlamentario del Partido Aragonés, señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Muchas gracias, señor presidente.

(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]

Efectivamente, señor Ibáñez, como usted ha adelantado en su intervención no le vamos a votar a favor por lo mismo que le hemos ido avanzando en otras intervenciones.

Yo hacía, esta mañana también, cuando estaba mirando la proposición y...si hubiéramos aprobado todas las proposiciones no de ley que han ido viniendo sobre las carreteras tendríamos un gravísimo problema porque en estos momentos no tendríamos ni medios, ni presupuesto, ni plan; por lo tanto, nosotros respetamos absolutamente — solo faltaba— y si alguna vez le he faltado a ese derecho le ruego excusas a su necesaria labor de impulso al gobierno. Por lo tanto, no lo tome como un descrédito lo que le estoy diciendo.

Pero sí le tengo que decir que desde luego creemos que es importante que sepan de carreteras en hoy y adelante. Creemos que dentro de eso habrá que establecer prioridades y por eso, se lo hemos repetido en otras ocasiones votamos que no a estas iniciativas. No porque no estemos de acuerdo en que se tengan que hacer, no porque no nos parezcan que sean prioritarias sino simplemente porque no estamos de acuerdo con el método. Nada más, señor presidente.

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

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, señor Lafuente.

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: Muchas gracias, señor presidente. Yo no pensaba hacerlo, pero la verdad es que no dejan otra opción, señor Ibáñez.

Mire, le voy a hacer le mismo paréntesis que usted ha hecho al principio de su intervención y es que, cuando dice que determinados grupos no aceptan que ustedes hagan la labor de oposición se equivoca, porque no hacemos nosotros eso. Lo que usted no nos puede decir es que la valoremos. Y este grupo la va a valorar y la va a seguir valorando, exactamente igual que hace usted con la labor de Gobierno. Pues no faltaba más que por ser grupos que apoyan al Gobierno no pudiéramos valorar la labor de oposición; la podemos valorar y la vamos a seguir valorando.

(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 eso también recoge, que hoy lo ha dicho y lo dijo en la última comisión, que nada menos que le pedía al Gobierno de Aragón que nos dijera cómo teníamos que hacer la labor nuestra respecto de la oposición.

Usted ha dicho del Gobierno que le parece nefasta la gestión que ha tenido. Ese es el calificativo que ha utilizado. Pues yo le digo que la oposición que ustedes hacen me parece demagógica, extemporánea, anclada en el pasado y, además, sin ver los errores del pasado con una visión de futuro. Y eso lo puedo hacer porque pertenezco a un grupo parlamentario que puede analizar y valorar la labor de oposición, y ni usted ni nadie nos va a quitar ese derecho.

Entro en materia.

Mire, en numerosas ocasiones he dicho que el Partido Socialista se estaba dedicando a poner con el dedo y cerrar los ojos, y donde le caía el dedo traía una iniciativa para quedar bien con el territorio. Pero hoy asistimos a una nueva versión, porque como viene de la semana pasada, de la última comisión, asistimos a una nueva estrategia: ustedes están leyendo el *Boletín Oficial de las Cortes de Aragón* de las pasadas legislaturas, están analizando las iniciativas que se trajeron por otros grupos parlamentarios cuando tenían otra labor tan legítima como la de Gobierno que es la de oposición.

Y lo que están trayendo es, después de tres, cuatro, cinco, seis o siete años, iniciativas que se presentaron en su momento, con mayor acierto o con menor acierto, lo desconozco, ni lo valoraré. Pero las están trayendo hoy para coger en renuncios. Esa es la estrategia en la que ustedes están ahora.

Y, claro, ¿por dónde empiezan? Pues por el portavoz. Usted lo ha nombrado ahora mismo cinco veces, cinco veces. Ustedes no quieren arreglar la carretera, ni la de Bujaraloz ni ninguna de Los Monegros, ustedes lo que quieren es pillar al Partido Popular en un renuncio. Qué estrategia, señoría.

Mire, hasta en la propia proposición nombran al portavoz, con lo cual no es una teoría de este portavoz en este momento, sino que es una realidad. Es tan evidente...

Porque tiene tres cuestiones de principio, señor Ibáñez, que es la nueva estrategia que ustedes han marcado. Primero, que no tienen ni idea del momento político y económico que viven, por eso le puedo decir que tienen una labor de

(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]

oposición anclada en el pasado. Ni idea del momento político ni económico en el que viven.

Segunda, que después de año y medio se tienen que refugiar en lo que otros presentamos para hacer una labor de oposición mimética a lo que otros hicieron. Segunda cuestión.

Y, tercera, que a ustedes estas carreteras les dan exactamente igual, pero exactamente igual. Lo que quieren, señoría, es darle un palo al PP, pillarlo en un renuncio. Esa es, de verdad, la cuestión: a ver si conseguimos un titular para que en el territorio los del PP queden en evidencia.

Todo eso es lo que les importa a ustedes.

Fíjese si le importa poco que la carretera (no lo he oído), la 230 no pasa por allí. Fíjese si... No es un error tipográfico, señoría, no lo es. No lo es, porque lo nombra hasta en tres veces y, por lo tanto, eso es lo que no se ve.

Mire, se agarran ustedes al Plan Red, y eso es desde hace un año y medio su *leitmotiv*: el Plan Red, el Plan Red, el Plan Red.

