

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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. Buenos días, señoras y señores diputados. Si les parece, siendo la hora indicada, vamos a iniciar esta Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, correspondiente al día 10 de diciembre del 2014. *[Se inicia la sesión a las diez horas y treinta y cinco minutos].*

Como viene siendo habitual, el punto número uno lo dejamos para más adelante. Y vamos por, bueno, por acuerdo de los portavoces de los diferentes grupos políticos, vamos a tratar los puntos número dos y tres, con un debate conjunto y una votación separada. Y sería el punto número dos. Debate y votación de la proposición no de ley 293/14 sobre las líneas de tren que unen Zaragoza y Teruel, Teruel y Valencia, Huesca y Valencia, presentada por Grupo Parlamentario Socialista y la proposición no de ley número tres, debate y votación de la proposición no de ley número 299/14 sobre la realización de los proyectos necesarios para desarrollar el denominado Corredor Ferroviario Cantábrico Mediterráneo, presentada también por el Grupo Parlamentario Socialista. Para la presentación y defensa de ambas proposiciones no de ley tiene la palabra el señor Ibáñez por un tiempo, que en este caso va a ser mucho más amplio que si se trata de una proposición no de ley normal. Cuando quiera señor Ibáñez.

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

Buenos días, señorías.

Bien, no hemos tenido inconveniente en que se haga el debate conjunto porque, ciertamente, como me decía el portavoz del Partido Aragonés, ambas proposiciones no de ley van por la misma vía, no, aunque las quisimos presentar de forma independiente, porque tampoco sabíamos si se iba a coincidir el debate en una misma sesión o no, y porque, en definitiva, aunque es la misma vía, estamos hablando de un corredor que va desde Zaragoza hasta Teruel y Valencia y que en lo que se refiere a viajeros en estos momentos, pero que tiene que ser en un futuro un corredor fundamental para el transporte de mercancías, como es el Corredor Cantábrico Mediterráneo.

Por lo tanto, la primera proposición no de ley de lo que hablaba y de lo que habla es de mejorar el servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en esas líneas, en la línea que une Zaragoza con Teruel, Teruel con Valencia y Huesca con Valencia, y, como digo, en la otra iniciativa se trataba de hablar del futuro Corredor Cantábrico Mediterráneo, de ese corredor, que tiene que unir los puertos de Santander y de

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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]

Valencia y que es un proyecto a nuestro juicio, extraordinario y fundamental para el desarrollo y para la vertebración y para el desarrollo de la economía en buena parte de nuestra comunidad autónoma.

Empezaré por lo que era la primera iniciativa, y en ese sentido, pues bueno, saben que hemos hablado muchísimo en esta legislatura de transporte de viajeros por ferrocarril, pero desgraciadamente, a nuestro juicio, los avances han sido muy pequeños.

Desde el Gobierno, tanto el Gobierno de España como del Gobierno de Aragón se nos ha dicho que tenemos concretamente en esta línea, un ferrocarril del siglo XIX y que el ferrocarril del siglo XXI debería ser de otra forma, que tiene otra razón de ser y la razón de ser que, según el consejero tiene que tener, es que los viajeros se comuniquen con una velocidad mayor de la que obtienen con el automóvil y contaminando menos.

Pero claro, para eso, lógicamente ¡hay que hacer cosas! ¿Y qué cosas ha hecho el Partido Popular, tanto en el Gobierno de España como en el de Aragón, señorías? Pues realmente ha hecho bastante, bastante poco.

Si hablamos de lo que fue la declaración de obligación de servicio público, pues ahí vemos cómo se produce una discriminación que no entendemos desde la provincia de Teruel, de ninguna manera, porque bueno, relaciones como la Burgos-Vitoria-Pamplona, con un 8,4 o la León-Gijón, con un 4,1 o Madrid-Arcos de Jalón con el 7,3, Málaga-Ronda con 8,2, Valladolid-Santander con el 9,9.

Todas esas se declararon y algunas más que no les voy a cansar por decirles todas, se declararon obligaciones de servicio público. Y curiosamente, las relaciones Zaragoza-Teruel y Valencia-Teruel tienen un aprovechamiento superior al 10% y, sin embargo, no fueron declaradas obligaciones de servicio público.

Hay otras: Almería-Linares-Baeza con el 10,2, Coruña-Ferrol con el 13,3, Miranda de Ebro-Vitoria, 13,3, Victoria-[...?] el 14, que todas estas tienen un aprovechamiento inferior a la relación Huesca-Valencia que tiene o tenía un aprovechamiento cuando se hizo el estudio del 14,6. Y esto es en relación con otras comunidades autónomas, pero incluso dentro de la propia comunidad autónoma, con la provincia de Teruel se vuelve a producir una discriminación porque mientras el tramo Zaragoza-Huesca con un 5,5% de aprovechamiento, sí se declara de obligación de servicio público, pues el Teruel-Valencia, con un 10,4, no.

O el Zaragoza-Lérida con un 10,1 sí, y el Teruel-Zaragoza, con un 10,9, no. O el Zaragoza-Arcos de Jalón con un 11,8 sí, y el Valencia-Huesca, con 14,6, no.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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 lo tanto, insistimos, se produce una discriminación. Una discriminación que no acabamos de entender, porque ninguna de las relaciones que unen Huesca con Valencia, Teruel con Zaragoza, o sea Teruel con Zaragoza y con Valencia, en ninguna de ellas se ha aplicado criterios de rentabilidad. Digamos, no económica, de rentabilidad social, como sí que se ha hecho en algunas otras relaciones que el Gobierno de España declaró de interés, de obligado de servicio o público.

Y, desde que se aprobó este plan de racionalización y que el Gobierno acordó, que no firmó, porque ya sabemos que firmar lo firmó recientemente, pero desde que se aprobó el convenio por el que el Gobierno de Aragón se tiene, se obliga, nos obligamos los aragoneses a pagar esas obligaciones que no se han declarado de obligación de servicio público, las tenemos que pagar con nuestros presupuestos cuando insisto, en otras comunidades autónomas se han utilizado otros criterios y eso lo sigue sufragando el ministerio y no la comunidad autónoma.

Por lo tanto, aquello que se nos dijo al inicio de la legislatura de que los convenios que se hacían en otras legislaturas, que no se iba a hacer en ésta porque todas estas cosas tenían que cambiar, pues el tiempo lo que ha demostrado es que nada más lejos de la realidad, y no ha sido así.

Por otra parte, siendo esto así, aparte de que la infraestructura no es que no se hagan inversiones, es que prácticamente no se mantiene, ahora se nos dice que en este año electoral va a haber un mantenimiento brutal, lo que no se ha hecho en los tres o cuatro años anteriores parece que se va a hacer todo en el 2015, cosa que desde luego no nos creemos ni de lejos, pero aparte de las infracciones, como digo, hay otros problemas que es el tema de las tarifas. Las tarifas son más caras. La relación de Teruel y Zaragoza, la tarifa general en autobús es 10,30 euros. En el tren media distancia, 19,35 euros. La tarifa joven en autobús, 9,27, en el tren, 15,50. Ida y vuelta, 10,30 en autobús, 15,50 en tren. Y la senior 9,27 en autobús, 11,60 en el tren.

No sé cómo alguien quiere con estos precios que se pueda realmente o que el objetivo sea competir con el autobús. Y nos encontramos con cosas tan, tan maravillosas, tan increíbles, que se puede viajar entre Zaragoza y Madrid por 16,35 euros, cuando la distancia es el doble que hay entre Teruel y Valencia. Y el tiempo de viaje, curiosamente es la mitad. El precio entre Teruel y Valencia es de 17,40 y la distancia entre Teruel y Segorbe es similar a la que hay entre Barcelona y Gerona, el

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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]

tiempo de viaje de Teruel a Segorbe en tren de media distancia es de una hora treinta y cinco minutos. El AVE Barcelona-Gerona, treinta y siete minutos.

