

(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 (GARCÍA MADRIGAL): Señores, diputados. Señor consejero.

Señor consejero, por favor.

Buenas tardes. En la línea del rigor de tiempo *[se inicia sesión a las dieciséis horas y treinta y tres minutos]* de esta comisión vamos a iniciar directamente como es usual con el punto dos del orden del día relativa a comparecencia del consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, a petición de Grupo Popular para informar sobre los trámites y actuaciones que tiene previsto realizar el departamento respectivo y citado para la dinamización del aeropuerto de Huesca, Pirineos.

Para ello tiene, portavoz correspondiente del Grupo Parlamentario, don Javier Campoy, tiene la palabra.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Pues muchas gracias, presidente, y bienvenido, señor consejero, a ésta su comisión para hablar de un tema que nos preocupa, nos preocupa muchísimo al Grupo Parlamentario Popular como es el aeropuerto, la dinamización del aeropuerto de Huesca Pirineos.

¿Por qué nos preocupa muchísimo? Por contextualizar la comparecencia que hoy nos ocupa.

Aragón tiene una superficie aproximadamente de cuarenta y siete mil setecientos diecinueve kilómetros y tiene una población de 1,325 millones de habitantes.

Y fíjense ustedes, señorías, que en esta superficie y con estos habitantes Aragón cuenta, Aragón tiene nada más y nada menos que tres aeropuertos. Tres aeropuertos: el aeropuerto de Zaragoza, el aeropuerto de Huesca Pirineos, y el aeropuerto de Caudé.

Podríamos incluso afirmar que dos de ellos han sido tremendamente cuidados. Dos de ellos se ha invertido muchísimo y se ha tenido una especial atención y, sin embargo, tenemos un tercero, el que hoy nos ocupa que ha tenido menos atención, se ha invertido menos y por eso está en las condiciones que hoy está.

Si viéramos la historia del aeropuerto de Huesca Pirineos, les podría decir que está ubicado a 10,5 kilómetros al sureste de la ciudad de Huesca, que está entre los términos de Alcalá del Obispo y de Monflorite y que entró en servicio en el año 2007, como creo que todos y cada uno de sus señorías saben.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Desde el año 2007 aproximadamente hasta el 2011 ha sido un aeropuerto *in crescendo*, por decirlo de alguna manera. La curva de ocupación del mismo ha sido más o menos creciente dentro de lo poco que ha crecido y de lo lento que ha crecido. Y, sin embargo, a partir del 2011, a partir probablemente de principios de la anterior legislatura el aeropuerto estaba estancado en una situación que podríamos denominar prácticamente cero actividad en todos los sentidos.

Cuenta con dos pistas: una dedicada al vuelo a vela, y otra dedicada a la actividad comercial.

Y si tuviéramos que decir la singularidad de este aeropuerto desde el punto de vista de las instalaciones, diríamos que probablemente es la existencia de una residencia y de una dotación de aulas que forman parte de la infraestructura del aeropuerto de Huesca Pirineos.

Es un aeropuerto que está calificado como de interés general y, desde luego, forma parte de la red de aeropuertos de Aena que, como todos ustedes saben, y el señor consejero más, depende del Ministerio de Fomento que en última instancia es el responsable de la ejecución de este aeropuerto, del mantenimiento de este aeropuerto y, desde luego, de la promoción de este aeropuerto. Ahora bien, como todos y cada uno de ustedes comprenderá y, desde luego, le ocupa al señor consejero, el que tiene más interés en que este aeropuerto tenga actividad en todos sus sentidos es el Gobierno de Aragón.

Si nos fuéramos al apartado de la actividad que ha ocupado tradicionalmente a este aeropuerto, podríamos comenzar diciendo que en cualquier de los casos nunca ha sido elevada. Es más, el tráfico en vuelo de pasajeros nunca ha sido alto y siempre ha sido estado descendiendo en cuanto al número de ocupación de pasajeros.

Probablemente podríamos afirmar que va a ser muy difícil, o que va a ser improbable que se aun aeropuerto dedicado al transporte regular de viajeros. Desde el 2007 a ahora podemos afirmarlo con seguridad. Y, desde luego, vuelvo a repetir que el tráfico de operaciones descendió bruscamente del 2007 al 2011 y prácticamente murió o se quedó sin operaciones en el 2011 inicios de la legislatura pasada.

¿Cuál ha sido el uso principal tradicionalmente? Ha sido la escuela de pilotos y, desde luego, por lo que respecto al uso que se ha dado al aeropuerto en lo concerniente a terminar de viajeros, el perfil siempre ha sido más de receptor de viajeros que, desde luego, de emisor de viajeros. Es decir, ha venido más gente al aeropuerto que ha salido gente del aeropuerto.

(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]

Probablemente es un aeropuerto destinado en este perfil, o hubiera sido destinado a paquetes turísticos y, desde luego, pensando en la estación de esquí o las estaciones de esquí cercanas.

¿Qué iniciativas habría que hacer, se han hecho, se van a hacer para promover la actividad?, ¿para intentar desarrollar algo de actividad en este aeropuerto para continuar con el tracto de las actividades que han funcionado si quiera mínimamente en este aeropuerto? Pues, desde luego, en el Gobierno de Aragón nos consta viendo las noticias publicadas en las hemerotecas y viendo la actividad de estos últimos cuatro años del Gobierno de Aragón, nos consta que se ha trabajado fundamentalmente en la recuperación de la actividad perdida del aeropuerto.

Se ha trabajado, además, intentando ver la rentabilidad económica y social del aeropuerto porque ustedes y el partido que haya sustentado usted, señor consejero, sabe mejor que nadie que han criticado siempre por activa y por pasiva la cantidad de ingresos que iban destinados a este aeropuerto sin tener los retornos oportunos o esperados en los momentos de crisis que se han vivido en los últimos años por lo que respectaba a la inversión que se producía en este aeropuerto.

¿Cuál es la actividad más adecuada tal y como hemos dicho en nuestra exposición probablemente para este aeropuerto? Pues en cualquiera de los casos: formación de pilotos como actividad principal. Ojalá seamos capaces de afianzar, de anclar este aeropuerto como un buen aeropuerto para la formación de pilotos.

Porque es un lugar privilegiado —lo hemos oído en estas Cortes muchísimas veces—, es un lugar privilegiado para esta actividad y, desde luego, es un lugar privilegiado para potenciar una atracción de empresas que se dediquen a esta formación ante dicha meditada de pilotos. En cualquier de los casos, reestructurando siempre los costes, los horarios, y toda la actividad que ha tenido el aeropuerto.

Y en cualquiera de los casos podríamos terminar esta primera introducción al tema que nos ocupa, diciendo que en conclusión el aeropuerto de Huesca es un espacio de oportunidad que tenemos que saber aprovechar, que tenemos que saber rentabilizar, que tenemos que saber economizar y que, desde luego, que tenemos que saber utilizar.

Nos consta que se han llevado muchísimas negociaciones en los últimos cuatro años para intentar dotar de rentabilidad a este aeropuerto con muchísimas empresas. Yo tengo anotadas unas cuantas por aquí: Gestair, Icaro aviación, Cabair, Avion service, En vuelo, Zorex. Con la guardia civil, Nimbus, GA, [¿¿¿Ailafi???]... con diversas empre-

(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]

sas de diferentes países, de España, de Aragón —o porque Aragón sea un país, de la Comunidad Autónoma de Aragón—, de Reino Unido, de Letonia, de Jordania, de Bahrein etcétera. Es decir, de muchísimos sitios y de muchísimas nacionalidades.

Y hoy con esta comparecencia, señor consejero, lo que le vamos a pedir antes de escucharle es que se tome muy en serio el aeropuerto de Huesca, que coja el testigo que le ha dejado el anterior órgano de gestión de Gobierno que tenía la responsabilidad de gestionar este aeropuerto. Que continúe estirando esa cuerda todo lo que pueda para intentar buscar cualquier nicho de oportunidad que haga despegar, si me permite el verbo, a este aeropuerto. Y, desde luego, que nos cuente en estos momentos cómo está la situación del aeropuerto de Huesca, qué hay firmado, qué no hay firmado. Y, desde luego, con las empresas interesadas en el aeropuerto, cuáles a su juicio están las negociaciones frías y cuales a su juicio están las negociaciones más calientes.

Muchísimas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Muchas gracias, señor Campoy. Tiene la palabra el señor consejero.

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

Muy buenas tardes, señorías.

Señor Campoy, le aseguro que nos preocupa y nos ocupa. Sobre todo, nos ocupa el aeropuerto de Huesca y nos lo tomamos muy en serio. Ha hecho usted ya una introducción, un histórico y eso me excusa de hacerla yo también porque comparto en lo esencial todo lo que usted ha manifestado.

Únicamente destacar una cuestión que me parece, como punto de partida, importante. Es cierto que en Aragón, en este país, tenemos tres aeropuertos. Solo uno de ellos corresponde, es propiedad del consorcio, del Gobierno de Aragón y del Ayuntamiento de Teruel. Los otros dos son de AENA- Zaragoza y Huesca- y eso es una diferencia sustancial. Evidentemente, el responsable último es el Ministerio de Fomento, quien es el competente para todas las cuestiones.

Otra cuestión es, que también es cierta, que Aragón- a través de una empresa pública- a través de Promoción de Actividades Aeroportuarias- lo que hace es promocionar estos aeropuertos, tanto el uso de viajeros y mercancías, como también el uso 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]

resto de servicios que puedan desarrollarse. Lo hacemos en Teruel y también, evidentemente, es lo que se está haciendo en el aeropuerto de Huesca.

Este es el punto de partida. Por lo tanto, un aeropuerto que no es de nuestra exclusiva competencia, sino que únicamente podemos promocionar un uso.