Pero, fíjese, no estaba el trazado; del único eje estructurante del Plan Red que no estaba el trazado completo era de este. Fíjese usted lo que les importa esto.

El que no se haga en este momento por parte de la empresa... Le han dicho que tiene límite, el consejero del Gobierno de Aragón le ha dicho que tiene límite, el 5 de mayo. Si la empresa el 5 de mayo no consigue la financiación para llevar lo que el Gobierno de Aragón incluso está deseando llevar a cabo los trabajos del Plan Red, el Gobierno de Aragón tomará las medidas necesarias para suscribir el acuerdo.

Pero, fíjese, no significa que eso no esté en funcionamiento, que no se estén haciendo grandes obras, a que no se esté trabajando. Eso no es cierto. Se está asegurando su correcto mantenimiento en firme y en cunetas; se están repasando baches y mejorando la visibilidad; y se está mejorando la señalización horizontal y vertical. Para nada se está dejando esa carretera a su suerte.

Mire, además, en un nuevo plan de carreteras se incluyen también medidas muy contundentes en cuatro tramos, de acondicionamiento, y medidas de refuerzo en tres de los tramos.

(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 fíjese si estamos de acuerdo en la importancia de este tramo que le presento a esta comisión una enmienda *in voce*; a ver lo que hacen ustedes con ella, señor Ibáñez. La leo: «Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a, primero, dirigirse a la empresa concesionaria del sector III del Proyecto Red para que lleve a cabo el correcto mantenimiento de las carreteras incluidas en dicho sector. Segundo, dirigirse a la empresa concesionaria del sector III del Plan Red para que, a la mayor brevedad posible, inicie las obras de inversiones en la carretera incluidas en dicho sector.» Por ahora voy bien, ¿no?

«Y, tercero, en el caso de que el punto anterior de esta proposición no de ley resultase inviable, que el Gobierno de Aragón priorice estas actuaciones dentro del nuevo Plan General de Carreteras en el que se encuentra incluidas». Yo espero que usted apoye esta enmienda *in voce* porque, si no, todo el argumento se le va.

Señorías, miren, y acabo: el Partido Popular está gobernando para intentar salir de un pozo oscuro y negro que nosotros no provocamos. Se lo ha dicho antes también el consejero.

No le diré que ustedes, no se lo voy a decir (ustedes no serían tan generosos), no le diré que ustedes, pero no nosotros.

Pero lo que sí que le puedo pedir es una cosa: que con la demagogia y con el poner el dedo y cerrar los ojos no contribuyan a hacerlo más negro y más oscuro.

Gracias, presidente.

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

Bien, se ha planteado una enmienda *in voce*. En primer lugar, me gustaría saber si algún portavoz se opone a su tramitación y, si no es así, que el señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista fije la posición en cuanto a esa enmienda *in voce*.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, presidente.

Yo no quiero corregir al presidente pero creo que, en cualquier caso, tendrá que ser el grupo proponente el que acepte la... Pero como ha dicho que si algún grupo se oponía, no sé a santo de qué...

(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): Discúlpeme, primero era si ningún grupo se opone a esa tramitación, y no es así, y si nadie se opone es usted quien debe fijar la posición de voto en torno a esa enmienda *in voce*.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Tampoco entiendo que haya ningún grupo que se pueda negar pero, bueno, no vamos a entrar en esa discusión.

El problema, señor Lafuente,... mire, me parece un buen intento por su parte pero el Grupo Parlamentario Socialista no quiere coger en ningún renuncio al Partido Popular, eso ya lo hace el Partido Popular solo, no necesitamos nosotros hacerlo, porque nada más hay que leer el *diario de Sesiones* de la legislatura anterior. Oiga, que es que el calificativo que usted tiene... y tiene todo el derecho del mundo a valorar la labor de la oposición, faltaría más, pero es que eso no es lo que hacían. Lo que hacían... Hoy sí que lo ha hecho usted, pero la comisión pasada no hizo lo mismo, señor Lafuente; léase el *Diario de Sesiones*.

Entonces, ¿qué duda me plantea esa enmienda que me está planteando, aparte de que no la conozco y solo la he oído? Tengo aquí el avance del Plan General de Carreteras 2013-2016. Aquí no aparece lo que usted me está ofreciendo en la enmienda *in voce*, con lo cual me está vendiendo... me está queriendo confundir. Entonces no le puedo aceptar la enmienda *in voce* porque me está ofreciendo una priorización que en estos momentos ya está hecha y que lo tengo aquí por escrito y está colgado en la red. De la Nacional 240 no hay ni un solo tramo, y de la A-129, de la intersección de la Nacional II hasta el límite de la provincia de Huesca, con lo cual, señor Lafuente, lo siento pero no puedo aceptar la enmienda y votaríamos la proposición en los términos en los que se ha presentado.

Muchas gracias.

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

Muy bien, pues si les parece vamos a pasar a la votación.

¿Votos a favor de esta proposición no de ley? **Ocho**. ¿Votos en contra? **Diez**.

Por ocho votos a favor y diez en contra decae esta proposición no de ley.

Si les parece, pasamos al turno de explicación de voto.

(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]

¿Señor Aso?

¿Señor Briz?

¿Señor Blasco?

¿Señor Ibáñez?