El precio del viaje de abono Teruel-Segorbe de 7,70 y el precio de abono Barcelona- Gerona, 6,90.

Con todas estas condiciones, señorías, es de todo punto de vista imposible que estas líneas de tren sean competitivas con la carretera. Y, ya lo hemos dicho en alguna ocasión, la obligación de servicio público se tiene que revisar a los dos años. Desde que se puso en marcha la obligación de servicio público y el convenio, la línea entre Teruel y Zaragoza-Teruel-Valencia ha perdido el 25% de viajeros.

Por lo tanto, corremos el riesgo de que en cuanto se revisen las OS , dentro de poco tiempo, pues nos digan que ya ni siquiera cumplimos con lo que se aprobó en el primer momento y nos declaren ya no de obligación de servicio público y sea el Gobierno de Aragón el que en el próximo convenio tenga que pagar la ronda, como dice el señor Briz en algunas en algunas ocasiones.

Además de las tarifas, pues lógicamente está el tema de los horarios. Los horarios no se corresponden a la demanda y lo que ha hecho curiosamente Renfe y suponemos que de acuerdo con el Gobierno de Aragón, los retrasos que tienen los trenes en esta vía, que en estos momentos estamos hablando de retrasos de entre siete y veintidós minutos, pues sencillamente lo que han hecho ahora ha sido cambiar los tiempos de viaje para sumir los retrasos, pues lo que han hecho ha sido ampliar los tiempos de viaje.

Por lo tanto, estamos en estos momentos entre Zaragoza y Teruel, estamos en tiempos de viaje anteriores a 2007, anteriores a que el Gobierno de España se gastara trescientos millones de euros en esa línea.

Por lo tanto, si tenemos unas tarifas más caras, si los tiempos de viaje son más caros, si los trenes no hay forma de que puedan llevar una velocidad media decente por las limitaciones temporales de velocidad que hay por el estado de la vía, en fin, blanco y en botella. Lo que nosotros creemos y lo que no llegamos a entender y ojalá alguien nos lo explique es cuál es el interés del Gobierno de Aragón y del Gobierno de España para quererse cargar las líneas convencionales de ferrocarril en la provincia de Teruel.

A continuación, y no sé señor presidente, cuánto tiempo llevo, hablaré de lo que es la segunda iniciativa de lo que es el Corredor Cantábrico Mediterráneo.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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 el último pleno le hacíamos una pregunta al consejero. En estos momentos está abierto el plazo para que los Estados presenten ante la Unión Europea los proyectos dentro de la red básica, de los proyectos de infraestructura de la red transeuropea de transportes. El consejero nos contestó que la TCP no está en la red básica-cosa que no le habíamos preguntado- pero lo que no nos dijo es que lo que sí que está en la red básica es Zaragoza, con su plataforma logística, que es el centro donde se junta el Corredor Cantábrico en estos momentos y el Corredor Mediterráneo, los dos ejes, los dos ejes de transportes que los Gobiernos de España y Europa han decidido. Por lo tanto, ahí tenemos poco margen.

Y en lugar de decirnos que se van a pedir subvenciones, pues para ese nudo que va a ser la plataforma logística de Zaragoza va ser el punto de encuentro y para ese Corredor Cantábrico Mediterráneo del que estamos hablando, pues nos dice que van a pedir subvenciones para EL Canfranc, que afortunadamente también está dentro de la red básica, pero no nos dijo absolutamente nada.

O sea, parece ser que sigue durmiendo el sueño de los justos el proyector Cantábrico Mediterráneo, ¡el que ustedes quieren hacer! Yo no sé, yo técnicamente ya les he reconocido siempre mis limitaciones, no soy ingeniero de caminos, no sé si el proyecto que se planteaba era muy ambicioso o poco ambicioso, ni si es el que hay que hacer o hay que hacer otro.

Pero en cualquier caso lo que sí que tenemos que hacer es hacer algo para que los trenes que suben de levante a Zaragoza para ir al norte, en lugar de subir por Teruel-Sagunto, de Sagunto a Teruel, se marchen a dar la vuelta por Tarragona, porque les es más rentable, porque por esa vía es imposible que circulen trenes con determinadas cargas, con determinados número de vagones y en la situación en la que se encuentra la vía.

Por lo tanto, lo que pretendemos con esta proposición no de ley es que desde Aragón se convenza al Gobierno del Estado para que solicite subvenciones...¡claro! ¡El problema de estas subvenciones que hay que poner parte del del Estado miembro! Pero si realmente el Gobierno de España y el Gobierno de Aragón estuvieran interesados en que este corredor de mercancías, en este caso, que como digo, puede ser fundamental, conectar los puertos de Zaragoza, o sea perdón, de Valencia y de Santander y como complemento con la “Y” vasca, con el de Bilbao, a una distancia, a un tiempo de viaje de unas cuatro horas aproximadamente, pues lo que podría suponer, no solo para

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Zaragoza y para Teruel, sino para Logroño, para Pamplona, en fin, podía ser un corredor para transporte de mercancías muy potente del que, señorías, en esta legislatura ¡nunca más se supo!

Ustedes dicen que no les gustaba el proyecto anterior, pero del suyo no han sido capaces de ejecutar ni tampoco un céntimo de euro.

En los presupuestos del Estado del 2015 hay cien mil euros y sí ahí aparece el convenio, los 2,7 millones de euros famosos que ya nos los han vendido, catorce veces y aún están sin ejecutar, y que vuelven a aparecer en el convenio y tengo que reconocer, pero si sirve para esto no sirve para lo anterior, esos 2,7 millones de euros que se nos vende es para que las mercancías puedan funcionar con un poquito más de comodidad.

El sistema de comunicación tren-tierra sirve para las mercancías. En absoluto sirve para el transporte de viajeros del que hablábamos con anterioridad.

En definitiva, nos parece un auténtico despropósito, un auténtico desastre que se quiera justificar con esos cuarenta mil millones de euros que dicen que se encontraron en el Ministerio de Fomento, pero con esos cuarenta mil millones de euros que se encontraron en el Ministerio de Fomento de deuda que dicen ustedes que yo siempre he dicho que no sé si es cierto o no, en Galicia, por ejemplo, se están haciendo inversiones que se cuentan por cientos de millones de euros y en otras comunidades autónomas y en Aragón, señorías, y así lo veremos también en el próximo pleno que interpelaremos al consejero sobre estos temas, sobre la inversión de obra pública en carreteras, pues en Aragón, la inversión de obra pública ha caído a unos niveles totalmente inusitados y que no eran previsibles en ninguno de los casos, a pesar de la situación económica y a pesar de esas razones que ustedes dan que para nosotros no son otras que sencillamente el poquito peso, por no decir nulo, peso político que esta comunidad autónoma y el Gobierno de esta comunidad autónoma tiene en Madrid.

Esperamos y deseamos contar con el voto a favor a estas dos iniciativas, porque, se lo digo con total sinceridad, lo decía el otro día cuando hablábamos de la presa del embalse del recrecimiento del embalse de Santolea, si de verdad alguien pretende que se crea el discurso de que Teruel importa, que la línea Zaragoza-Teruel-Valencia, es prioritaria y que nos interesa de verdad tanto en transporte de viajeros como en transporte de mercancías, eso no es compatible, señorías, con votar en contra de estas dos iniciativas. Muchas gracias, señor presidente.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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 Ibáñez. Bien se han presentado dos enmiendas para cada una de las dos PNL es que estamos debatiendo en este momento por parte del mismo, así que para su presentación y defensa tiene la palabra en representación del Partido Aragonés, el señor Blasco. Señor Blasco.