Y en el caso del aeropuerto de Huesca, señor Campoy, usted lo ha dicho, utilizarlo como aeropuerto de viajeros es muy complicado. Ya se intentó. Ahí está la posibilidad, muy vinculada, desde luego, al turismo de nieve, pero entendemos que es una posibilidad complicada. Y entendemos que es mucho más realista, y es en lo que nos hemos centrado en estos meses y ha habido varias reuniones- voy a hacer un ejercicio de transparencia, voy a contar todo lo que hay, lo que se ha hecho- en lo que entendemos que el objetivo fundamental es destinarlo, es conseguir que sea un aeropuerto destinado, fundamentalmente, a escuela de pilotos.

Usted ya lo ha dicho. Ya existió y entendemos que es ahí donde tenemos que trabajar. Es una forma de rentabilizar esa inversión pública.

Yo siempre seguiré criticando, sea consejero o no, determinadas inversiones públicas que, al final, no tienen un retorno sobre todo social. Pero en este caso es posible encontrar que esa inversión sea productiva, como digo, desde el punto de vista de la utilización de esos recursos.

Y, como digo, donde estamos centrados ahora mismo- sin descartar en este momento un uso futuro del aeropuerto- estamos centrados y donde hemos trabajado en estos meses ha sido, fundamentalmente, en la recuperación de esa actividad de escuela de pilotos.

Y aquí hay tres documentos fundamentales.

Un primer documento- son todos muy cercanos a la fecha de las últimas elecciones- un primer documento del día 10 de abril del año 2015. Es un contrato suscrito entre la empresa pública- la que he citado antes, Promoción de Actividades Aeroportuarias, PAA- y una empresa de origen británico- *Atlantic Flight Training*- un contrato que ahora detallare.

Unos días después, el día 16, hay un protocolo general de intenciones suscrito, en este caso, entre el Gobierno de Aragón y la misma sociedad AFT.

Y, por último, como culmen de toda esta relación, un contrato de arrendamiento que no nos afecta a nosotros como Gobierno. Un contrato de arrendamiento que suscribe la misma sociedad con AENA, para la utilización de ese aeropuerto.

(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 si le parece, en mi primera intervención lo que voy a hacer es explicar cuál es el contenido de estos dos documentos, los que nos afectan. En primer lugar, el contrato y en segundo lugar el protocolo general de intenciones.

En el contrato suscrito, como digo, entre la empresa pública y *Atlantic Flight Training*, el día 10 de abril, las dos partes asumen obligaciones.

Empiezo detallando las obligaciones que asume la empresa, la empresa de enseñanza de pilotos.

En primer lugar, lo que se plantea es instalarse en el aeropuerto para desarrollar esta actividad de formación de pilotos por un periodo de cinco años. Había un presupuesto, como digo. Previamente tenía que haber un contrato de arrendamiento con AENA y, como digo, se suscribió el 30 de abril, y eso hizo ya que se consumara a todos los efectos este contrato.

¿Qué obligaciones asumía AFT, la empresa? En primer lugar una inversión, una inversión potente, por un importe total de setecientos mil euros en dos fases. Una primera fase, desde la firma del contrato, trescientos cincuenta mil euros. Y, después, cuando se ampliaran las instalaciones, otra segunda inversión del mismo importe, otros trescientos cincuenta mil euros.

Esta es una inversión destinada, fundamentalmente, a adaptar algo que usted ha dicho- y es así- que es una oportunidad del aeropuerto de Huesca, que es la existencia y de residencias, aulas, en definitiva, una infraestructura que puede aprovecharse y de destinarse a esta finalidad de escuela de pilotos.

En primer lugar, como digo, una inversión de setecientos mil euros.

En segundo lugar, en el contrato asume la compañía obligaciones tanto en lo que se refiere al número de puestos de trabajo que va a generar, como el número de pilotos que va a formar, como el número de aeronaves que se van a estacionar, ahí, en el aeropuerto.

En cuanto a los puestos de trabajo que- adivinaran sus señorías que es la clave de este contrato- se comprometía la empresa a crear y mantener seis puestos de trabajo directos el primer año y segundo año. Seis puestos de trabajo directos- tres de instructores, dos de administración, uno de limpieza- y después cinco puestos de trabajo directos adicionales desde la tercera anualidad. Es decir, ya el tercer, cuarto y quinto año pasar de seis puestos a once.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Esto sumaria, en total, cuarenta y cinco puestos de trabajo. Cuarenta y cinco no a la vez, lo digo por aclarar algunas cifras que salieron, en su día, en prensa. Cuarenta y cinco empleos anuales acumulados, es decir, la suma de todos los empleos de cada año: seis más seis, más once, más once, mas once. Como digo, serian cuarenta y cinco empleos en total, creados y mantenidos a lo largo de ese lustro, de esas cinco anualidades.

En segundo lugar, se establece un horizonte del número de pilotos a formar. Se comprometen, en el primer año, a formar cuarenta pilotos, en el segundo sesenta y el tercer, cuarto y quinto año noventa y seis. El acumulado de los cinco años seria trescientos ochenta y ocho.

Hago hincapié en el acumulado, porque ya verán que luego tiene bastante influencia en las obligaciones del Gobierno de Aragón.

Y por último, por lo que se refiere a las aeronaves, se comprometían a que el aeropuerto de Huesca fuera la base de tres aeronaves- el primer y segundo año- y cinco a partir del tercer año. Y, además, a que el mantenimiento se realizara en el aeropuerto de Huesca.

Estos son los compromisos. Les puedo garantizar, como diré, hemos estado ahí, hemos visto las aeronaves. Hay alumnos que se ha empezado ya el trabajo con normalidad.

¿Qué obligaciones asumía la empresa pública?

La empresa pública, ya verán que en el marco del compromiso asumido por el Gobierno de Aragón en el protocolo, se asume a colaborar en la puesta en marcha a través de una aportación económica. Una aportación económica de trescientos cincuenta mil euros, que es justo la mitad de la inversión que se compromete a hacer la compañía.

Serian, en la primera fase, como hemos dicho, que la compañía debía invertir trescientos cincuenta mil, la inversión serian ciento setenta y cinco mil. Y en la segunda, otros ciento setenta y cinco mil. Esta es la obligación.

Si se mira el contrato, el plazo para hacer esta aportación son ciento veinte días de la firma del contrato de arrendamiento con AENA, que ya he dicho que había sido el 30 de abril.

Por lo tanto ya, la empresa pública debería haber abonado ese importe. Y eso es, fundamentalmente, lo que vengo a explicarles hoy, ¿por qué, todavía, no se ha abonado ese importe? Porque puedo decirles que- aunque la empresa ya está en funcionamiento, ya ha alumnos, ya ha instructores, ya hay aviones, ya se está funcionando con normali-

(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]

dad, se están utilizando las instalaciones- no ha habido, todavía, esa aportación, a pesar de que estaríamos en plazo.

Les explico. Por un criterio de prudencia, el propio contrato recoge la obligación, a cargo de la compañía, de prestar un aval. Un aval porque si la compañía no cumple los umbrales a que he hecho referencia anteriormente- tanto de empleo creado, como de pilotos formados- al término del contrato debía indemnizar.

Debía indemnizar a razón de tres mil quinientos euros por cada empleo equivalente anual no creado- por eso hacía hincapié en la acumulación de los empleos- y por otro lado quinientos euros por cada piloto que no se hubiera formado. Es decir, si transcurren los cinco años y se han creado y mantenido cuarenta y cinco empleos, no tiene que indemnizar. Si se han formado trescientos ochenta y ocho pilotos, no tiene que indemnizar. Pero si cualquiera de estos dos parámetros no se cumplen al cien por cien, como digo, tres mil quinientos por empleo no creado o destruido, quinientos por alumnos no formado.

Y esto- y esta es la clave- se comprometía la empresa a garantizar la devolución de estas cantidades mediante la constitución de un aval bancario por estos importes, es decir, por el importe de los trescientos cincuenta mil euros a que me refería, que es la obligación de la empresa pública de aportar.

Pero es que, además, la empresa se compromete a estar cinco años, y si cesara antes su actividad por causas imputables a la propia empresa, también asumía la obligación de indemnizar por las mismas cantidades.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Un minuto, señor consejero.

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

Tres mil quinientos euros por empleo no creado, quinientos por cada piloto no formado y esto también debería garantizarse a través del aval.

En este momento, señor Campoy, lo que hemos hecho ha sido tener varias reuniones con los representantes de la compañía, a lo largo de septiembre, en mi despacho, en el propio aeropuerto, Y estamos a la espera de que se nos preste aval.

En el momento que tengamos el aval y, por lo tanto, ya esté garantizada el buen fin de los fondos públicos, haremos pago de esas cantidades.

(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- muy rápido, señor presidente- por terminar y luego detallare todo lo que ustedes quieran, como digo, en coordinación con este contrato entre empresa pública y empresa británica, hay también firmado- unos días después, también en abril- un protocolo general de intenciones. En este caso firmado por el Gobierno de Aragón.

Y, muy brevemente, está publicado en el BOA. Es un documento público.