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Muy brevemente, solamente para decirle al señor Lafuente que nos acusa de que no tenemos ni idea del momento económico ni político... ¿A usted le parece que somos marcianos? Señor Lafuente, usted sabe que yo soy alcalde de un municipio de Aragón, con lo cual lo tengo bastante complicado para no enterarme de la situación económica ni del momento que estamos viviendo.

Y yo soy alcalde de un municipio que estaba gobernado por mi partido político anterior con una gestión brillante y estamos teniendo problemas. Pero yo, como alcalde de Calanda, lo que hago es gobernar con los recursos que tengo y, en fin, ya decidirán los ciudadanos de Calanda si lo estoy haciendo bien o mal. Yo creo que lo estoy haciendo bien y lo estoy haciendo distinto a como lo harían ustedes si gobernarán porque faltaría más, es que si no tendríamos que empezar..., en lugar de que parece ser que las previsiones es que en este parlamento en legislaturas futuras pueda haber algún partido más, lo que debemos hacer es el partido único y ser todos del partido único, vamos, eso sería el objetivo de algunos de ustedes, pero la cosa ya le digo que no va por ahí.

Creo que el argumento que usted ha pretendido emplear para de alguna forma hacernos caer en la trampa pues creo que está claro, cójase el avance del Plan general de carreteras y vea que estos tramos que usted ofrecía en la transacción no están priorizados al menos en lo que hace referencia al primer tramo del Plan general de carreteras 2013-2016 y esa ha sido la razón por la que no le hayamos aceptado la transacción.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Ibáñez. Señor Lafuente.

(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 LAFUENTE BELMONTE: Pues muchas gracias, presidente. Usted señor Ibáñez ha dicho que no quiere que el Gobierno de Aragón se dirija a la empresa para que haga un correcto mantenimiento, usted señor Ibáñez, del Partido Socialista, ha dicho que no quiere dirigirse a la empresa para que a la mayor brevedad haga las obras de inversiones en esas carreteras y usted señor Ibáñez, representante del Partido Socialista, ha dicho que no quiere que en el punto anterior de la proposición no de ley se incluya este eje como prioritario.

Y ya le digo, no está, eso es lo que quería este grupo parlamentario incluirlo y usted es el que ha provocado que no se pueda. A usted esta carretera, a ustedes, al Partido Socialista esta carretera no les importa nada y lo han demostrado diciendo que no a estos tres puntos muy concretos.

Pero fíjese, además se cree que lo hemos hecho con una trampa, se cree el ladrón que todos son de su condición, en absoluto. Lo hemos hecho por una cuestión de convicción, porque lo mismo que defendimos la semana pasada en la Comisión de Obras Públicas, hemos defendido hoy aquí, lo mismo.

Otros no hicieron lo mismo porque le recuerdo señor Ibáñez que usted y su grupo parlamentario votaron por dos veces, por dos veces, y por unanimidad de estas Cortes arreglar la A-131. ¿Saben cuántos años les quedaba para hacerlo en su gobierno? Tres. ¿Sabe lo que hicieron? Nada, absolutamente nada, tres años gobernando ustedes con un acuerdo, con dos acuerdos unánimes de estas Cortes.

Y hoy nos quiere convencer de que esta carretera le importa algo cuando este grupo parlamentario toma una decisión de apoyarla definitivamente y lo que aquí queda hablado es lo que se escribe, eso es lo que queda, que el Partido Socialista no ha querido arreglar esta carretera ni que figure como eje prioritario.

Gracias, presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias. Muy bien, pues pasamos al siguiente punto del orden del día, punto número 5, perdón, punto número 4, debate y votación de la proposición no de ley 103/13, sobre el trayecto ferroviario Zaragoza-Lérida, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón. Tiene la

(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]

palabra el señor Aso para la explicación de esta proposición no de ley por un tiempo no superior a ocho minutos. Cuando quiera, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente. Pues la proposición no de ley que trae nuestro grupo es como consecuencia, ustedes lo habrán conocido también en medios de comunicación e incluso por quejas de los usuarios, de una situación que se da entre los viajeros que se desplazan diariamente a la ciudad de Lérida, de Lleida, y que se cifra en torno a unos doscientos, de la misma manera que también los hay, aunque sobre esas cantidades de pasajeros no conocemos datos, de los que se desplazan en sentido contrario, es decir, de los que vienen a la ciudad de Zaragoza a trabajar desde la ciudad de Lleida.

Desde luego, nosotros consideramos, creo que es lo sensato, que los desplazamientos que se tienen que producir de manera diaria, fundamentalmente como consecuencia de que tienen obligaciones familiares en ambas ciudades, tanto en la ciudad de Zaragoza como en la ciudad de Lérida, como decía, lo sensato sería utilizar el tren como medio de transporte habitual habida cuenta de que es el medio de transporte más rápido, el que tiene la posibilidad de hacer las cosas, que ofrece la posibilidad de hacer más cosas en el viaje mientras te estás desplazando porque es más sostenible y porque disminuye el riesgo de accidentabilidad y desde luego nosotros lo que consideramos es que en aquellos casos en los que hay una periodicidad frecuente de viajeros pues que pudieran ser también más económicos y se pudieran ofertar distintas modalidades de viajes para que saliera más rentable.