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Gracias señor presidente. Buenos días.

Efectivamente, nos encontramos ante dos proposiciones no de ley que aunque hablan de temas distintos, pero se puede hablar conjuntamente, porque estamos hablando de una vía de gran importancia desde diversos puntos de vista.

El señor Ibáñez, yo creo que ha hecho una relación importante de las virtudes y defectos y tengo que decir que en alguna buena parte de lo que usted ha dicho, es verdad, si queremos una línea competitiva, si queremos una línea con unas infraestructuras adecuadas, una línea que se adapte a la realidad de lo que se está demandando es evidente que se tienen que seguir realizando las inversiones que se llevan tantos años solicitando y esperando.

Inversiones que en Aragón siempre llegan tarde, mal y nunca. Porque yo estaba recordando esta mañana hablando de infraestructuras en general, pues que para conseguir la autovía Mudéjar tuvieron que pasar ¡no sé si veinte años! Quiero decir, que no, precisamente las infraestructuras en Aragón no van a la velocidad de la luz. Y ha sido siempre así. Yo no sé si es que no tenemos presidente del Gobierno de Aragón o no tenemos la suficiente fuerza como en otras comunidades orgánica, pero es verdad que aquí en Aragón las cosas de palacio van excesivamente despacio.

Y siendo esa la realidad también tenemos que reconocer que, por mucho que los Gobiernos dicen que están invirtiendo, pues las inversiones, van, van despacio. Y van despacio en dos ámbitos que son de los que a las proposiciones no de ley importantes, importantes los dos, aunque diferentes por lo que supone.

En primer lugar, lo que es el transporte de viajeros. Es evidente que hemos debatido sobre este tema bastante y ha dejado claro que como modo de vertebración del territorio, el tren tiene una importancia y, por lo tanto, tenemos que procurar seguir manteniéndola y para que eso sea una realidad, se ha hablado aquí de la necesidad de tener nuevas infraestructuras adecuadas, las tarifas adecuadas, la adaptación a la demanda, la modernización tanto de las líneas como de los sistemas de transporte.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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 deterioro que año tras año están sufriendo, lo difícil que es hacerla, ser competitivos cuando no se están cumpliendo las expectativas que se presentan delante de los usuarios. Todo eso es verdad, y lo hemos hablado aquí y hemos tenido diferencias, aunque por parte del Gobierno de Aragón siempre se ha dejado claro el interés en seguir manteniendo esas infraestructuras. Yo creo que los convenios de los que hemos hablado en estos días atrás, que es una prueba de ello. ¿Suficientes o insuficientes? Pues seguramente siempre insuficientes. Siempre insuficientes, porque estamos viendo que Teruel sigue necesitando apoyos muy específicos para seguir manteniéndose en unas situaciones cada vez más complicadas como las que tienen.

Por lo tanto, desde ese punto de vista no podemos sino estar de acuerdo en que hay que seguir realizando los trabajos necesarios para que esas infraestructuras ferroviarias y como usted dice en la proposición no de ley, en cuanto a las tarifas, la adaptación de los horarios, etcétera, sea suficiente.

En esa proposición no de ley realmente lo que nosotros hacemos es modificarle algún tiempo del verbo. Realmente en el contenido en cuanto a su esencia fundamental, estamos de acuerdo y por eso no, prácticamente no le cambiamos nada de lo que es el contenido intrínseco de la ley. Es decir, hoy se ha visto hoy que aquí las labores de los grupos que apoyan al Gobierno o a la oposición a veces se distinguen por matices en los tiempos del verbo.

Bueno, pues en ese caso nosotros vamos más por ahí, aunque insisto en el fondo en lo que es el meollo de esta proposición no de ley estamos de acuerdo porque nos parece que realmente se tiene que seguir trabajando y se tiene que seguir realizando los esfuerzos necesarios.

En cuanto a lo que es el corredor Cantábrico Mediterráneo, pues no hace mucho, en otro debate que tuvimos también se hablaba de la necesidad de no competir, no establecer como antagónicos lo que era la travesía central, el Corredor Mediterráneo o El Canfranc, a nosotros nos parece que son tres infraestructuras absolutamente necesarias. Que cada una cumple con un objetivo distinto, una más próxima, otra más a medio plazo y otras seguramente más a largo plazo, pero que desde el punto de vista del Partido Aragonés no hay que renunciar a ninguna de las tres.

Y es evidente que El Canfranc, ya lo ha comentado usted, bueno, pues lleva sus pasos lentos, pero ahí está. Pero es verdad que la travesía, o sea el Corredor Cantábrico Mediterráneo tiene una importancia estratégica muy alta, porque realmente une de los

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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]

puertos del Mediterráneo con el Cantábrico y eso a través de Teruel, a través de Zaragoza y como usted ha dicho, de las otras comunidades vecinas, que crearía unas sinergias importantes en cuanto a creación de riqueza, puestos de trabajo.

Pero para eso hace falta también una apuesta clara por las inversiones en esos tramos. En este caso no solo en Aragón, sino en otras comunidades vecinas. Pero es verdad, y usted ha empezado diciéndolo, que va todo por la misma vía que el desarrollo, la modernización y la actualización de esas infraestructuras, redundaría tanto en beneficio de lo que es el transporte de pasajeros, como lo que es la apuesta clara por este corredor, que insisto, con independencia de los otros que nosotros nos referiremos también como importantes, se necesitan.

Y además un corredor del que también llevamos hablando bastante tiempo y que, desde nuestro punto de vista, tiene una gran importancia estratégica para el futuro de lo que es el transporte de mercancías en general en el Estado español.

Por eso también en esa proposición no de ley nosotros modificamos el exigir por el seguir trabajando. Creemos que es un tema que no se ha parado, aunque es verdad que no lleva la rapidez que a nosotros nos gustaría, pero en cualquier caso, señor Ibáñez, nosotros insisto, en el fondo de la cuestión estamos absolutamente de acuerdo con las reivindicaciones que usted hace y nos gustaría que si no es así exactamente, como lo hemos escrito, sí que pudiésemos llegar a algún acuerdo, porque, en definitiva, lo que valoraríamos sería que estas Cortes sacasen un acuerdo unánime en relación con unos temas en los que ya hemos demostrado suficientemente y en otras ocasiones, que es mayor lo que nos une que lo que nos separa.

Por eso esperamos poder llegar a unos acuerdos, si es posible y si usted lo ve bien, posteriormente, en relación con las dos proposiciones no de ley. Nada más y gracias señor presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muchas gracias señor Blasco. Turno ahora de los Grupos Parlamentarios no enmendantes. En representación de Izquierda Unida, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Sí, gracias, señor presidente. Pues bueno, volvemos a hablar de ferrocarril. Hay una cuestión al hilo de la intervención del portavoz del Grupo Socialista, que desde luego ya denunciarnos en su momento todos,

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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]

ustedes incluidos, en relación a cómo se establecían los baremos para medir los índices de ocupación, que es tan sencillo como que, en función de los tres que utilizaban, pues salían unos baremos mayores o menores de ocupación, y eso dependía del número de plazas que tenían los ferrocarriles, de tal modo que te encontrabas con cuestiones muy, bueno, llamémoslas graciosas, como que el tren de Monzón a Zaragoza podría tener índices de ocupación menores que el de Canfranc, cuando es obvio que va mucho más gente.