Muy brevemente, aquí el Gobierno a lo que se compromete es a colaborar con *Atlantic Flight Training* para avanzar en los trámites administrativos, incluso la creación de un título universitario, en grado, de aviación comercial. En convertir a esta escuela como un centro de referencia europeo y asumía también la empresa *Atlantic Flight Training Limited* determinados compromisos de ampliar sustancialmente los objetivos después de los cinco primeros años de vigencia llegando a doscientos cuarenta pilotos en lugar de los noventa y seis que hablaba antes hasta veintitrés puestos de trabajo por encima de los once que cité y trece aeronaves por encima de las cinco que he nombrado antes. Es decir, este es el marco que tenemos en este momento, como digo, el contrato complementado con el protocolo general de intenciones. Y ya digo, en este momento, después de conversaciones, hay una comunicación fluida con la empresa. Estamos, como digo, a la espera de que se constituya el aval. Entendemos que entonces sí que se cumplirá el contrato y a pesar de estar fuera de plazo es cuando entendemos que desde la sociedad pública podremos hacer sin problemas y protegiendo los intereses públicos la aportación de esta cantidad.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Señor Campoy Monreal.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Pues muchísimas gracias, presidente.

Ha comenzado..., y muchísimas gracias, señor consejero, por su explicación... ha comenzado comentando que, efectivamente, a pesar de que tenemos tres aeropuertos solamente uno digamos es con capital propiamente de Aragón. Pero se lo digo al revés, las inversiones han sido con capital de Aragón, es decir, con dinero público de los aragoneses, con muchísimo dinero público de los aragoneses, y convendrá usted conmigo, señor consejero, con plena y total seguridad de que por lo tanto la obligación para conseguir retornos a estas inversiones realizadas con capital público de todos los aragoneses es en estos momentos del Gobierno de Aragón, que representa a todos los aragoneses.

(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 no nos quedaríamos tranquilos si no intentáramos todo y un poquito más para intentar retornos en este aeropuerto que ha tenido tanta inversión de dinero público. Es más, señor consejero, yo creo que todos los que estamos aquí tenemos la obligación de conseguir tener los máximos retornos a estas inversiones.

Y, por lo tanto, igual que le digo una cosa le digo la siguiente. Decía usted que los encargados de tener la obligación de promover actividades, palancas importantes para atraer turismo, por ejemplo de esquiadores, turismo de montaña, también tiene que ser del Gobierno de Aragón. Y se lo digo de otra manera: mientras nosotros no hacíamos ninguna actividad en los años potentes, en los años en los que se ponía de moda esquiar en las estaciones de Aragón, mientras que nosotros no éramos capaces de atraer paquetes turísticos al aeropuerto de Huesca, un aeropuerto que estaba un pelín más lejos como es el de Lérida era capaz de colocar —permítame el verbo— paquetes turísticos y traer esquiadores de Londres e incluso de la Península Ibérica, de este país, a esquiar. Es decir, que algo no hemos hecho bien en los años que teníamos que habernos dedicado especialmente a la promoción de este aeropuerto, en los años que teníamos que haber intentado rentabilizar por todos los medios toda la inversión que había tenido este aeropuerto, y desde luego en los años en los que se fraguaba la cultura del deporte de invierno de la nieve.

Y bien, me voy a centrar en la actividad en la que nos queda ahora, no nos queda otra, que es la actividad de escuela de pilotos, y desde luego me voy a centrar en toda la ingente actividad de los gestores del gobierno anterior dedicados a este respecto, que su trabajo, después de dar vueltas y vueltas a un sinfín de empresas —he nombrado antes muchas: Gestair, Ícaro de aviación, Cabair, Aviaservice en vuelo, Zorex, Guardia Civil—; es decir, pues después de haber tanteado a un montón y más de empresas del sector para que pudieran implantarse en Aragón, después de haber llevado muchas negociaciones se consiguió contactar con una empresa a la que le interesaba y después de muchas negociaciones firmar un contrato con la empresa que se llama algo así —mi inglés no es mejor que el suyo—, señor Soro, Atlantic Flight Training Limited.

Entonces, una vez firmado, desde luego, este contrato por el que promoción del aeropuerto se comprometía a aportar —y lo ha dicho usted— hasta trescientos cincuenta mil euros en dos años a cambio de que esta empresa realizara unas inversiones por importe de setecientos mil euros en dos años, que también lo ha remarcado usted, que creara un total de once puestos de trabajo —cuidado, cuarenta y cinco en un año, acu-

(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]

mulados, que era su palabra, cuarenta y cinco empleos equivalentes al año— y operara entre tres y cinco aeronaves basadas en el aeropuerto de Huesca y formara a un alrededor... yo tenía aproximado de cuatrocientos pilotos; creo recordar que usted ha dicho trescientos ochenta y tres o algo así, u ochenta y ocho.

Bien. Esto era una negociación. Esto fue una negociación muy complicada, que, fíjense ustedes, después de hablar con veinte, treinta, cuarenta, cincuenta empresas que les pudiera interesar, algunas contactaron con nosotros, otras —yo estaba en el Gobierno en aquel momento— contactó el Gobierno con ellas; es decir, después de hablar con treinta, cuarenta, cincuenta empresas del sector para que se instalaran, se consigue que una, una, llegue y se sienta a negociar. Se entablan las negociaciones y ya saben ustedes que negociar significa llegar a un acuerdo que le convenga a las dos partes, no solo a una, y en esta se primó desde luego la creación...

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Un minuto, señor Campoy.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: ... termino enseguida, presidente, faltaría más.... y en esta lo que se primó en la negociación era poner en marcha, en circulación de una vez por todas el aeropuerto de Huesca y que esta empresa pudiera ser foco de atracción de otras empresas que al calor de esta instalación pudieran venir, si ustedes me lo permiten, por un fenómeno de imantación al aeropuerto de Huesca. El acuerdo no era malo. Usted me explica hoy, que lo sabía, que estamos pendientes de hacerles un abono del importe que se ha pactado. Cuiden por favor a esta empresa, mimen a esta empresa, intenten no incumplir el contrato, denle todas las facilidades dentro de la legalidad vigente sin que las arcas públicas aragonesas sufran ningún daño y, desde luego, preocupéense mucho de que esta se ancle, se afiance bien el aeropuerto de Huesca y que pueda ser motor, que pueda ser imán de atracción de otras empresas, que falta nos hace para dinamizar este aeropuerto.

Muchas gracias.

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

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

(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 Campoy, cuando he hecho la distinción entre el aeropuerto de Teruel y del de Zaragoza y Huesca no pongo en cuestión que, en todo caso, la inversión pública se haya hecho desde el Gobierno de Aragón, desde la Administración General del Estado. Me da igual, al final somos los ciudadanos y ciudadanas quienes pagamos impuestos. Hay que rentabilizarla al máximo. A lo que me refiero es que en el aeropuerto de Teruel tenemos máxima libertad a la hora de tomar decisiones, es el consorcio, es decir, Ayuntamiento de Teruel-Gobierno de Aragón quienes podemos tomar decisiones y en los aeropuertos de AENA no, es decir, tenemos que estar en coordinación, evidentemente, con AENA, con la Sociedad, con la directora en este caso del Aeropuerto de Huesca. A eso me refería. En lo demás, desde luego, tenemos la obligación ética, moral, económica, el Gobierno de Aragón de rentabilizar los tres aeropuertos y todas las infraestructuras que se encuentran en Aragón con independencia de quién haya hecho la inversión porque al final siempre en la inversión no las hacen las administraciones sino los ciudadanos con sus impuestos.

Aclarado esto, no entienda que yo estoy renunciando a cualquier otro uso alternativo al aeropuerto, en absoluto. Entiendo que por una razón de coherencia y transparencia, de sinceridad, les tengo que contar lo que hemos hecho hasta ahora, lo inmediato, porque pueden entender que estamos en constante —ya lo he dicho— comunicación con la empresa, y no renuncio en el futuro a que pueda haber otras actividades. Ojalá, que ojalá venga otro día aquí porque me lo pidan o porque yo lo solicite para contarles que tenemos más actividades. No renunciamos. Evidentemente, si somos capaces de utilizar el aeropuerto como palanca también de dinamización del turismo de nieve, será perfecto. En este momento lo que tenemos es lo que tenemos. Repito, no estamos renunciando a nada pero sería venderles humo si empiezo a contarles que queremos también que vengan empresas para traer esquiadores de no sé dónde. De momento no estamos ahí. Estaremos, no lo quepa duda, pero también llevamos pocos meses al frente del Departamento y la urgencia de este asunto, como le decía al principio, que nos ha preocupado y ocupado ha impedido que pudiéramos plantear otras cuestiones.

Dicho esto, sí que he hecho hincapié en los dos años porque, si usted coge el contrato, no se está cumpliendo la cuestión temporal de la aportación. Pero entendemos que hasta que no estuviera el aval no debíamos desde el Gobierno de Aragón hacer el pago al que estábamos comprometidos. Esto no es algo que hayamos decidido unilateralmente; es algo que ya en la reunión que mantuvimos el 15 de septiembre se explicó a

(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]

los responsables de la empresa, y les dijimos que una vez que estuviera el aval estaríamos encantados. Cuando esté el aval que nos garantice, repito, tanto si se van antes como si no se cumplen los objetivos, pues en ese momento se hará pago de la cantidad. Y nos consta que la empresa está gestionando las licencias que dependen del Ayuntamiento, por cierto, de Alcalá del Obispo, gestionando las licencias, tienen ya proyectos. Tenemos un proyecto muy interesante además, constructivo, de lo que piensan hacer. Nos consta que se está también gestionando el tema del aval.

Es decir, no vean que hay problemas; es simplemente una cuestión de que esto no es llegar y hacerlo, hay un proceso, y entendimos que nuestra responsabilidad era exigir el aval antes de hacer la aportación. Esto, como digo, lo explicamos el 15 de septiembre. El 1 de octubre estuvimos físicamente en el aeropuerto de Huesca; estuvo también la directora del aeropuerto (AENA) y el responsable de AENA del sector, porque estamos en máxima coordinación con ellos, y ahí es donde les explicamos esto mismo y hablamos específicamente del aval, se planteó si había alguna alternativa y dijimos: «tenemos un contrato y este es el contrato que vamos a cumplir.»