Como decía, ha habido quejas, nosotros fuimos conocedores de unas quejas que nos trasladaron usuarios, también fue reflejado en algunos medios de comunicación, supongo que algunos grupos parlamentarios también han recibido quejas por parte de estos usuarios en las que ya no solo es que pongan sobre la mesa lo que a ellos les sucede sino que lo comparan con otras situaciones en las que Renfe está tratando de manera desigual a rutas que podíamos catalogar como muy similares.

En la proposición no de ley hablo de la situación fundamentalmente entre Barcelona y Figueras en las que, pues bueno, se ofrecen bonos AVE y ofertas de precios más asequibles y, lo que es más interesante, la posibilidad de comprarlos con antelación

(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]

sin el riesgo a perder ese billete en el caso de que un día puntual no lo uses, porque una de las situaciones que se les está dando es que tienen que adquirirlo con bastantes meses para conseguir los precios más asequibles pero que luego, a lo mejor, por un día concreto no lo pueden utilizar por una razón familiar o personal y no pueden más que perder el dinero de ese billete.

Por tanto, como esa situación tampoco se da y ellos son concededores de que no se da en otras localidades, pues nos plantearon esta circunstancia para que fuéramos concededores y trasladáramos esta situación también al competente en esta materia que, en este caso, como viene siendo habitual, es el ministerio y fundamentalmente Renfe.

Por tanto lo que nuestra proposición no de ley pide es bastante sencillo, lo conocen ustedes, es básicamente dos puntos en los que solicitamos que Renfe trate el tramo Zaragoza-Lleida por línea AVE en igualdad de condiciones que la Lleida-Barcelona o la Barcelona-Figueras en lo que respecta a las posibilidades de venta y combinaciones de abonos así como la comercialización de precios de los billetes de los usuarios.

Decir en ese sentido, por razón de una cuestión que es importante o que ellos valoran como importante, es que se les ofrece a los ciudadanos que se desplazan entre Barcelona y Figueras el Avant al mismo precio que el AVE, por tanto en ese sentido también tenemos una cuestión que creo que es importante reflejar.

Y el segundo punto que Renfe ponga abonos tipo Avant que se puedan gestionar con flexibilidad, a precios razonables, en la línea Zaragoza-Lleida, Lleida-Zaragoza también evidentemente, en igualdad de coste por kilómetro a otras líneas como pudiera ser la Barcelona-Figueras.

Esta es la proposición no de ley que hoy traemos, que consideramos que es justa de trato, en el sentido de que los ciudadanos aragoneses sean tratados igual que los de otras ciudades del Estado español.

Por tanto lo que solicitamos es nada más y nada menos que esa cuestión y creemos que vale la pena que los grupos de la cámara apoyemos esta iniciativa.

Nada más y muchas 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 para el representante de Chunta Aragonesista, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Voy a ser breve porque tenemos otra propuesta semejante a la que acaba de plantear Izquierda Unida y efectivamente nosotros también tuvimos conocimiento de estos usuarios que viajan todos los días a Lleida, esos exiliados a tiempo parcial, que, bueno, pues hacen uso de este transporte y lógicamente pues tienen una situación que posiblemente, como ha ocurrido siempre en Aragón, ha sido de agravio, nunca se ha reconocido unos abonos más económicos ni unos billetes distintos que ha sido algo solicitado constantemente.

Yo no sé si hay que entrar en comparación con otros lugares o no, en este caso se hace, pero lo que creemos nosotros, y así lo hemos propuesto en nuestra proposición no de ley, es que se debe mejorar la oferta, por lo menos que las ofertas que se realicen en todo el territorio que tiene soberanía Renfe o Adif pues lógicamente, en este caso, sea semejante y no haya ningún tipo de diferenciación.

Y es verdad que en algunos lugares se puede comprar y validar en cualquier momento los billetes y aquí hay una rigidez mayor que tiene que ser con mucho tiempo y con muchas dificultades.

Por lo tanto creemos que es razonable el planteamiento, se asemeja mucho a lo que nosotros hemos planteado y por lo tanto vamos a votar a favor.

Nada más, señor presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Briz. Por parte del Grupo Parlamentario Aragonés, señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Muchas gracias, señor presidente.

Bien, tenemos ahora una proposición no de ley muy parecida a la que vamos a ver a continuación y por lo tanto va a ser difícil realizar un debate diferente de una y de otra porque la diferencia mayor que encontramos entre la de Izquierda Unida y la de

(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]

Chunta Aragonesista hace referencia a que señala cómo deben de ser esos abonos y la de Chunta Aragonesista es más general.

Yo, señor Aso, ya le anticipo que si no hubiera estado la de Chunta Aragonesista le hubiéramos planteado una enmienda que hubiera ido en la línea del texto de Chunta Aragonesista. Por eso ya le anticipo que habiendo como hay dos votaciones, anticipo ya que votaremos en contra de la Izquierda Unida y a favor de la de Chunta Aragonesista porque nos parece más completa y nos parece y nos parece que abre mucho más las posibilidades que se abren en un tema que nos parece justo que, efectivamente, ya fue aprobado en un momento determinado con una proposición no de ley en el sentido de que se trabajase en ese sentido, puede ser en tres meses, como dice Chunta, o no, porque eso dependerá también de Adif, pero tampoco nos parece mal que se urja en el tema.