Por tanto, creo que hasta ese punto lo hicieron mal, hasta el punto de cómo evaluar los criterios de ocupación de los servicios ferroviarios. De hecho es una cuestión que hasta el mismo Gobierno de Aragón hizo llegar al ministerio para intentar cambiar de opinión en relación a ese asunto.

En la cuestión que nos ocupa, lo que es el ferrocarril entre Teruel, Valencia, Huesca, que hablan las dos proposiciones no de ley que han sido agrupadas pues, bueno, la primera cuestión, que es obvia, es la falta de mantenimiento y la falta de inversión en esta infraestructura, pero que va en aumento en el resto de infraestructuras de la comunidad autónoma que no tienen que ver con el AVE. Hay una pérdida manifiesta de inversiones por parte de Adif en lo que son las estaciones, en lo que es la infraestructura, en lo que es el material que utiliza Renfe para también prestar los servicios en el ámbito de la comunidad y todo eso, al final, pues repercute en un peor servicio, en una peor calidad y, desde luego, en una menor utilización.

Hablaba la proposición no de ley de una necesidad de inversiones de ciento sesenta y nueve millones de euros para solucionar estas cuestiones. Ciento sesenta y nueve millones de euros, traducido a kilómetros AVE, una medida que a mí me gusta utilizar mucho, no llega a diez. Con menos de diez kilómetros de AVE, al coste medio de línea AVE, teníamos arreglado esta historia.

Por tanto, lo que ha faltado en los sucesivos gobiernos ha sido voluntad política por arreglar esta infraestructura y por hacerla digna a los usuarios que, como bien se ha dicho, puede ser en el ámbito de las mercancías y también puede ser en el ámbito de los pasajeros.

Si queremos que el tren sea competitivo hay diferentes factores que afectan.

El primero lo ha citado el señor Ibáñez: el precio. El segundo, los horarios, la presencia o no de mayores frecuencias y la duración de los tiempos de viaje. Si los tiempos de viaje no son competitivos, sin duda alguna no va a haber utilización del

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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]

ferrocarril. Y también, y como puede ser de otra manera, la calidad del servicio, que tiene también que ver con cuestiones, como ya he señalado con anterioridad, con la utilización cada vez mayor de trenes que Renfe pone en servicio que son bastante antiguos.

Pondré un ejemplo. En relación la línea Huesca-Zaragoza, por ejemplo, el autobús tiene una frecuencia de cada treinta minutos sale uno a partir de las seis y media de la mañana. Por tanto, estamos hablando de muchísimo volumen de autobuses que hace esta línea.

Sin embargo, nos vamos al tren y tenemos seis trenes regionales que hacen el mismo tramo.

Por tanto, es obvio que es una voluntad política por desarrollar el ferrocarril entre de las dos ciudades más pobladas de Aragón, en este caso concreto Huesca y Zaragoza. Si hubiera una voluntad inequívoca, pues podría ser útil, habida cuenta de que, como he dicho, a nivel de autobús hay frecuencias suficientes y eso es como consecuencia de que hay usuarios que lo utilizan.

En relación al coste, por ejemplo, estamos hablando de 7,5 euros en el caso del tren y, sin embargo, el bus 7,90, a lo que habría que sumarle los descuentos que podrían hacerse en cualquiera de los dos medios de transporte.

Por tanto, entendemos que en el ámbito de la comunidad y, lógicamente, en el ámbito de la línea Teruel-Valencia-Zaragoza, no ha habido voluntad por desarrollarla. La voluntad se demuestra andando y concretamente en los Presupuestos Generales del Estado. Como he dicho, con menos de diez kilómetros AVE habría estado resuelta la modernización integral del tramo aragonés.

Por tanto, nosotros vamos a apoyar la iniciativa, las dos iniciativas que finalmente van a ser tratadas en una sola y, por tanto, esperamos que esta infraestructura cuente en adelante con el respaldo del Gobierno central, el Gobierno central, en este caso el Partido Popular, pero que en anteriores legislaturas estuvo en manos del Gobierno socialista y que tampoco hizo gran cosa por impulsar la misma.

Nada más y muchas gracias.

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

Turno ahora del representante del Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista, señor Briz.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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 BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías.

Bien, pues hablemos por enésima vez de trenes.

Lo que ha dicho el señor Ibáñez desde Chunta Aragonesista lo suscribimos desde el principio hasta el final y vamos a hacer un ejercicio testimonial, supuestamente para aprobar una iniciativa que plantea una defensa a ultranza de la vertebración territorial de Aragón, sobre todo de la zona turolense, que todos los grupos supuestamente, esperemos, que el señor Lafuente dirá su palabra por el Partido Popular, vamos a intentar votar a favor pero, evidentemente, en el presupuesto del Estado, proyecto de presupuesto que ya creo que está siendo votado en los diferentes Congreso y Senado, hay cero euros para el corredor Cantábrico Mediterráneo, cero euros, y para la línea Zaragoza-Teruel cincuenta mil, dos partidas de cincuenta mil y dos millones setecientos mil, supuestamente, para el famoso arreglo del tren, la base, toma de tierra, etcétera, bueno, Teruel, Cuarte, etcétera, que además el Gobierno de Aragón va a tener que poner la cantidad suplementaria.

Yo lo que no acabo de entender es que, claro, lo que no acabo de entender es que esté el señor Garcés en Madrid y que no haga nada por Aragón. Eso ya no lo entiendo, yo como aragonés, me pongo ya el primero, como aragonés, no entiendo cómo no por hacer nada más.

Y luego, el señor Alarcón dice que hay sesenta y siete millones de euros para Aragón en inversiones ferroviarias del 2015. A mi me gustaría que me dijera, dónde está, señor Lafuente, aquí en los presupuestos, ¿Dónde?, lo quiero ver, ¿dónde? Sesenta y siete y dieciséis para Teruel. También lo quiero ver, ¿dónde? Me gustaría mucho saber eso porque, claro, si eso fuese así, a ese nivel de inversión, si nos hace falta, dicho por el señor Garcés, ciento ochenta millones, cuando se reúne en Plaza— ya lo dije aquí en septiembre— Valencia-Teruel, Teruel-Zaragoza, nos harían falta ciento ochenta millones, pues con estas cantidades que dice el señor Alarcón sacaban cuatro plurianuales.

Por lo tanto, yo no lo acabo de entender todo esto porque, si fuera cierto, pues, ¡hombre! aparecería con claridad y yo no lo pudo encontrar.

Por lo tanto, insisto, es un ejercicio testimonial, pero la realidad es que en los presupuestos no hay ninguna cantidad recogida.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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 yo creo que es una buena oportunidad para defender una posición firme, pero además es una buena oportunidad para defender el corredor Cantábrico Mediterráneo y es famosa Y vasca. Yo creo que es la clave, si es que la clave está ahí. Es decir, que el eje, la travesía central, si eso es música celestial, eso es, vamos, fuego de fogeo.

Pero bueno, insistimos en ello, el Partido Popular ha hecho pues una especie de bandera y de buque insignia con este tema, y yo creo que no hay nada, de nada, de nada.