Porque, mire, cuando nos encontramos este contrato y el protocolo de intenciones, desde luego el Gobierno podíamos hacer hecho dos cuestiones. Una era replanteárnoslo, una era esa, y la otra era asumirlo y seguir trabajando en esa línea. Y la decisión política, y creo que acertada, era seguir trabajando en esta línea y hacer nuestro, como estamos haciendo —usted lo ve—, que no verá el más mínimo matiz de crítica a lo que se ha hecho. Al revés, reconozco el trabajo de los anteriores igual que reconozco en el caso del aeropuerto de Teruel de quienes con mucha oposición de muchos vieron claro que sí que había oportunidad en el aeropuerto de Teruel. Aquí pasa algo parecido. Y reconozco el trabajo, por supuesto, de muchas personas del anterior ejecutivo.

Y decidimos en el Departamento que era muchísimo mejor para la ciudadanía de Huesca y para Aragón que continuáramos con este contrato y es donde estamos, eso sí, lo que estamos haciendo, como ve, por prudencia es intentar gestionar el dinero público como procede en la gestión.

Y termino, señor presidente, que ahora por supuesto estoy a la entera disposición del resto de intervinientes, por aclarar una cuestión con el tema de las cifras porque a veces puede haber cierta confusión en el número de empleos creados, es que estamos manejando dos números distintos, uno son los empleos de cada año y otro, que es la clave porque decía que de eso dependía precisamente la indemnización, la posible in-

(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]

demnización, el acumulado. Es decir, si en el primer año son seis puestos de trabajo, el acumulado de los cinco años serán cuarenta y cinco, de ahí viene el número de cuarenta y cinco, no es que haya cuarenta y cinco el último año, no, habrá habido a lo largo de los cinco años cuarenta y cinco.

Pasa igual con los pilotos. El último año, el quinto, la idea es formar noventa y seis y en ese momento el acumulado de los cinco años ascenderá a los trescientos ochenta y ocho. Por aclarar esta cuestión.

Igual que aeronaves, tres, que son las que hay ahora mismo, según recuerdo, y el último año habrá cinco, no es que vaya a haber esa suma sino en cada ocasión.

Lo digo por aclarar este extremo y evitar confusiones en las cifras.

En todo caso, como digo, no estoy transmitiendo en absoluto, no es mi intención, que nos vamos a limitar estos tres años y medio de legislatura simplemente a gestionar este contrato, que cuando ya esté, porque después tienen que empezar las obras y tienen que adecuar las instalaciones existentes a las necesidades, repito, con un proyecto constructivo además muy interesante y muy moderno.

Cuando esté, solo en ese momento, entiendo que es cuando podremos empezar a plantearnos otras cuestiones. Hasta este momento creo que nuestra obligación era centrarnos en esto, en esto, y cuanto antes y desde luego estaré encantado de que nos hagan muchas propuestas, cuantas más ideas tengamos mejor, no me canso de decirlo en el pleno y lo diré siempre en esta comisión, cuantas más propuestas nos hagan muchísimo mejor.

De momento entendemos que por aquí tenemos que trabajar y por aquí en este momento estamos trabajando.

Gracias señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Don Gregorio Briz, tiene la palabra.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias señor presidente. Buenas tardes señorías. Señor consejero bienvenido y los colaboradores que le acompañan.

Agradecer su información y yo quería poner de manifiesto un par de cuestiones que ha dicho el señor Campoy.

(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 primer lugar que el Partido Popular tiene una gran preocupación por este aeropuerto. Yo lo entiendo, entiendo que tengan preocupación porque el origen, no se lo voy a recordar yo, pero lo tenemos bastante claro algunos.

Yo entiendo además que desde el punto de vista del departamento se está haciendo una cosa que es responsabilidad y no sectarismo, continuar con los proyectos que son idóneos y además, fíjense lo que les digo, además de intentar acabar con los recortes darle utilidad a infraestructuras seguramente inútiles que se hicieron durante estos últimos años.

Por lo tanto un ejercicio de responsabilidad importante.

Yo querría decirle también, señor Campoy, que no sé si usted ha mirado bien los debates que aquí ha habido, que han sido muchos, con el anterior ejecutivo, usted dejó la portavocía antes de acabar, y hemos tenido siempre muy claro desde Chunta Aragonesista que apoyábamos el aeropuerto de Huesca, siempre, siempre.

Ha habido otras fuerzas políticas que no lo han tenido tan claro pero nosotros siempre dijimos que había que apoyar el aeropuerto de Huesca y de hecho en un principio de la legislatura había enmiendas a los presupuestos donde recogíamos dinero para apoyar al aeropuerto de Huesca. Por lo tanto dejemos las cosas en su sitio.

No ha sido, digamos, una crítica al aeropuerto en sí sino a la gestión que se hacía sobre ese aeropuerto. Recuerde usted señor Campoy que ha habido un histórico muy grande, que usted ha dicho, pero no lo ha contado del todo bien, ese plan director, lo que el señor consejero venía a decirnos aquí, que ya me hubiera gustado a mí en alguna comparecencia del señor consejero que hubiera habido la contundencia y claridad de hoy, concretando, esto es lo que hay, esto es lo previsible y estos son los contratos.

Del contrato este nunca nos informó el señor Alarcón, nunca, y ya estaba antes de acabar la legislatura.

Por lo tanto esa es la diferencia importante, no ya el origen que lógicamente las gestiones las hizo el gobierno del Partido Popular y del Partido Aragonés pero lógicamente esto hay que llevarlo a buen puerto y yo creo que esa cuestión es importante.

Y desde luego el señor Soro lo ha dicho, yo creo que el aeropuerto de Huesca no se tiene que cerrar a nada pero es verdad que hay una dificultad importantísima porque las masas críticas y el negocio y el volumen de negocio y la situación económica, dígame lo que se diga, no es tan sencilla.

(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 que en este contrato tenemos algunas bondades y fundamentalmente que hay un compromiso económico para darle una vida a ese aeropuerto, que es la escuela de pilotos. Ya sabemos que el vuelo sin motor, recuerda usted todo aquel proceso que hubo con Aena en el tema de la seguridad y las modificaciones, etcétera, que digamos abortó esa posibilidad.

Por lo tanto tenemos una posibilidad de negocio importante para crear, digamos, una estabilidad, una viabilidad.

También es verdad que yo tengo que decir, y en eso estoy de acuerdo también con lo que se ha dicho, que ya sería bueno que aquí se pudieran ofrecer esos estudios oficiales para que el valor añadido no se lo lleve Londres o Coventry o el país que sea y pudiese realizarse desde aquí, las prácticas aquí, en un medio, como usted ha dicho, absolutamente aceptable, bondadoso y desde luego ideal.

Por lo tanto yo creo que es buena cosa que se vaya por este camino pero sin descartar nada, aunque las dificultades son todas.

Y es verdad además que la capacidad de maniobra, como ha dicho el señor Soro, no es la misma que en Teruel porque Aena nos ha dificultado mucho las cosas a lo largo del tiempo para poder hacer una gestión adecuada en este aeropuerto, lógicamente.

Y yo también veo positivo, señor consejero, y poco más que decirle, que sean ustedes conservadores en el sentido de hacer cumplir el contrato y preservar las garantías para el dinero que ahí se está recogiendo y las aportaciones que el dinero público tiene que hacer.

Por lo tanto creemos que es una buena decisión y una buena noticia, que se creen puestos de trabajo estables, y por supuesto además el valor añadido que será para el entorno en cuanto a gasto en otras situaciones: hostelería, equipamiento, recursos o lo que sea.

Por lo tanto buena idea y por supuesto que el aeropuerto de Huesca tenga una viabilidad importante que pueda ser un día de doscientos cuarenta pilotos como ahí se ha dicho.

Yo creo que las gestiones que usted ha manifestado y ha dicho son las adecuadas para conseguir el objetivo, esperemos que se pueda conseguir en la línea de lo que están plateando, que si es posible se puedan estudiar nuevos nichos de negocio, por supuesto, dentro de las dificultades, pero lo que sí que es verdad es que tenemos unos equipamientos que se hicieron, yo creo, de una forma inoportuna y poco eficaz y eficiente y ahora

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

hay que gestionarlos y evidentemente el ejercicio de responsabilidad que usted ha puesto de manifiesto, señor Soro, me parece aceptable, me parece envidiable, y usted lo que está haciendo es continuar la labor que se comenzó y tratar de cerrarla con las mayores garantías posibles, creando empleo, creando posibilidad de estabilidad y de viabilidad y por lo tanto nada que decir al respecto.

En todo caso, por supuesto, tendrá nuestro apoyo en la línea de lo que usted ha dicho.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Don Jesús Sansó tiene la palabra.

El señor diputado SANSÓ OLMOS: Gracias señor presidente. Buenas tardes.

La verdad es que yo pensaba que me había equivocado hoy de comisión porque creo que por lo menos el texto del punto 2 deberíamos haberlo presentado de otra manera señor Campoy.

Estamos hablando de trámites y actuaciones para la dinamización del aeropuerto y no se ha pronunciado la frase todavía “comité de coordinación aeroportuaria de Aragón” que es un órgano creado en marzo del año pasado que les leo: “entre sus funciones está canalizar actuaciones relacionadas con la promoción del transporte aéreo, promover acciones que sean necesarias para el fortalecimiento de la conectividad aérea mediante el establecimiento y promoción de nuevas rutas aéreas y desarrollar cuantas funciones se consideren convenientes para incrementar el transporte de pasajeros y carga aérea”.