Y por lo demás estamos de acuerdo en el fondo de las dos proposiciones no de ley, únicamente, insisto, nos parece que habiendo la posibilidad de votar una que nos convence más ya que amplía las posibilidades de los usuarios que nos parece que deben de ser respetadas y que desde luego se deben de contemplar en condiciones similares a las que se dan en otros lugares del Estado español, votaremos esta en contra pero ya anticipo que porque votaremos a favor la siguiente de Chunta Aragonesista.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Blasco. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señora Broto.

La señora diputada BROTO COSCULLUELA: Gracias, presidente. Nuestro grupo va a votar a favor de esta proposición no de ley.

Y además yo creo que con este apoyo no hacemos más que manifestar el apoyo, si es posible por unanimidad, de esta comisión para que pueda trabajar el consejero en una propuesta que él decía que tenía clara ya en septiembre del 2011 que era trabajar para bajar los precios, bajar los precios de los billetes de tren, estamos hablando de este trayecto, pero de todos los trayectos.

Y lo que hemos visto hasta ahora pues ha habido una pequeña rebaja en los trenes Zaragoza-Madrid, se pueden acoger a una rebaja de un 35% si se compran diez billetes por adelantado, pero claro, en esta situación de crisis ¿quién puede comprar diez

(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]

billetes por adelantado? Yo creo que desde luego es un coste que la mayoría de los usuarios no pueden asumir.

En este caso estamos hablando del trayecto Zaragoza-Lérida, de personas que..., hay bastantes personas que utilizan a diario este tren, que en algunos de los casos no pueden obtener las ventajas que tienen respecto al tiempo y respecto a la comodidad de ir en tren, se tienen que ir o bien en su coche, bien en autobús, porque no pueden asumir el precio que en este momento tiene.

También está claro que tenemos que facilitar la movilidad y luego por otra parte es muy importante la homogeneidad. Si es que en algunas de los trayectos esto se permite por qué no se va a permitir en el trayecto Zaragoza-Lérida.

La verdad es que la cuestión aquí es un tema de masa crítica, de dónde hay masa crítica y dónde no la hay, pero lo que está claro es que si nosotros queremos mantener los servicios aquí, lo que no podemos aceptar es una discriminación negativa, es que tenemos que tener una discriminación positiva, pero es que en este caso es que la tenemos negativa.

Y lo que está claro es que hablando de comunicaciones, hablando de trenes, hablaba la ministra de que tenía que ser lo más rentable posible, pero nosotros lo que decimos es económica y socialmente y por lo tanto vamos a apoyar esta proposición no de ley prácticamente con los mismos argumentos que utilizaremos en la de Chunta Aragonesista.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señora Broto. Por parte del Grupo Parlamentario del Partido Popular, señor Campoy.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Muchas gracias, señor presidente. Señor Aso, el Partido Popular coincidimos esta vez con el Partido Aragonés en el análisis y en la exposición que ha hecho acerca de esta proposición no de ley y también anticipamos que vamos a votar en contra de esta proposición no de ley y vamos a votar a favor de la de Chunta Aragonesista.

Y eso aún con el matiz que le tenemos que decir que estamos totalmente de acuerdo en lo que usted solicita, en el fondo de lo usted solicita en la proposición no de

(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]

ley, y que estamos absolutamente de acuerdo en decir que son razonables todas las peticiones que usted hace, que usted plantea en la proposición no de ley que ha planteado.

Ahora bien, en este momento está abierto un diagnóstico global acerca de los servicios de ferrocarril en Aragón, en estos momentos se está trabajando para tener encima de la mesa un plan de servicios ferroviarios para Aragón y no parece razonable solicitar este cambio al ministerio, a Madrid, en tanto en cuanto no se tengan los resultados de los trabajos que están puestos en marcha en estos momentos, en tanto en cuanto no se tenga el plan de servicios ferroviarios de interés para Aragón.

Por lo tanto le votaremos en contra.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Campoy. Señor Aso, parece ser que las posiciones están bastante claras, bastante fijas, si les parece vamos a pasar a votación de esta proposición no de ley.

¿Votos a favor de esta proposición no de ley?: ocho.

¿Votos en contra?: diez.

Pues decae esta proposición no de ley por ocho votos a favor y diez en contra.

Si les parece pasamos al turno de explicación de voto. Señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Sí, gracias señor presidente. En primer lugar para agradecer a Chunta Aragonesista y al Partido Socialista el apoyo a esta iniciativa.

La verdad es que es posible que uno cuando plantea una iniciativa no tenga que entrar en comparaciones, pero también es posible que puestos a no entrar en comparaciones tampoco hablemos del Zaragoza-Lérida y lo hablemos en términos generales.

A mí lo que me parece grave es que ustedes compartan la iniciativa y por una cuestión de matiz no pueda salir una iniciativa porque ustedes podían haberse abstenido y haber permitido que la iniciativa saliese adelante.

(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]

Yo creo, francamente, que si ustedes están de acuerdo lo que podían haber hecho es abstenerse, facilitar que la iniciativa saliese adelante o haber planteado una enmienda *in voce* o transaccional o como ustedes hubiesen considerado.

Creo, francamente, que los ciudadanos que utilizan esta vía conocen perfectamente la situación, hacían una referencia muy clara a la situación que se está viviendo en una zona y por eso se hizo la relación expresa a esa cuestión.