Mire, señor Lafuente, se lo digo ya por si acaso tiene la tentación. El señor Jordi Sebastián, ¿se acuerda usted de este señor?, pregunta en Europa sobre solicitud de ayudas para la reapertura de la línea Canfranc-Pau. Pregunta y dice, claro, porque además de preocuparse por el corredor— no, lo digo por contrapunto, es que a veces hay que plantear contrapuntos—el corredor Mediterráneo, que sí que se preocupa, claro, como valenciano que es, faltaría más, es como si el aragonés no se preocupara del Ebro, sería un imbécil, bueno, pues en definitiva lo que vengo a decir es que pregunta en Europa y dice: «en 2013— ¿se acuerdan ustedes en 2013 lo que hicieron, las ayudas aquellas famosas? no sé si se acuerdan, no quiero tampoco ser más incisivo— la Comisión Europea rechazó la solicitud de cofinanciación— rechazó porque eran muy malas, eran malísimos los proyectos, fatales, horror, bueno dicho por la Comisión— las solicitudes de la cofinanciación presentadas por los Gobierno de Aragón y/o Español en relación con estudios y actuaciones para la reapertura del ferrocarril internacional Canfranc-Pau». Y hacemos dos preguntas, mejor dicho, hace el señor Jordi Sebastián, el diputado del Grupo Primavera Europea: «¿Qué proyectos se han presentado en 2014 y, en su caso, cuáles han sido aprobados para su cofinanciación y cuales han sido rechazados y por qué motivo?». Y otra pregunta: «¿Cuál ha sido la cuantía de la ayuda solicitada en los proyectos aprobados y en los rechazados?».

Bueno, dicho esto, pues a ver si conseguimos enterarnos de qué va a ocurrir con toda esta cuestión.

Claro, el problema fundamental es que yo creo que hay un planteamiento estratégico desde 2012— y recuerdo las primeras propuestas que hicimos aquí los grupos parlamentarios sobre el tema de la obligación de servicio público, qué iba ocurrir con la racionalización del ferrocarril—yo creo que hay una estrategia para eliminar el tren convencional, que no es rentable, y dejar solamente en vía— y, literal— en vía, la alta velocidad, como ha hecho dicho el señor Aso, que es lo que prima, Galicia también,

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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 el tren convencional. Todo aquello que no sea rentable, desde las mercancías, desaparecerá porque van a privatizar.

Y es la cuestión. Entonces, claro, la pescadilla que se muerde la cola: malas estaciones, malos horarios, malos trenes, significa eso que la gente va abandonando el ferrocarril, lo va abandonando y por eso estamos el 24% menos que, claro, cuando revisen dentro de dos años, 2015, porque fue en julio de 2013. En 2015, cuando revisen, dirán: mire usted, como no llega ni al 15%, ni de lejos, pues ya le quitamos lo que queda y usted siga pagando o los eliminamos.

Por lo tan tanto, yo creo que la estrategia es clara. Y, claro, si a eso y vas, y cuando te subes en el autobús, y algunos vivimos la línea ferroviaria porque nuestros pueblos están en esa zona, en el ferrocarril, vas a coger el autobús y te dicen: mire usted, cuatro euros, y vas a coger el tren y dice: seis euros. Con un 30% más pues es muy difícil la competencia y los horarios tampoco son competitivos.

Por lo tanto, yo creo que si Adif no invierte, porque no invierte, y los tramos cada vez son más lentos, eso está claro, además los retrasos son constantes, bueno, hemos hablo de estadísticas y se decía que de Valencia a Huesca había cuarenta y ocho servicios que habían llegado tarde. En fin, esto es constante.

Por lo tanto, dicho todo esto, cansados de hablar de todo esto, de que hay limitaciones, de que no hay inversiones, de que hay voluntad política de mejorar esto, de que la línea Cantábrico-Mediterránea y esos cinco mil millones de los que hablaba el PP, dice, bueno, es que, claro, el PSOE quiso hacer una cosa faraónica y eso no puede ser, todo eso, los cuarenta mil millones, traigamos a colación todo lo que sea necesario.

Lo que queda claro es lo siguiente, que nosotros vamos a apoyar esta iniciativa como ejercicio político y de voluntad política y como ejercicio de dar a conocer a Madrid nuestra perspectiva en Aragón.

Pero lo que sí que queda claro, y vuelvo a mi planteamiento de las rondas, fíjense, en Aragón pagamos los servicios ferroviarios, cuando pagamos nuestros impuestos, es decir, al Estado, que luego no se reflejan aquí— se acuerdan lo de la financiación que está por ver—, cuando pagamos el convenio, que el señor Alarcón religiosamente paga, aunque le hacen algunos descuentillos porque las cosas no están bien del todo y, tercera cuestión, cuando vamos a la taquilla a pagar. Tres veces, copago tres veces. Esa es la realidad.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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 lo tanto, señores del Partido Popular, como esto va tan bien, a ver si lo mejoran esto.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Gracias, señor Briz.

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

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: Pues, muchas gracias, señor presidente.

Señor Briz, antes de empezar la intervención, yo no soy nadie para dar consejos, se lo digo, además créame que de corazón lo pienso así, no soy nadie, pero usted, cuando habla del señor Jordi Sebastián lo que hace usted es, una comisión posterior a un Pleno en el que yo hable de él, lo que hace usted es como el mal boxeador, que cuando le pegan en el hígado agacha el costado y le vuelven a pegar en el hígado y agacha el costado y lo que está haciendo es el reconocimiento expreso de donde hay que pegar, porque lo que hace usted es decir: esto me ha dolido, por lo tanto, le quiero rebatir. Yo, haga lo que quiera, pero cada vez que me dice en una comisión el tema que le dolió a usted en la última, pues seguiremos por ese camino. Ya le digo, yo no soy ningún diputado para dar absolutamente ninguna cuestión.

Lo primero que quiero hacer es enmarcar mi posición, señoría, la posición del Grupo Parlamentario Popular. La voy a enmarcar en tres cuestiones.

Quiero ser constructivo, no quiero entrar en el «y tú más», que a usted le gusta y lo ha demostrado,

no quiero entrar, de verdad, sinceramente, señor Ibáñez, no quiero entrar ahí.

Segundo, quiero enmarcar también en que ustedes consideran pequeños logros, nimias cuestiones, cuestiones de matiz las pocas o muchas cosas que se hayan podido hacer. Eso para usted es anecdótico, para usted y para el resto de los grupos de la oposición. Eso es una mera cuestión de anécdota y, sin embargo, es insalvable y lo peor cualquier carencia que se tenga, pero nos lo achaca usted en los últimos tres años, que me parece perfecto, no me voy a escudar en que antes estuvieron, no, pero los logros para usted es una nimiedad y, sin embargo, el haber metido en el presupuesto sesenta y siete millones en vez de cincuenta y cuatro, es una mera cuestión de matiz. ¿Qué hubiera pasado si se hubieran puesto menos?

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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 tercera cuestión, le quiero enmarcar también en que las cosas se pueden y se deben de mejorar.

Tres parámetros muy claros, ¿de acuerdo?

Pues hablando así, con esos tres parámetros tan claros, volvemos a hablar una vez más de trenes y concretamente de esta línea. Y quiero remarcar lo «de una vez más», señor Ibáñez, porque ustedes, en el Partido Socialista, lo que están siguiendo es una estrategia, como otra cualquiera, yo no sé si premeditada, yo creo que sí, premeditada o no premeditada y lo sacan así, que es la del martillo pilón.

La estrategia martillo pilón quiere decir que cogemos un clavo y le pegamos al mismo clavo comisión tras comisión para que parezca, es una cuestión de ilusión, que durante mucho tiempo no se hace nada. Esa es su estrategia, la estrategia del martillo pilón.

¡Cuántas veces hemos podido debatir en estas Cortes de lo mismo! No digo que estén bien las cosas pero, señor Ibáñez, en quince días no se arreglan estos problemas y si dentro de quince días, en la próxima comisión, usted vuelve a traer este tema, pues seguramente la línea no estará renovada de arriba abajo. Seguramente no, pero será un golpe más al clavito del martillo pilón, que es su estrategia.