Y aquí sí que tenemos competencia señor consejero, creo que hay dos representantes del Gobierno de Aragón junto con Fomento, Aena, corporaciones locales, cámaras de comercio y otras organizaciones económicas y sociales representativas. Yo creo que sí que tenemos competencias y sí que podemos hablar de algo más que de Atlantic Flight Training.

Si hay un mercado global mundial este es, evidentemente, el aeronáutico, aeroportuario. Antaño yo recuerdo cuando todos pensábamos que éramos ricos cómo las compañías aéreas negociaban con los representantes autonómicos en las diferentes autonomías al objeto de llevar nuevas rutas a aeropuertos con menos éxito comercial y era un poco, si me permiten el calificativo, humillante, era el representante de la compañía el que iba dando paso a los representantes, como les digo, autonómicos.

(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]

Cerrar un aeropuerto, que alguna formación ha insinuado durante estos últimos años, es la solución más fácil. Yo creo que el reto con el aeropuerto de Huesca es hacerlo viable económicamente.

Y ya llegamos a la madre del cordero, ¿cómo se hace esto?, pues apostando. Y apostar quiere decir invertir, invertir en forma de ayudas a las rutas, invertir en formación de los profesionales que van a atender a esos pasajeros, invertir en que haya más de tres licencias de taxi a la llegada de esos pasajeros o en formación en lenguas, como por ejemplo ruso.

Hay muchas iniciativas, sobre todo a nivel autonómico, de diferentes gobiernos en los que poco más que copiar la web oficial de Aena, se hace.

Se ha invertido poco, creo que ha dicho usted señor Campoy desde la inauguración...bueno, desde antes de la inauguración, creo que si algo ha habido es inversión. Creo que sí, y por no volver a tocar y tú más, que ya...

Señor Briz, desde luego que fueron inoportunas, poco eficaces, pero desde luego inútiles, creo que no se trata de compartir ese calificativo.

Al final volvemos a lo de siempre. Fijémonos en lo que hacen los compañeros de al lado. En Lérida, por ejemplo, con cinco destinos para este invierno, para la temporada de este invierno 2015-2016 con cinco destinos van a atender del orden de no sé si cuarenta o cincuenta mil pasajeros. Tienen conexiones —leía, cuatro vuelos semanales cada domingo— con Manchester, con Birmingham y Gatwick. Con Arkia en Telaviv han vendido, nuestros vecinos, han vendido la ruta que utilizaban los exiliados, los refugiados de la segunda mundial, los judíos que pasaban a través del Pirineo y llegaban hasta España, lo han vendido como paquete turístico en Israel y han conseguido ofrecer un vuelo a la semana hasta el 25 de marzo.

A parte también tienen dos vuelos semanales cada viernes y domingo a través de Air Nostrum a Palma de Mallorca, que en invierno, pues es lo que decimos, tendrán su mercado.

Al final estamos hablando de setenta y dos vuelos en esta temporada de invierno. ¿Cómo lo han hecho?, ¿cómo lo van a hacer? Invirtiendo. Creo que hablaban de...estoy hablando de memoria ahora, de dos millones de euros en cinco años de los cuales el grueso era de la Generalitat, luego de la Diputación y tal...

El señor presidente (GARCIA MADRIGAL): Vaya concluyendo.

(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 SANSÓ OLMOS: Gracias, señor presidente. Acabo inmediatamente.

Han comentado sobre el turismo que era una posibilidad complicada, el turismo de nieve.

Yo creo que si no ofrecemos eso, poco más tenemos que ofrecer a nivel mundial. Y si ese es el motivo del pasajero que venga, estamos compitiendo por Lérida —que ya le gustaría a Lérida estar ochenta kilómetros más hacia el norte—, con los aeropuertos de Suiza, Austria y, queremos captar evidentemente porque ese es el mercado, el mercado ruso.

Estamos hablando de creo que en 2012 quince mil ingleses que llegaban a Lérida para ir a las estaciones de Andorra. O doce mil que llegaban al Prat para ir a Andorra igualmente.

Creo que Natalie tours, primer operador ruso, enlazaba dieciséis ciudades en Rusia con Moscú y de ahí traía los pasajeros al Prat. De eso estamos hablando, si nos lo creemos, si creemos en el potencial de esta zona, invirtamos en ella y consecuentemente apostemos tanto en creación de rutas como en promoción de lo mismo.

Aena ofrece Business cases, que llaman los de mercadotécnica en las que se estudia potenciales de cada ruta y rentabilidades de las mismas. Y al mismo tiempo ofrece incentivos por nuevas rutas y por crecimiento de pasajeros. Yo creo que el reto está ahí y que debemos plantearnos pensar a lo grande.

Muchas gracias, presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Doña Berta Zapater.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias, presidente.

Bienvenido, consejero, a su comisión.

Pues yo...mis primeras palabras van a ir para el señor Briz, aunque tengamos aquí al consejero porque yo haciendo mención de...como usted ha hecho mención a las anteriores legislaturas, ¿no? en la que se hablaba del tema del aeropuerto, pues, justo en la última sesión de la legislatura cuando yo estaba repasando todo lo relacionado con el aeropuerto, pues usted dijo que éste era un ejemplo de proyecto delirante que no ha conducido a ninguna parte.

(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 lo tanto, pues bueno, que usted haya cambiado, o su grupo —en este caso— que forma...pues sí, sí, que ya agradezco que siendo que es del Grupo del consejero pues nos permite o nos da esa sensación de que por lo menos sí que tenemos una apuesta decidida por este aeropuerto.

Lo que pasa es que sí que es verdad que yo mi intervención la voy a hacer al revés que ustedes. Ustedes se han centrado solo en lo que es la escuela de pilotos, que me parece muy bien, pero yo creo que eso la última instancia. Yo creo que tenemos que tener una visión más general del aeropuerto de Huesca y plantearnos, pues, lógicamente, más cuestiones.

Señor consejero, desde abril no ha hecho ninguna gestión. Sí, alguna visita, pero realmente ese proyecto, eso que ustedes nos ha estado contando del contrato y demás, pues bueno, es una información que también disponíamos y que conocíamos, pero que creemos que, bueno, que en la reunión que usted tuvo en octubre con la que fue al aeropuerto el 1 de octubre, lo que ha estado explicando pues ya lo sabíamos, ¿no?

En aquel momento usted dijo que no tenía, de momento no tenía en mente nuevos proyectos para ese aeropuerto, como usted bien a dicho aquí, y yo creo que, bueno, que un poco lo que tenemos que tener claro es que este aeropuerto se ha hecho una inversión muy importante, de mucho dinero y que creemos que esto no es suficiente. Nos parece bien y, lógicamente, la especialización de las escuelas de pilotos nos parece muy bien, el contrato que se ha llegado y el acuerdo que están gestionando nos parece muy bien, pero que creemos que no es suficiente.

Creemos que no sabemos si está haciendo una apuesta decidida desde su consejería por este aeropuerto porque, como le digo, yo creo que ha nombrado la empresa pública que se dedica al turismo o a...perdón, a desarrollar proyectos, ¿no?, o a fomentar los aeropuertos y...pues, bueno, yo creo que se le podrían dar muchísima más rentabilidad a esta empresa, ¿no? porque yo creo que eso es importante.

También como reflexión usted ha nombrado Caudé. Es un éxito en estos momentos este aeropuerto, que es cierto que es competencia del Gobierno de Aragón, pero yo no sé si el planteamiento sería el avalar un traspaso en la gestión sin, a lo mejor, fuera transferida la titularidad, no sé si se lo han planteado desde su consejería.

Sin necesidad de que fuera transferida la titularidad, la posibilidad de que fuera el Gobierno de Aragón el que asumiera un traspaso en la gestión, porque yo creo que contra más herramientas tenemos para hacer frente a ello, pues usted ha dicho que es 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]

Aena, totalmente de acuerdo, pero bueno, creemos que si funciona Caudé, pues la posibilidad de que el aeropuerto de Huesca tuviera esa posibilidad.

Como digo, ya han nombrado todo el tema de los pilotos y...pero también haciendo mención a lo que ha dicho el portavoz de Ciudadanos. Si Lérida en estos momentos aunque de manera discontinua está funcionando yo creo que para este aeropuerto no creo que tengan que dejarse ninguna de las opciones que estén encima de la mesa.

¿Puestos de trabajo? Sí. Pero desarrollo del territorio también. Yo creo que no tenemos que olvidar que a largo plazo hay que pensar en lo que es la intermodalidad del transporte. No estamos hablando de la plataforma logística industrial que, lógicamente, junto a las autovías, a la apertura de pasos a Europa, el Canfranc, la travesía central, pues lógicamente facilitaría mucho más que este aeropuerto tenga muchísima más rentabilidad.

Reivindicar también la proyectada variante sur de Huesca que creemos que es fundamental.

Como le digo, yo espero que nos cuente la próxima vez que venga, no solo el contrato que, como le digo, ya conocíamos. Todos barajamos datos de puestos de trabajo, a mí me sabían veintitrés, entonces por eso yo creo que hay datos por ahí que, bueno, que al final lo que es importante es que se creen puestos de trabajo, que se apoye a la empresa que en estos momentos apuesta por quedarse en Huesca, pero como le digo, señor consejero, yo creo que no solo eso, sino que realmente abramos la amplitud de miras y seamos capaces que el aeropuerto de Huesca tenga la posibilidad de tener ya que se ha hecho la inversión, ya que —como decían— eran inversiones faraónicas, pero que por lo menos tengamos la posibilidad de dar una rentabilidad porque en estos momentos es una infraestructura que está infravalorada.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Nacho Escartín tiene la palabra.

El señor diputado ESCARTÍN LASIERRA: Gracias. Buenas tardes.