Yo, francamente, no acabo de entender, desde luego mi grupo no acaba de entender, cómo ustedes, que dicen estar de acuerdo, no han facilitado cuanto menos con su voto que la iniciativa pudiese haber salido adelante.

Más allá de esa cuestión pues entiendo que pueda haber alguna razón política, al final usted ha dado alguna razón que pudiera estar detrás de eso, en el sentido que se está estudiando una reordenación del sistema de Renfe en Aragón que entiendo que también afectaría a la siguiente iniciativa, por mucho que no se compare con otros territorios.

Por tanto yo, sinceramente, desde la perspectiva de mi grupo, no acabo de entender cómo ustedes diciendo que están de acuerdo no han facilitado la aprobación de la iniciativa con la abstención cuanto menos y lo que no entiendo tampoco es por qué modificar los horarios cuando se compara no sirve en base a que hay una restructuración pendiente y cuando no se compara con otros lugares parece ser que sí que va a servir.

Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Aso. Señor Briz no, señor Blasco, señora Broto, señor Campoy... Nada.

Muy bien, pues entonces, si les parece, pasamos al último punto del orden del día. Debate y votación de la proposición no de ley número 111/13 sobre el sistema tarifario de la línea del AVE Zaragoza-Lérida presentada por el Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista. Para su presentación y debate y por un tiempo no superior a ocho minutos tiene la palabra el señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias señor presidente. Bueno, esto es jugar con ventaja, saber cómo acaba la novela antes de empezar a leerla.

(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]

Espero que esto no sirva para entrar en colisión con nadie ni con nada porque a veces sin querer te encuentras en situaciones embarazosas que tú no has propiciado, pero bueno, quede eso dicho por lo menos.

Yo decía hace un momento, y aprovecho porque el tema del ferrocarril es un tema interesante y de total actualidad en Aragón, yo creo que es bueno que aquí podamos utilizar también este tiempo para hablar de ello.

Desde que entra en funcionamiento la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona ha habido una reivindicación tradicional aragonesa, por encima de todo, da igual de los partidos que venga, Chunta ha estado ahí también, para solicitar abonos que paliasen el altísimo coste de los trenes y estamos en esa tesitura todavía, en ese contexto.

Hicimos una pregunta al señor consejero Alarcón sobre los billetes del AVE en 2011, una pregunta oral en pleno, si le parecían adecuados los costes establecidos por Renfe de los billetes de AVE y el consejero decía que no conoce los costes derivados de la prestación sobre la recaudación que generan o sobre la inversión. No sabe el precio, si permite la cobertura o no de los costes.

Bueno, él no concretó nada, si le parecía o no, pero que parecía que Renfe ha manifestado su voluntad de adoptar un sistema de gestión similar a las compañías aéreas de bajo coste.

Bueno, pues la realidad es que los costes son cuarenta y ocho euros ida y vuelta de Lérida a Zaragoza, hoy he ido a Zaragoza, o sea, que es un coste aceptable pero según las economías no es tan aceptable si todos los días tienes que hacer ese recorrido. Por lo tanto pedíamos ya en aquel entonces.

También en fecha de noviembre de 2012 presentamos una proposición no de ley para que se revisase el sistema tarifario existente entonces en la línea de alta velocidad y como se sabía que iba a haber cambios interesantes y que estaban en esta línea pues se aprobó por unanimidad.

Decíamos que las Cortes de Aragón instasen al Gobierno de Aragón a que se dirija al gobierno central para que en el plazo de seis meses revise el sistema tarifario existente en las líneas de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, propiciando el establecimiento de abonos u otros descuentos que permitan rebajar el alto precio del

(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]

tren AVE inasumible para un gran número de ciudadanos”. Eso se aprobó y eso se cumplió posteriormente el 8 de febrero.

Ha introducido Renfe una serie de modificaciones en la política de precios y rebaja algunos precios de billetes del AVE si se adquieren con mucha antelación mediante la página web u otros mecanismos, pero no resuelve la problemática que se producía con anterioridad en algunos sectores concretos como el que estamos planteando.

Vecinos de Zaragoza, como ha dicho el portavoz de Izquierda Unida, señor Aso, que se desplazan desde Zaragoza a Lleida, pues no se benefician de estos descuentos de los precios del AVE. Pueden ser un centenar de personas, que no por ser pocas es importante, sino que yo creo que lo importante sería que Aragón tuviese los mismos derechos que todo el territorio del Estado. Esa es la gran cuestión: los mismos derechos en cuanto a ofertas y en cuanto a precios. Y, además, tienen dificultades para cancelarlos, etcétera, etcétera.

Ahora ya saben sus señorías que plantean un abono de diez viajes pero que tampoco les soluciona el problema porque ya tenía un descuento de ida y vuelta del 20%, es decir, que eso tampoco lo arregla excesivamente.

Entonces, lógicamente, en otros lugares (sin entrar en concreción, ya sabemos estos que se han citado anteriormente y otros lugares) se puede adquirir los billetes con mucha más flexibilidad, sin antelación, y se pueden modificar sin ninguna penalización. Aquí, si anulan el billete, les puede costar entre ocho y quince euros.

En definitiva, creemos que es un sistema injusto, siendo que hay precedentes en otros lugares en que esto es diferente, ¿por qué no en Aragón?