Señoría, le vuelvo a repetir que las cosas no están bien, pero lo que están ustedes, yo lo vengo diciendo desde hace tiempo con muchos temas, la oposición se está escudando en tres, cuatro temas, no hay más que tres o cuatro temas para ustedes, fundamentalmente para el Partido Socialista, en esta comunidad autónoma, dentro de la Comisión de Obras, para tratar que tres o cuatro temas y uno de ellos es este. Ustedes verán, ustedes verán, pero es completamente recurrente los mismos temas, que hablan de una cuestión, señor Ibáñez, de la falta de imaginación del Partido Socialista y del agotamiento del Partido Socialista en la oposición, pero agotados, señor Ibáñez, completamente agotados y lo están demostrando.

Señorías, esta línea une Sagunto con Teruel y Zaragoza y, lo decía alguien, no recuerdo quién, permite potenciar— y yo espero que así sea en un futuro— las mercancías entre dos puertos muy importantes.

El Adif la marcó como de interés general dentro del Real Decreto Ley 4/2003 pero usted, señor Ibáñez, ya ha anunciado a todos los turolenses y a todos los aragoneses que seguramente la sacaran. ¿Pero cómo pueden ustedes llevar tres años y medio diciendo todos los días lo mismo? Todos los días anunciando la debacle de algo:

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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]

o se va a hundir la sanidad o los colegios van a cerrar o nos van a sacar la línea férrea del convenio del Adif o no firmaremos el convenio, que era lo que anunciaban. Constantemente, constantemente la debacle y hoy ha vuelto a hacer una más: ha anunciado que seguramente— lo ha dicho usted, si quiere cójase el acta— ha anunciado que seguramente puede que se esté trabajando para sacar esa línea también de lo que es el interés general del Gobierno. Pues ya le anuncio yo que no, y será una palabra contra otra palabra, porque aquí podemos decir lo que queramos cada uno. Pero lo que no es legítimo, señor Ibáñez, es ir metiendo miedo constantemente y además con la prueba de la razón que dice que no es así, que dice que no es así, que los anuncios constantes no han llegado a término nunca, nunca, y usted ha puesto hoy un peldaño más.

Además, estar a disposición de lo que ustedes, ustedes decían que lo importante, por lo tanto, reconozca que esa línea para este Gobierno es importante. Ustedes han dicho que lo que no estaba fuera de ese interés general había que recogerlo en un convenio, porque el Gobierno de España no apostaba por él. ¡Pues reconozca, por lo menos, que esta línea sí que apuesta!, porque lo que no puede decir es una cosa y la contraria. Yo no le digo que por lo otro no apueste, pero usted diga que con esta línea sí, porque está recogida en las de interés general para el Gobierno de España.

Señorías, ustedes hablan en su proposición, que yo espero, de verdad, sinceramente, que se vote, con unos pequeños matices que estoy seguro que usted tiene la cintura política y, además, porque lo conozco bien, las ganas de que esto salga por unanimidad, nos gustaría que fuera votada por unanimidad.

Mire, usted, habla de las declaraciones del subsecretario. Yo al subsecretario no le oí decir esto y no lo pongo en tela de juicio que usted lo haya oído. Yo he oído en infinidad de ocasiones, no una vez, al subsecretario, al secretario de Estado y a la ministra, hablar de la importancia de las conexiones entre Aragón y Valencia, en la comunidad valenciana. Eso sí que lo he oído mil veces. Yo no dudo que usted haya oído lo otro, pero esto mil veces, mil veces, señoría, que tampoco lo he visto reflejado en su exposición de motivos.

Por eso le digo que las cuestiones de importancia ustedes las tratan como una mera anécdota y, sin embargo, lo que ustedes ven como problema, es la mundial, irresoluble problema.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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]

Señoría, la ministra personalmente ha anunciado que para esta línea hay un plan en marcha, tanto para el Teruel-Sagunto, como para el Canfranc y que se está redactando en este momento en el Adif un plan para esta línea, como para el Canfranc.

Y también he oído a la ministra decir que va a solicitar fondos a la Unión Europea para esta línea. Eso lo he oído también. Yo no digo que lo suyo, que lo remarca en la exposición de motivos con mayúsculas, no sea cierto, pero reconózcame que esto también es cierto.

También le digo una cosa, señoría, si algún otro ministro, no le voy a poner ni nombre, hubiera hecho lo que tenía que haber hecho hace diez años, ocho años, quizás hoy tendríamos puesto algún trozo más de vía. Lo dejaré ahí, usted sabe perfectamente de lo que hablo.

Señoría, el Gobierno de Aragón trabaja y ha obtenido resultados con nuevos convenios con el Adif. En la competencia del Gobierno de Aragón usted no puede decir, ni nadie, que no ha trabajado y han conseguido resultados, que ha conseguido resultados objetivos, objetivos, con convenios firmados. ¡Objetivos, señoría! porque, por ejemplo, el convenio con Adif cuesta cuatrocientos mil euros menos a los aragoneses de lo que pagaban ustedes y no puede decirse que haya grandes diferencias, en absoluto.

Pues bueno, por lo menos un objetivo se logrará. Los aragoneses pagan menos de lo que ustedes pagaban con un gobierno socialista. Es un logro.

Mire, consideran también una anécdota que en los Presupuestos Generales del Estado haya pasado a tener sesenta y siete millones la partida de mejoras y de mantenimiento, frente a los cincuenta y cuatro que tenía. Trece millones más. Señoría, ¡díganlo!, que es importante que también se sepan las cuestiones que son buenas para Aragón. Es importante. No, he puesto en el marco que no está todo, ni muchísimo menos, pero que estamos avanzando en algo sí, también es importante dar un mensaje.

Y también ha mejorado la partida de mantenimiento porque se dedica prácticamente un 40% de los cuarenta y cuatro millones, dieciséis, a la provincia de Teruel. Y yo creo que es muy importante que los turolenses también reciban un mensaje de que en el Gobierno de España y en el Gobierno Aragón están perfectamente recordados.

En cuanto a los horarios, señoría, nunca y digo nunca con todo el conocimiento de causa, nunca se ha contado con los criterios técnicos para su realización y con el consenso de las instituciones, de los ayuntamientos fundamentalmente, que en este plan

(Transcripción provisional realizada por la Unidad de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

de horarios se tiene. Ahora bien, los horarios no es una cosa fija que se puedan hacer a fecha de hoy y tenerlos para los próximos veinte años no. Yo le reconozco a usted que todo es perfeccionable y todo es mejorable y, desde luego, si eso es mejorable, votaremos a favor de que se revisen los horarios, por supuesto que sí, pero nunca se han tenido los criterios técnicos actuales y nunca se ha dado tanta participación a las instituciones locales para esa realización de horarios. A todo no se puede llegar, el tren tiene una vía y lo que no puede hacer paradas es de media hora. Usted eso lo comprende y quizás no se pueda atender todas las peticiones, pero jamás se ha dado tanta, tanta participación.

Señoría, también habla de la bajada del 24%, nada menos, de viajeros. Yo no sé de dónde saca usted los datos, yo le digo los datos de los funcionarios de la Dirección General de Transportes, y es que entre Teruel y Zaragoza, desde julio de 2013 a septiembre de 2014, han subido un 5%. Esos son los datos oficiales de la Dirección General de Transportes. Usted no sé de dónde saca los datos. Yo no sé si de plataformas, que me parece lo más legítimo del mundo, o de otros fuentes. Yo le digo los de la Dirección General de Transportes, y es que entre Teruel y Zaragoza se incrementó un 5%, pero todo esto ustedes ya lo sabían.