Consejero Soro, bienvenido una vez más a esta comisión, y no me creo que comparta la historia tal y como la ha relatado el portavoz del Partido Popular, Campoy, ¡vamos!, que se ha dejado un montón de cosicas que yo vengo a relatar también y que forman también parte de la historia de este aeropuerto.

(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 primera es la más reciente y tiene que ver con la última legislatura del Partido Popular-PAR en la cual al principio en 2011 se aprobó una proposición no de ley en la que se acordaba que con celeridad se iba a trazar un calendario, no solamente para la parte comercial que dependía más de Aena como usted bien ha dicho, sino con alternativas relacionadas con la formación, el vuelo deportivo si era compatible, socorrismo de montaña o la protección de la naturaleza entre otras cosas. 2011. Hace cuatro años y pico.

Resultado de eso, es que en 2014 cada pasajero, doscientos sesenta y tres en total nos costó trece mil euros y las empresas que había se fueron. Es el resultado de esta proposición no de ley con la comenzaba la legislatura anterior, y hoy viene el Grupo Parlamentario a pedirle a usted cómo va a dinamizar esta herencia maldita que le han dejado. Me quedo un poco perplejo.

El plan director hablaba, por cierto, de ciento cincuenta y cinco mil trescientos veintitrés pasajeros anuales previstos. Al loro, ¿eh? qué previsiones, qué fiasco, qué estaba, qué ruina.

Voy a hablar de dinero. A Aena le cuesta doscientos ochenta mil euros, según los últimos datos que tengo de 2013, según la cuenta resultados del aeropuerto y los gastos de explotación asciendan a 3,37 millones de euros al año. Es decir, nueve mil euros al día. Los últimos datos que tengo, que son de 2013, ¿eh?

A estas escandalosas cifras hay que añadir el tema de la deuda pública aragonesa, que es a donde van estos gastos y también lleva aparejado esta inversión de la que hemos estado hablando antes con el abandono de las actividades históricas que se practicaban en ese aeropuerto en la ciudad de Huesca, que eran actividades aeroportuarias que estaba asentadas en el territorio. Es decir, que estamos apostando por un aeropuerto que es inviable y que es un fracaso total.

Por tirar de memoria colectiva y hacer otro relato de la historia, fue Álvarez Cascos, ministro por entonces, el 20 de octubre de 2000, del Partido Popular y, por cierto, citado en la película de Bárcenas, que vi el otro día en los interrogatorios por la supuesta contabilidad B, quien firmó la orden para declarar el aeropuerto de Monflorite de interés general.

Sigo. En 2001 y 2002 es cuando se hicieron estos planes directores. Al final se cogió el segundo, el que aumentaba el coste- lo querían a hacer más grande- por cuarenta y un millón 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]

Se adjudicaron las obras, en febrero del 2004, a dos grandes empresas por treinta y siete millones de euros. Rodolfo Aísa, del Partido Popular, decía entonces: “Las obras marcaran un hito en la marcha del Alto Aragón”.

Seguimos. Con las mismas maquinas que se hizo este aeropuerto, se destrozó la cueva de Chaves, que está en los tribunales, con Vitorino Alonso destruyendo un precioso patrimonio prehistórico.

Además, recuerdo también en 2004 las alegaciones que presento Ecologistas en Acción, porque se destruyó, donde se proyectó el aeropuerto, un extenso carrascal que tenía también proyectos de potenciación como espacio natural de interés.

Sigo. El primer vuelo comercial se retrasó cuatro años. ¿Vale? Estaba previsto para 2003 y empezó en 2007.

En 2011, tras cuatro años de actividad, se fue la escuela de pilotos, que es la que estaba asentada allí, que era *Top Fly*.

Pyrenair, ese mismo año, se fue también por falta de liquidez.

Víctor Morlan, en este caso del PSOE, como Secretario de Estado en Infraestructuras, en 2011, decía: “El aeropuerto sigue y seguirá”.

Seguimos. A finales del 2013, *Nimbus* abandono. Ya solo quedaban por entonces los vuelos de la Guardia Civil y los *chárter*.

Y, por último, lo más reciente de la última legislatura, la empresa *Nimbus*- que era la última que quedaba- vino aquí, a la Comisión de Peticiones Ciudadanas, escandalizada porque se había incumplido también otro acuerdo de este Parlamento aragonés, que tenía que asegurar la compatibilidad de las actividades comerciales de los vuelos, con la formación y prácticas de vuelos sin motor para que se vieran mejoradas y potenciadas.

Por cierto, esta empresa se fue al aeródromo de Santa Cilia.

Es decir, que me parece un poco cínico, ¿no?, que se le interpele a usted, se le pidan explicaciones con esta herencia que le ha dejado el PP-PAR.

Yo les preguntaría, aunque no es el caso, si le salen los números al Ministerio de Fomento para mantener este aeropuerto porque, la verdad, parece que no.

Se mantiene abierto pero no se invierte en él.

En 2014, el Gobierno central lo presupuestó en mil seiscientos setenta y ocho millones de euros pero, al final, solamente invirtió menos de un 10%, ciento veinticinco mil novecientos treinta y ocho 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]

O sea que, cuando pidamos inversiones- Grupo Popular y Grupo del PAR- hablemos en Madrid que es donde AENA tiene que invertir en el aeropuerto y no vengamos aquí a exigir al Gobierno de Aragón lo que no le compromete.

Por cierto, la responsabilidad en ningún caso es de todos los grupos políticos. La responsabilidad es de AENA y de los grupos del Gobierno, en este caso. No de Podemos, que nosotros no estamos en el Gobierno y no tenemos responsabilidad, ni capacidad de actuar en el aeropuerto de Huesca, mas allá de proponer ideas o retórica.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Diputado Escartín, vaya concluyendo.

El señor diputado ESCARTÍN LASIERRA: Por cierto- sí, acabo- el tema de la escuela de pilotos AFT, agradezco mucho al consejero Soro que ha dado muchísimo detalle. Ojala fuera así con todas las obras que contratemos y todos los convenios.

Pero, en definitiva, quería acabar con una reflexión, y es que este ejemplo del aeropuerto de Huesca entra dentro de un ciclo desarrollista, es una tónica habitual de unos años donde se ha dilapidado fondos públicos para malgastarlos en infraestructuras carísimas e innecesarias, y recuerdo el aeropuerto de Ciudad Real, el de Castellón, el de Badajoz, la línea de AVE entre Orense o Santiago, por citar solamente algunos ejemplos.

Estrepitosos fracasos, negocios ruinosos que han escandalizado a medio planeta, no solamente a Aragón o a gente de España. Que, en algunos casos están estudiando en los tribunales por temas de cohecho, de malversación, de tráfico de influencias y otros presuntos delitos. En algunos casos ya delitos, juzgados y condenados.

Y sí que pediría en esta comisión que aprendamos de los errores y que tengamos en cuenta criterios de sostenibilidad económica, ambiental y social y dejemos de lado los pelotazos urbanísticos, como negra pesadilla de esa orgía del ladrillo, y no repitamos los errores del pasado.

Gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Doña Olvido Moratinos.

La señora diputada MORATINOS GRACIA: 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]

Buenas tardes consejero y bienvenido, una vez más, a esta su comisión y, por supuesto, agradecerle la explicación que nos ha dado respecto a los pasos que va a seguir esta consejería para dinamizar, de una vez por todas y esperamos que sea la definitiva, el aeropuerto de Huesca Pirineos.

Para este grupo parlamentario, las instalaciones aeroportuarias de nuestra comunidad autónoma, en general, son importantísimas como motores de generación económica y, por lo tanto, como creadores de empleo de una forma directa o indirecta.

Son herramientas, como decía, dinamizadoras que tienen que potenciar el desarrollo de sus respectivos territorios.

Fruto de esta importancia que le damos a los aeropuertos, pero también por la inquietud y preocupación que nos causa su actual situación, en especial la del aeropuerto de Huesca Pirineos, nos parecen muy acertados los detalles que nos ha dado sobre las acciones que se han ido llevando a cabo para impulsar este aeropuerto, ya que las cifras que todos pudimos conocer hace unas semanas en los medios de comunicación, relativas a los pasajeros de esta infraestructura, eran realmente alarmantes. Nos ha superado hasta el famoso aeropuerto de Castellón.

Nos alegra- y además estamos convencidos- de que la línea de trabajo que hay que seguir es la que nos acaba de plantear.

A pesar de que la gestión del aeropuerto, como nos ha dicho, es responsabilidad de AENA, es evidente que el Gobierno de Aragón tiene que colaborar, como también nos ha dicho, con esta sociedad de iniciativa pública, para la recuperación de la actividad en este aeropuerto.

Nos ha explicado, muy detalladamente creo yo, los pasos que se siguieron en las últimas semanas de la anterior legislatura, con este acuerdo a tres bandas entre AENA, la sociedad Promoción de Actividades Aeroportuarias- dependiente del Gobierno de Aragón- y *Atlantic Flight Training* en el que se apostaba por la formación de pilotos.

Ha quedado demostrado en su exposición el interés que la actual consejería tiene por este tema, visitando sus instalaciones, reuniéndose y poniéndose en contacto, en reiteradas ocasiones- como ya nos ha dicho también- con los representantes de la empresa, para continuar el trabajo y los procesos administrativos pertinentes.

Para que esta empresa- recordar que es líder mundial en la formación de pilotos y con más de treinta años de experiencia profesional- se instale definitivamente en el aeropuerto y pueda llevar a cabo la formación de nuevos pilotos, pero también- 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]

nos ha comentado en los acuerdos que hay firmados- el acondicionamiento de las instalaciones pactadas en esos acuerdos.