Y eso es lo que solicitamos, es decir, además de beneficiar si se puede a estos usuarios concretos que se trasladan, tanto... yo creo que aragoneses que se trasladan y también catalanes que a lo mejor vienen a Zaragoza, o sea que yo creo que el camino puede ser el inverso. Pero creemos que Aragón tiene que tener los mismos derechos o, si no se les quiere llamar derechos, las mismas condiciones que el resto de ciudadanos españoles. Esa es la cuestión.

Y, por lo tanto, ahora que se está negociando en Fomento todo el tema del futuro de los trenes aragoneses, tanto convencionales como no convencionales, a lo mejor era

(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 momento adecuado de poner sobre la mesa algunas cuestiones importantes. Y no quedaríamos aquí, sino que los abonos fuesen hacia Madrid y hacia Barcelona también.

Por todo eso, planteamos una proposición no de ley que creemos que es bastante clara, general; en todo caso, en tres meses que se revise el sistema tarifario existente en el trayecto Zaragoza-Lleida de la línea AVE, implantar un sistema de abono que favorezca a los usuarios habituales (porque las rebajas que ha habido benefician a los usuarios ocasionales), de tal forma que no se penalice la cancelación o variación de fechas y horarios y que la rebaja del precio del trayecto no vaya condicionada a la antelación de la adquisición del billete.

Yo creo que es algo claro, no insisto más. Pero a pesar de saber el resultado de la votación, yo creo que sería muy interesante que esto se aprovechara para impulsar esa negociación que se está haciendo en Madrid, que lo interesante sería saber, señor Campoy, qué es lo que están negociando y algún día nos enteraremos. No está... bueno, pues señora Martínez, qué es lo que están negociando.

En todo caso, es importante que esto se apruebe porque creo que estamos aquí en el parlamento para defender los intereses de los ciudadanos y en este caso creo que lo estamos haciendo.

Muchas gracias.

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

Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Sí.

Muy brevemente para decir que nuestro grupo va a apoyar esta iniciativa. A fin de cuentas no han pasado muchas cosas significativas en la vida política española desde la anterior moción como para cambiar mi posición de voto.

Por lo tanto, ratificar mi intervención en la anterior iniciativa y decir que nuestro grupo votará a favor de esta iniciativa.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias, señor Aso

Por parte del Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, señor Blasco.

(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 BLASCO NOGUÉS: Sí. Muchas gracias, señor presidente.

Tampoco —estoy con el portavoz de Izquierda Unida— ha habido motivos para cambiar el voto, por lo tanto votaremos a favor de esta proposición no de ley de Chunta Aragonesista.

Sí que querríamos, ya que lo ha hecho el portavoz, añadir algún tema en relación con lo que es el transporte ferroviario que nos parece importante, ya que lo ha sacado.

Creemos que estos días está habiendo varias reuniones y ayer, por lo menos, lo que nosotros pudimos escuchar o leer en los medios de comunicación era que el consejero adquiriría un compromiso en relación con esas posibles líneas deficitarias. A nosotros nos parece importante también resaltarlo porque cuando hay tantas dudas razonables al respecto cuando se está haciendo una negociación, nos parece también importante resaltar esa postura en la que el consejero afirmaba que el Gobierno de Aragón complementaría aquellas líneas deficitarias que Fomento no hiciese.

Nos parece importante apostar por el ferrocarril y lo hemos dicho en otras ocasiones, pero en este momento estamos hablando de una tarifa muy específica, y un tren muy específico y un tren muy concreto, que también nos parece que existe una repensada bastante importante.

Decía antes a la proposición no de ley de Izquierda Unida que le hubiéramos presentado una enmienda en estos términos, porque nos parece importante que no solo para la línea (aunque aquí se hable de Zaragoza-Lleida) Zaragoza-Lleida, sino para todas aquellas otras en las que hay viajeros en la línea AVE, se puedan aplicar y se puedan llevar a efecto las medidas que se están aplicando en otras ciudades y en otras líneas.

Por lo tanto, desde ese punto de vista, nos parecía más oportuno, ya que teníamos la oportunidad de hacerlo en estas dos proposiciones no de ley, insisto, como he dicho antes, en votar esta a favor.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señora Broto.

(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 señora diputada BROTO COSCULLUELA: Gracias.

Sabemos ya el final de la película pero nos parece importante que esta proposición no de ley se apruebe por unanimidad porque, entre otras cosas, supone un apoyo para que el consejero pueda reivindicar estas tarifas que sean adecuadas para que los usuarios puedan viajar y usar este medio de transporte.

Además, es importante en un momento en el que estamos trabajando, que el Gobierno de Aragón está trabajando para lograr que esos trenes deficitarios puedan continuar.

Yo la verdad es que no me alegro de que el consejero diga que las líneas deficitarias las va a asumir el Gobierno de Aragón. Pienso que se tendrían que asumir desde el Ministerio de Fomento, no lo tendríamos que asumir los aragoneses. Pero, en todo caso, nosotros sí que vamos a apoyar esta proposición no de ley, nos parece importante.

Desde luego, estamos en una situación de discriminación respecto a otros territorios. Yo creo que tenemos que reivindicar y tenemos que trabajar y el Gobierno tiene que hacerlo y para eso queremos apoyarle, para que no se produzca esta situación en la que unos viajeros vean la diferencia que se está utilizando entre unos trayectos y otros.