Señoría, además, se ha tramitado un convenio con el Ministerio de Fomento, el Gobierno de Aragón, el Adif y el IAF para la mejora y la gestión de la instalación ferroviaria, porque ahora, señor Briz, el tren tierra, que usted sabe que es un mecanismo importantísimo para darle continuidad y futuro a esta línea, es una anécdota. ¡Oiga!, llevan veinte años los turolenses pidiendo mejoras en la línea. Pues reconozca, por lo menos, que los 4,7 millones de euros que se van a invertir, del 2014 usted ha reconocido que tiene 2,7, casi cinco millones, entre 2014 y 2015, van a servir de algo, por ejemplo, para hacer apartaderos de más de setecientos cincuenta metros para que crucen dos trenes, que es duplicar la capacidad de la línea férrea.

Oiga, pues no estaba hecho, alguien lo ha hecho y alguien ha tenido la voluntad política, que es de lo que ustedes hablan mucho por hacerlo. Eso quiere decir que el que está diseñando el corredor, está pensando en el futuro porque si no, ya me contará usted a qué gastan cinco millones de euros nada menos, casi mil millones de las antiguas pesetas, en mejorar la línea de cara al futuro.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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 además, señoría, el Gobierno Aragón dispone ya, señor Ibáñez, de un estudio de más de ciento noventa millones de euros para el futuro corredor Cantábrico Mediterráneo.

Señoría, si alguien hace ocho años— y usted sabe que hablo con el mayor de los conocimientos de causa— no hubiera planteado cinco mil millones irrealizables para callar la boca de los turolenses, hoy no tendríamos el problema que tenemos, y usted sabe, usted perfectamente sabe de lo que hablo: del plan de cinco mil millones, absolutamente irrealizable, que fue por determinadas manifestaciones que se hicieron y por promesas de las tomas de posesiones de algunos presidentes cuando había manifestaciones en las calles de Teruel. Y se prometieron cinco mil millones, a sabiendas de que no se iban a poder ejecutar nunca. Quizá, si hubiéramos ganado ese tiempo, hoy tendríamos algo realizado.

Yo le digo que en este momento hay un plan de ciento noventa millones para arreglar esa línea. Ciento noventa millones de euros son muchos, muchos, muchos miles de millones de pesetas.

Señoría, más pronto que tarde veremos ese plan en marcha y veremos esa inversión realizada y se contará además con los estudios y los proyectos para realizar.

Nosotros, señoría, hemos votado constantemente a favor de que Madrid tiene que apostar más y mejor y más rápido por esta línea y hoy, con unas pequeñas cuestiones de matiz, si usted lo favorece, porque además sé que es una persona de consenso, lo volveremos a hacer igual.

Pero, señoría— y acabo, y acabo como empezado— mire, señor Ibáñez, el que el Partido Socialista traiga las mismas iniciativas, hablo de todas, no de ferroviarias, cada quince días solo puede ser...

El señor presidente (GALVE JUAN): Vaya concluyendo, señor Lafuente.

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: ...acabo, acabo, señor presidente, por dos motivos: el primero, generar una imagen completamente negativa del tren en Aragón, y le recuerdo que el tren es una empresa que abre todos los días la ventanilla y vende billetes y lo que no podemos hacer desde este foro es no mirar a los problemas, sino llevarlos a un contexto completamente irreal, porque todos los días hay que vender billetes. Y, segundo, aportar temas de debate a una Comisión de Obras que, a falta de

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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]

imaginación, siguen teniendo la técnica del martillo pilón, todos los días al mismo clavo.

Muchas gracias, presidente.

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

Pues en este caso, el señor Ibáñez tiene la palabra para fijar su posición con respecto a las dos enmiendas que ha presentado el Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, cada una a una de las proposiciones no de ley.

Señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

En lugar de hacer eso, si a usted le parece, le voy a solicitar un receso de cinco minutos.

El señor presidente (GALVE JUAN): Perfecto. Hacemos un receso de cinco minutos.

[Se suspende la sesión].

[Se reanuda la sesión].

El señor presidente (GALVE JUAN): Señor Ibáñez, pues fije su posición con respecto a esas enmiendas, aunque que creo que parece ser que han llegado a un acuerdo.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Bien, hemos llegado a un acuerdo a una transacción, que voy a pasar a leer, con las dos proposiciones no de ley.

La primera sería el siguiente texto: «Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a intensificar el trabajo y realizar las gestiones necesarias ante el Gobierno central para la mejora de las infraestructuras ferroviarias que unen Zaragoza con Teruel, Teruel con Valencia y Huesca con Valencia». El punto primero.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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 el punto segundo sería: «Seguir trabajando junto al Gobierno central e intensificar el trabajo y solicitar la reducción de las tarifas vigentes, una adaptación flexible...», continuaría igual que está redactada la iniciativa.

Y en la segunda proposición no de ley sería el texto: «Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a intensificar a seguir trabajando, junto al Gobierno del Estado, a intensificar las reivindicaciones para realizar las inversiones necesarias...», y seguiría con el mismo texto de la enmienda, en este caso del Partido Aragonés.

¿Está claro? Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien.

Pues, si les parece, pasamos al turno de votación.

¿Votos a favor de la primera proposición no de ley, la número 293/14? Unanimidad.

¿Votos de la proposición no de ley número 299/14? Unanimidad.

Muy bien. Pues pasamos al turno de explicación de voto de ambas proposiciones no de ley.

¿Señor Briz? ¿Señor Briz, no?

¿Señor Blasco?

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Brevísimamente, para agradecer el esfuerzo del portavoz y del Grupo Socialista para llegar a un acuerdo en unos temas en los que he insistido en mi intervención.

Estamos todos de acuerdo y, a veces, cosas de matiz deberían de evitarse para tratar de continuar todos en la misma vía, aunque está visto que es difícil, señor Ibáñez.

Muchas gracias.

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

Señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

El Grupo Socialista hemos querido hacer un esfuerzo porque nos parece que los temas merecen la pena. Creo que sigue siendo bueno, aunque a veces no lo parezca, pero yo sigo pensando que tiene que ser bueno que por unanimidad este Parlamento

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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]

diga cosas para que lleguen a Madrid y esperamos que el Gobierno de Aragón sea capaz de hacerlo. Y por eso hemos intentado flexibilizar al máximo, aunque no nos parecía bien que se diga: «seguir trabajando», porque bajo nuestro punto de vista pues trabajar, deben trabajar mucho, no se lo negamos, pero resultados, a nuestro juicio, señor Lafuente, y no a nuestro juicio, se lo aseguro, que a juicio de una buena parte de los aragoneses y de los trabajadores de la Adif y de Renfe.

El director general de Transportes del Gobierno de Aragón dirá lo que le parezca conveniente, los datos que yo he dado aquí son de los trabajadores de Adif y de Renfe, que supongo que sabrán bastante mejor que el director general de Transporte o, como mínimo, igual. Y ellos lo que dicen, señor Lafuente, y lo tengo aquí, y subrayadito, es que, en los primeros seis meses de la entrada en vigor del convenio se han perdido el 25% de viajeros en Teruel. Y, a partir de ahí usted siempre ha dicho que los datos no era algo que se debiera discutir, si no que los datos, son datos.