Desde este grupo parlamentario, le instamos a que se apliquen criterios de rentabilidad económica y social para sacar adelante este aeropuerto.

Tiene que haber colaboraciones en tres sociedades de iniciativa pública, pero también con sociedades de iniciativa privada.

Ante esta tesitura, le pedimos que se elabore, en la medida de lo posible, un calendario de trabajo, en coordinación con otras Administraciones e instituciones, que nos permita relanzar el aeropuerto y que, además, de continuar trabajando en la línea de formación- que nos parece prioritaria- se busquen otras alternativas o nuevos nichos de mercado que, a medio o largo plazo, las puedan complementar.

Se ha hablado- y se habló, también, en la anterior legislatura- de socorrismo de montaña, de protección a la naturaleza, pero también creemos que es importante trabajar en la línea de colaboración con otros aeropuertos, en la posibilidad de creación de estudios oficiales universitarios de pilotos de aviación comercial y, por supuesto, no nos podemos olvidar del transporte de viajeros y de paquetes turísticos.

Sabemos que es complicado, es cierto, pero no es imposible. Le incrementaría el valor añadido que tienen las montañas, el territorio y la naturaleza del Alto Aragón.

Nos gustaría saber si cabe la posibilidad de recuperar los vuelos de *Pyrenair* o con cualquier otra compañía, que en los años que funcionaron fueron un importante foco de llegada de turistas, tanto de esquiadores como en otras épocas del año. Y llegaban turistas de puntos muy alejados de nuestra geografía que, a día de hoy, sin tener este aeropuerto se están perdiendo. Llegaban turistas de Canarias que, a día de hoy, al Pirineo no se acercan prácticamente, de Galicia y también había vuelos a Londres, sobre todo en los periodos de esquí.

En algún otro caso cercano, como se ha comentado, que es el caso del aeropuerto de Lérida, esto sí que está funcionando. Sabemos que las dimensiones de las ciudades son diferentes, pero creemos que sí, que se podría incentivar- aparte de la formación que decimos es prioritaria- este tipo de actividad.

En resumen, todos aquellos ámbitos que puedan servir para darle una rentabilidad de futuro a una inversión pública importante y que, además, redunde en beneficio del Alto Aragón y, por ende, en toda la comunidad autónoma.

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 (GARCÍA MADRIGAL): Gracias, señora Moratinos. Señor consejero, tiene la palabra.

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

Les responderé por el orden en el que han intervenido.

Muy brevemente, señor Briz, muchas gracias por su apoyo y sus palabras y por haberme hecho, en parte, de *sparring*. Ha sido un detalle. Muchas gracias.

Señor Sansó, yo no he hablado de otra cosa que de dinamización del aeropuerto, pero entienda que lo hago desde el ámbito de mis competencias. He intentado dejarlo claro desde mi primera intervención.

Hoy han aludido muchos, en esta tarde, a cuestiones que afectan a AENA y al Ministerio de Fomento. Yo no soy quien para hablar de todo eso, espero que lo entiendan.

Y mire, señor Sansó, ojalá mañana mismo el competente para convocar el comité de coordinación del aeropuerto de Aragón, lo haga. Ojalá.

Pero por la Ley Institucional entenderá que no voy a criticar a quien tendría que hacerlo sino que voy a esperar a que lo haga porque, además, les aseguro que en esta legislatura lo que estamos haciendo y estamos también en ese proceso, reconstruyendo puentes, tendiendo todavía relaciones y estamos consiguiendo tener canales de comunicación con todo el mundo, incluido AENA, ¿eh? Estamos teniendo muy buena comunicación con AENA que era uno de nuestros objetivos.

Así que ojalá cuanto antes se convoque, no es competencia nuestra y le aseguro que hay conversaciones fluidas con Aena.

Reiteradamente hablan de Lérida, yo si me garantizan que para el presupuesto del año que viene, en primer lugar que vamos a tener presupuesto cuanto antes y en segundo lugar que vamos a disponer de dos, tres millones de euros para financiar los vuelos a Huesca, estoy encantado, entiéndame, si soy el consejero competente.

Las cifras que ha dicho usted de dos millones en cinco años, con las cifras que ha dicho en Lérida, las firmo ya, que conozco lo de Zaragoza, no conozco lo de Lérida pero conozco lo de Zaragoza, así que firmo inmediatamente.

(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 agradezco el planteamiento, si lo compartimos, si ojalá hiciéramos del aeropuerto de Huesca un referente de personas que vienen a esquiar, ojalá, pero como le digo las disponibilidades presupuestarias para el año que viene van a ser muy complicadas.

Yo creo que es una realidad y por lo tanto yo creo que es bueno que seamos audaces, que tengamos proyecto, que miremos al horizonte y muy alto, pero que también seamos algo realistas y yo creo que mi obligación era serlo.

Y señor Sanso, si me he centrado en el tema de la escuela de pilotos es porque entiendo que es lo que tocaba en este momento y espero que hablemos mucho de los tres aeropuertos situados en Aragón, mucho del de Huesca, y que poco a poco entre todos vayamos consiguiendo que haya una evolución y además de la escuela de pilotos, cuando ya esté consolidada, hablemos de otras cuestiones.

Señora Zapater, con usted tengo que hacer siempre actos de fe públicos, lo haré también, no tengo ningún problema, ya sabe que me da la oportunidad de hacerlo y hago auto de fe público de la apuesta decidida de este departamento y por supuesto del Gobierno de Aragón por el aeropuerto de Huesca. No lo dude. Apuesta decidida.

Usted le quita importancia a lo que acabo de hacer, a que venga a esta comisión y cuente con pelos y detalles lo que dice un contrato que en sede parlamentaria no se había contado jamás. Tampoco he hecho nada extraordinario, he hecho lo que entiendo que es normal, yo creo que esto es lo que procede hacerse, pero es que no se había hecho.

Entonces, yo entiendo que le quiten importancia, pero ya le digo que lo que he hecho en este momento y es lo que seguiré haciendo con cualquier contrato, no tenga ninguna duda señor Escartín, con cualquier contrato, no con gestiones que tienen que ser discretas, eso espero que lo entiendan, con cualquier contrato públicamente se explicará y es lo que acabo de hacer. Ya entiendo que en diez minutos de intervención he optado por centrarme en algo que, ya digo, no se había explicado y ahora ya es público y notorio y ya se explica y ya asumo yo la responsabilidad, a partir de ese momento, de la gestión, que es la clave, entiendo, de esta comparecencia, que estamos haciendo nuestro este proyecto para empezar a andar que ojalá consigamos hacer muchas más cuestiones.

Y no ha sido solo una reunión en mi despacho y cuando viajo a Huesca, ha habido muchas conversaciones, del director general, del jefe de servicio, hay una comunica-

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

ción como se pueden imaginar. Lo que le resumo son muchas conversaciones estando encima y ya le digo que haremos esa apuesta decidida y buscaremos máxima rentabilidad pero es una opción, podría haber otras, entendemos que es mucho mejor en este momento centrar el tiro que disparar con perdigón y entendemos que es mucho mejor en este momento centrarnos en consolidar lo que tenemos, lo que tenemos como lo tenemos. Todavía, como ven ustedes, sin que se haya empezado a realizar la inversión por parte de la empresa.

Una vez que lo tengamos respiraremos también un poco y diremos: “bueno, ahora ya que está esto —y espero además que se ponga en marcha la coordinación con el resto de administraciones— es cuando podremos empezar sin duda a buscar otras alternativas”, y vendremos y lo hablaremos.

Me pueden llamar cuando quieran, repito, pero entendíamos por una cuestión de prudencia que era mejor asentar primero lo que hay para después seguir caminando y buscando alternativas y ojalá aterrice [...?] de Huesca, ojalá, pero como digo vamos paso a paso y vamos primero...

Mire, la experiencia, por ejemplo, de otro aeropuerto como el de Teruel, ir haciendo las cosas poco a poco, paso a paso, como hay que hacerlas, demuestra la experiencia que es como al final tiene resultados.

Entonces yo creo que vamos a tener un poco de paciencia, les pido un poco de paciencia y de confianza, repito, máxima apuesta decidida por este aeropuerto.

Señor Escartín, coincido con el relato fáctico que ha hecho el señor Campoy y con el que ha hecho usted, yo no voy a hablar de películas ni de otros aeropuertos, mi competencia es la que es, ni siquiera lo que tiene que hacer el Ministerio de Fomento o Aena, estoy en desacuerdo con muchas cosas que hace Fomento, ellos sabrán, bastante tengo yo con lo que tengo, pero como le digo yo me voy a centrar en lo que son mis competencias y como digo también lo que usted ha relatado es absolutamente cierto, por eso estoy de acuerdo con lo que decía el señor Campoy y también con lo que usted ha relatado.

Es cierto que la exigencia de medidas de seguridad por parte de Aena, que no cuestiono porque no soy técnico en la materia, no soy ingeniero aeronáutico por lo tanto sería una irresponsabilidad por mi parte opinar, ha impedido que se desarrollen otras actividades o incluso que haya actividades que se han tenido que ir, por cierto, a un ae-

(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]

ródromo también propiedad nuestra como es Santa Cilia que ese sí que es de propiedad de todos los aragoneses.

Como digo yo no lo voy a cuestionar pero Aena en este sentido, por aplicar una normativa que tiene que ser estricta y exigente, pues limita las posibilidades de desarrollo del aeropuerto y esto es una realidad.

¿En Teruel no es así? Sí, si en Teruel también hay normativa que no la decidimos nosotros, que nos viene impuesta, pero tenemos algo más de margen, pero como digo la normativa no la decide la directora del aeropuerto, qué más querría la directora del aeropuerto, con la que hay una comunicación fluida, que le desembarcaran y le embarcaran doscientas personas al día y que hubiera también vuelo sin motor y hubiera..., pero como digo también están las cuestiones de seguridad que hacen imposible el buscar esas alternativas que, como ven ustedes...