Hablábamos antes de algunas de las rebajas que se han producido, de las dificultades... pero además yo creo que se tiene que facilitar, porque es que no se facilita. Cualquiera de ustedes que quiera utilizar las rebajas que se han producido entre el trayecto Zaragoza-Madrid, prueben, vayan a la página web y verán las dificultades que van a tener para poder utilizar en este momento esas mejoras en las tarifas.

Por lo tanto, nosotros votaremos a favor porque, entre otras cosas, lo que tenemos claro es que cuando estamos de acuerdo en algo votamos a favor; eso de estamos de acuerdo pero no votamos, era para mí algo, de verdad, desconocido en el parlamento.

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

Por parte del Grupo Parlamentario del Partido Popular, señora Martínez.

(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 señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Sí. Pues gracias, presidente. Buenos días.

Yo también voy a ser breve porque esto de ser la última siempre es lo que tiene, que ya está todo o lo fundamental ya manifestado por los que me han precedido.

Bueno, nuestro grupo parlamentario siempre ha creído... Mi primera intervención en estas Cortes fue precisamente ante esta comisión, defendiendo una iniciativa sobre la estación de Monzón, me parece, me decía el portavoz de Izquierda Unida. Ya siempre hemos defendido, desde ese primer momento, un ferrocarril competitivo, moderno y que evidentemente vertebré el territorio. Creemos que esa función vertebradora es esencial.

En este momento lo que traemos a colación o a debate es fundamentalmente el sistema tarifario. Todos los portavoces de mi grupo, ya desde el año 2007 y seguramente en legislaturas anteriores, han defendido que los precios del AVE, de las líneas de alta velocidad, tienen que ser acordes con la calidad de los servicios que se prestan.

Evidentemente, nosotros estamos también en esa dialéctica. El propio consejero ya lo ha manifestado que la idea del ejecutivo aragonés es mantener y mejorar en la medida de lo posible, evidentemente, los servicios ferroviarios que se prestan en nuestro territorio y seguramente para mejorar esos servicios sería necesario igualar las condiciones que los usuarios del ferrocarril tienen en otras comunidades autónomas o en otras líneas.

Por lo tanto, nosotros creemos que en el caso concreto que nos preocupa, que es fundamentalmente el de los usuarios habituales, fundamentalmente trabajadores (hay funcionarios, había médicos, me parece, en el artículo que leíamos en el periódico que nos suministraban los servicios jurídicos), creemos que es esencial satisfacer las necesidades de esos colectivos.

Y sí que es verdad que, estando de acuerdo en el fondo, quizá, de la anterior PNL, ha sido una pena no votarla, porque sí que le digo al portavoz de Izquierda Unida que desde el ejecutivo aragonés se está realizando un estudio de todas las necesidades, se ha contactado tanto con sindicatos como alcaldes, es decir, con el territorio también,

(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]

para intentar llegar a un *quorum*, a un acuerdo, el mejor posible, para elaborar el futuro plan de servicios ferroviarios en Aragón.

Por lo tanto, como le decía, yo pienso que el esfuerzo de Renfe y el esfuerzo del ministerio en mejorar las tarifas que, señor Briz, creemos que sí, que realmente benefician, quizá la línea era Madrid-Zaragoza-Barcelona, beneficia, creemos que sí, que beneficia. Seguramente no serán suficientes ni igualitarias en todos los territorios, pero sí que creemos que, evidentemente, debe implantarse algún sistema de mejora tarifario que beneficie también a los colectivos a los que hoy se refiere esta iniciativa. Por lo tanto, sin extenderme más, vamos a votar a favor.

Muchas gracias.

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

Muy bien, pues yo creo que las posiciones están bastante claras y además ya se han anunciado en la anterior proposición no de ley. Si les parece a sus señorías vamos a pasar a la votación.

¿Votos a favor de esta proposición no de ley? **Unanimidad.**

Pasamos al turno de explicación de voto. ¿Por parte de Izquierda Unida de Aragón? ¿Chunta Aragonesista?

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Muy brevemente, señor presidente.

Agradecer el voto favorable de todos los grupos parlamentarios y, efectivamente, tratar de plantar estas tarifas nuevas sería lo ideal y yo creo que el consejero tiene ahí una labor que hacer.

Y lo único que quiero decir y me van a permitir una pequeña licencia sin ánimo de nada más que de ser licencia. Espero que después de julio, que son los tres meses preceptivos (abril, mayo, junio, julio), sea cuando se haya decidido qué son o no son obligaciones de servicio público y que no sea esto un cuento mágico de premio de consolación para que los aragoneses se sientan un poco mejor después de julio.

Simplemente era una licencia, que espero que no sea así, sino que sea lo contrario, que todas las relaciones sean obligaciones de servicio público y que en julio no tenga que haber ningún tipo de compensación que sea esta o cualquier otra.

(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.

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

¿Señor Blasco? No.

¿Señora Broto?

¿Señora Martínez?

Muy bien, pues si les parece retomamos el punto número 1 del orden del día, lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

El punto número 6, ruegos y preguntas. ¿Algún ruego? ¿Alguna pregunta?

Muy bien, pues no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión *[a las trece horas y veintitrés minutos]*. Buenos días.