¿Por qué, señor Lafuente, eso que usted llama la teoría del martillo pilón no sé cómo lo ha llamado? Pues sencillamente porque es que, desde el inicio de la legislatura, ustedes han dicho unas cosas que reiteradamente han incumplido. Es más, yo soy de los que piensan, y usted lo sabe, que en estos temas su partido y el mío deberíamos de haber hecho las cosas de otra manera. Pero ustedes, cuando estaban en la oposición, vamos, señor Lafuente, que es que nada más se trata... usted dice que me lea yo el Diario de Sesiones, léase usted el Diario de Sesiones de las legislaturas anteriores, de las tres, y el Partido Popular en la oposición sabía hacerlo todo pero, vamos, que esto lo solucionaban ustedes en tres telediarios, en tres patadas. Y, claro, pues resulta que han llegado al Gobierno y no debía ser tan sencillo, señor Lafuente.

Yo creo que en esta legislatura no me habrá oído decir nadie, ni del PP, ni de ningún grupo, ningún ciudadano, que esto sea sencillo. Que los de Madrid, tanto cuando gobernamos unos, como cuando gobiernan otros, mal, no voy a decir más, no nos hacen mucho caso. Y eso es lo que tendríamos que decir, tanto ustedes, como nosotros, entre otras cosas porque esa es la verdad, tanto cuando gobernamos, como cuando estamos en la oposición. Pero eso no es lo que ha hecho el Partido Popular cuando ha estado en la oposición en esta comunidad autónoma, y «de aquellos polvos, vienen estos lodos» señor Lafuente.

Ahora resulta que todo no se puede. ¡Si ya lo sabemos!, ya sabemos que, no en quince días, ¡ni en una legislatura! Pero una legislatura, bajo nuestro punto de vista, da

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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]

tiempo para hacer algo más de lo que ustedes han sido capaces de hacer. Para solucionarlo todo no, pero cuando estaban en la oposición no hacía falta ni quince días, en dos días, en dos días ustedes sabían cómo había que hacerlo todo.

Mire, tienen un plan. Llevamos toda la legislatura con sus planes. Ya se lo dije el otro día al consejero en la pregunta o en la interpelación, no recuerdo. No va a hacer falta en Aragón hacer un estudio más sobre nada, lo van a dejar todo perfectamente estudiado y planificado. Pero, señor Lafuente, dígame donde están esos ciento noventa millones de euros que dice que tiene el plan, ¿dónde están los billetes, los euros, en que presupuesto están? Porque, claro, si tenemos un plan que dice que nos vamos a gastar ciento noventa millones de euros, señor Lafuente nosotros seríamos muy ambiciosos con cinco mil, ustedes muy poquito con ciento noventa. A lo mejor, ni una cosa, ni otra. Pero, en fin, ciento noventa ya, le aseguro que el Grupo Parlamentario Socialista y los turolenses, vamos, haríamos el pino de contentos. Pero es que no están. Hay un plan que dice que solucionar el problema vale ciento noventa millones, pero los ciento noventa millones ni están, ni se le esperan.

Y eso es la historia de esta legislatura y por eso, señor Lafuente, como el señor Alarcón cuando vino aquí en el mes de agosto de 2011, el 29 de agosto creo que fue, y nos dijo cómo veía esto de los transportes por ferrocarril y de que el convenio que había que aquello no valía ni para nada y que había que empezar de cero y que iba a ser todo de otra manera y que el Adif iba a invertir y que esto iba a mejorar, pues esa es la razón del martillo pilón que le aseguro que, de aquí a final de la legislatura, seguiremos empleando, a ver si martilleando, martilleando somos capaces, al menos, de conseguir algo en estas materias que, vuelvo a repetir— y con esto termino— nos son nada sencillas, ni cuando gobierna el Partido Popular, ni cuando gobierna el PSOE, de convencer a nuestros respectivos compañeros o conocidos o lo que sea, que están en los ministerios, porque desde allí se ve todo de otra manera.

Entonces, vamos a ver si desde aquí aprendemos, hacemos las cosas de otra manera y, a lo mejor, entre todos dándole al martillo pilón igual alguna vez convencemos a algunos de los del ministerio de Madrid en que hagan algo.

Muchas gracias, señor presidente.

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

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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, señor presidente.

Señor Ibáñez, a mí me preocupa la actitud esa—lo he dicho al principio y lo he vuelto a hacer ahora— es muy negativo, señor Ibáñez, para la sociedad que todo nunca valga para nada.

Señor Ibáñez, usted acaba de despreciar treinta y tres mil millones de las antiguas pesetas como si fuera calderilla. Eso no lo puede hacer un partido como el Partido Socialista, señor Ibáñez, porque mandan mensajes erróneos. Usted no puede decir que treinta y tres mil millones de pesetas va a ser calderilla, porque además no es cierto. Señoría, es que quedaba muy bien poner cinco mil millones de inversión y no hacer nada.

¿Sabe la diferencia, la gran diferencia entre el Partido Socialista y el Partido Popular, en esta y en otras muchas materias? La he pensado siempre, una de las grandes diferencias. Una de las grandes diferencias: ustedes pueden prometer lo que sea por determinados objetivos, y no diré cuáles. Nosotros, señoría, no sabemos hacer eso. Nosotros ponemos ciento noventa millones porque nos lo creemos, que con treinta y tres mil millones se pueden hacer muchas cosas. Esa es una de las grandes diferencias, señor Ibáñez.

Yo, de verdad le digo, de verdad le digo: sean ustedes un poquito más positivos. Además, son tiempos que hace falta. Yo no digo que oculten la verdad, ni que mientan, ni que no reclamen, pero un poquito más positivos. No se puede tirar todo por tierra.

Segundo. A mí me parece muy importante la unanimidad, pero no estoy de acuerdo en lo que ha dicho usted de que el Partido Socialista y el Partido Popular con los de Madrid, no sé cuántas, no sé qué. No. Si hubieran puesto ustedes, no doscientos millones de euros, quinientos, seguramente estarían invertidos cien ya. Pero pusieron cinco mil. ¿Sabe lo que era eso, sabe lo que era eso? Un brindis al sol, nada más.

No estoy de acuerdo, señoría, porque lo que están poniendo ahora mismo, mucho o poco, algo, son los miembros de un gobierno del Partido Popular. ¿Yo que quiere que le diga? Antes no pusieron nada. Sí, los Tamagochi, que llevaban más de cincuenta millones de kilómetros a sus espaldas, ¿qué quiere que le diga? Esto es así. Y como del dato, como usted ha dicho, no se discute, cada uno pone en la balanza lo que ha hecho. Punto.

(Transcripción provisional realizada por la Unidad 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 reconozco una cuestión, usted, además usted personalmente, tiene la suficiente cintura política para saber que esto es una cuestión, no digo de Estado, pero sí de Estado para los turolenses y para los aragoneses y es muy importante la unanimidad, que vean en Madrid, el Gobierno de España, actualmente el Partido Popular, que hay un criterio común en las Cortes de Aragón. Me parece muy importante.

Y una última cuestión, señoría, hay otra gran diferencia entre el Partido Socialista y el Partido Popular: nosotros, desde la oposición, podíamos decir muchas cosas o muchas otras y votábamos a favor de esto pero, señoría, en esta bancada hoy hemos votado lo mismo que votábamos cuando estábamos en la oposición. No todos ustedes pueden decir lo mismo. No, señor Ibáñez.

Muchas gracias presidente.

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

Retomamos el punto número 1 del orden del día: lectura y aprobación, si procede, del acta anterior. ¿Alguna observación? ¿No?

Punto número 4: ruegos y preguntas. ¿No?

Muy bien, señorías, pues desde la Mesa, siendo esta la última comisión de este periodo de sesiones y como no vamos a tener más comisiones este mes de diciembre, pues desearles unas felices fiestas.

Se levanta la sesión *[a las once horas treinta y siete minutos]*.