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Vaya concluyendo.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Termino, contesto a la señora Moratinos muy rápido y termino señor presidente.

Fíjense, yo creo que es importante que al menos los datos que les he dado, de eso hemos hablado poco, ya están ahí, ya son públicos, y yo creo que todos tenemos claro que ahora hay que dar otro paso y entre todos ir buscando alternativas.

Y yo, señor Escartín, en esto y en todo, me permitirá que piense más, mucho más, en el futuro que en el pasado, creo que mi obligación como consejero es estar pensando en el futuro más que en el pasado y lo que ha pasado hasta ahora.

Señora Moratinos, también le agradezco su apoyo, sus palabras, me parece una gran idea plantear ese calendario de trabajo. Como he dicho antes, no está solo en el ámbito de nuestras competencias, evidentemente tenemos que hablar con Aena, con el ayuntamiento, con los ayuntamientos, con la comarca, tenemos que hablar posiblemente con más actores del ámbito del turismo y ojalá seamos capaces de buscar esa compatibilidad de otras alternativas.

Pero como digo, creo que por un motivo de prudencia es mejor que eso lo hagamos dentro de muy poco. Yo espero, espero, no me comprometo a nada, pero espero que en enero o en febrero, es que están ya las obras en marcha, y cuando ya veamos 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]

está todo más instalado, las obras digo de la academia de pilotos, a partir de ese momento yo creo que es cuando podremos de verdad empezar a plantear otras alternativas.

Y como digo les pido un poco de confianza, un poco de paciencia, y ojalá la próxima vez que hablemos del aeropuerto de Huesca ya casi ni hablemos de la escuela de pilotos, simplemente venga a darles cuenta de cómo está funcionando y les pueda contar gestiones que estemos haciendo en otros ámbitos.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Pasamos a la formulación de la pregunta en el siguiente punto del orden del día, doña Berta Zapater puede formularla.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias presidente. Señor consejero ¿tiene intención el consejero de mantener los convenios firmados con la Confederación de Empresarios Turísticos de Aragón para reactivar la economía de los restaurantes aragoneses con el programa Aragón con Gusto?

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

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

Señora Zapater, sí, sí, de hecho ya hemos apoyado, como sabe, la tercera edición que tuvo lugar durante el 30 de octubre al 8 de noviembre, estos diez últimos días, hasta este último fin de semana, ya hemos venido apoyando como se hizo en el pasado año en la segunda de las ediciones.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Señora Zapater.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias presidente.

Bueno, cuando presentamos esta pregunta fue el 16 de octubre, pues la verdad es que la situación no estaba tan clara, no estaba tan clara porque como usted bien sabe había setenta y cinco mil euros presupuestados para este proyecto, el Aragón con Gusto, y se bloqueó y al bloquearse pues lógicamente creó cierta incertidumbre o cierto malestar por los empresarios que estaban preocupados por el sector cuando desde su conseje-

(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]

ría decidió que se pasara a la empresa pública de Turismo de Aragón la gestión de este proyecto.

Como usted bien dice, ha empezado una tercera edición, aprovecharía y me gustaría que si tuviera algún dato, a lo mejor es un poco temprano, para poder nos lo dar, ya lo hemos estado viendo, pero sí que se planteó este proyecto, este programa, en los momentos de crisis en los que creía que la reactivación de la economía era un factor muy importante a tener en cuenta.

No olvidemos que se pusieron de acuerdo tres provincias, en este caso tres asociaciones de empresarios turísticos, para llevar a cabo este programa, cosa que hasta entonces no se había hecho nunca y se creía firmemente que realmente era una apuesta firme y decidida.

Como le digo, sí que queremos ver ahora cómo se acaba resolviendo este proyecto, cómo se resuelve este Aragón con Gusto, porque al ser desde la sociedad pública, en este caso de Turismo de Aragón, pues no sabemos cómo se va a gestionar, si se va a pagar facturas, cómo se va a hacer.

Porque creemos que este proyecto lo que hay que darle es una estabilidad y una continuidad a proyectos de este tipo porque realmente, pues bueno, todos sabemos que en su día se hizo para crear la marca de Aragón, para que las comunidades autónomas limítrofes pudieran hacer uso de este programa y por lo tanto, como digo, creo que tendría que haber una estabilidad, que todos los años pueda asegurarse, para reactivar la economía y para crear programas que incentiven el consumo, en este caso del turismo.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Señor consejero.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Es cierto que hubo, gracias señor presidente, dificultades presupuestarias, es cierto, y la Confederación de Empresarios de Hostelería y Turismo de Aragón lo supieron en todo momento y son muy conscientes, si habla con ellos, del esfuerzo que se ha hecho desde el departamento para mantener el compromiso que asumimos también nuevamente de forma muy gustosa, el continuar con este proyecto por muchos motivos, porque responde al tipo de política de turismo que queremos desarrollar desde el departamento, en coordinación con el sector, que es clave, impulsando la calidad, vertebrando

(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 territorio no solo porque se desarrolla en el conjunto del territorio sino también porque es una grandísima oportunidad de poner en valor nuestro sector primario, es decir, hay muchísimos motivos y efectivamente hubo dificultades.

Y finalmente se ha hecho a través de la empresa pública pero le recuerdo, señora Zapater, que el primer año también se hizo así, han sido tres años, el primer año lo que hubo fue un convenio de colaboración entre la sociedad de promoción y gestión del turismo de Aragón y la confederación, el primer año ya se hizo como lo hemos hecho este tercer año.

Sí que es cierto que el año pasado se hizo a través del Departamento de Presidencia y Justicia, no del de Turismo, se hizo desde Presidencia y Justicia y fue muy vinculado al Plan Impulso, por lo tanto cada año se ha ido buscando la fórmula, porque creo que el compromiso del Gobierno de Aragón es claro con Aragón con Gusto y en esta ocasión entendimos que era mejor hacerlo nuevamente desde la empresa pública Turismo de Aragón y no a través del departamento, en este caso, de Presidencia.

Sí que hemos solicitado datos a la confederación de empresarios para hacerlos públicos hoy, ya que teníamos la oportunidad, y fíjese, es para estar muy satisfechos de lo que hemos conseguido o de lo que han conseguido, porque aquí nosotros simplemente desde Turismo de Aragón lo que hacemos es patrocinar un evento que es de los empresarios.

Ha habido nada menos que doscientos veintiséis establecimientos participantes, ciento setenta y seis bares y restaurantes, treinta y un hoteles y diecinueve pastelerías en todo Aragón, doscientos veintiséis, ha habido casi ochenta actividades y más de cien empresas y entidades colaboradoras. Son unos números que yo creo que hablan por sí solos.

Pero fíjese en los datos que nos dan desde la confederación, el cálculo que se hace del impacto económico directo, es decir, la suma de los menús, saben que había dos menús, de veinticinco y de cuarenta y cinco, y las tapas, el impacto económico solo de eso asciende a doscientos ochenta y seis mil doscientos noventa, casi doscientos noventa mil euros en diez días.

Si a esto le añadimos los servicios complementarios, porque saben que ha habido muchísimas actividades complementarias, asciende a más de trescientos setenta mil 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]

Yo creo que son unas cifras que justifican desde luego la apuesta pública por este evento.

Por provincias, por dar un dato también muy relevante...

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Vaya concluyendo, señor consejero.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Termino ya, no tengo muchos más datos, señor presidente.

El total en Zaragoza ha sido de ciento noventa y un mil euros el impacto, en Huesca setenta mil y en Teruel veinticuatro mil.

Y termino con un dato que yo creo que expresa más claramente posiblemente que los euros lo que han supuesto estos diez días. Se han vendido un total de ocho mil novecientos ocho menús y se han vendido un total de siete mil quinientas cincuenta y seis tapas, en diez días y, repito, en el conjunto de Aragón.

Ha dicho algo que estoy completamente de acuerdo, y termino con esto, tenemos que dotarle de continuidad, lo que no puede ser es que cada año el gobierno de turno se desespere buscando la forma de poder seguir promocionando, patrocinando este evento, ojalá seamos capaces a lo largo ya de este año de poder dotar de estabilidad y que ya para siempre sepamos que Aragón con Gusto es una iniciativa empresarial que tiene el total apoyo político y económico del gobierno.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Muchas gracias señor consejero por su esfuerzo y entrega. Le permitimos recoger el cartapacio. Quienes deseen conversar con el consejero lo hagan fuera de la sala y continuaremos con el siguiente punto del orden del día.

[Se suspende la sesión.]

[Se reanuda la sesión.]

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Continuamos pues. El grupo proponente de la proposición no de ley que se encuentra en el orden del día, tiene la palabra por tiempo de ocho minutos don Javier Campoy Monreal.

(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 CAMPOY MONREAL: Muchísimas gracias señor presidente.

En la Comisión de Vertebración del Territorio en la que probablemente si tuviéramos que definir los objetivos de la misma no desafinaríamos si dijéramos que pretendemos afianzar población en el territorio, que pretende garantizar la calidad de vida en el territorio y que pretende asegurar y garantizar los servicios sociales de Sanidad y Educación en el territorio, traemos una proposición no de ley para exactamente vertebrar el territorio en Teruel, afianzar población en Teruel, concretamente en la comarca de Gúdar-Javalambre, garantizar la calidad de vida de los habitantes de Teruel y concretamente de los habitantes de esta comarca y, desde luego, garantizar los servicios sociales de Educación y Sanidad de los habitantes de esta comarca y desde luego de Teruel.

Y para todo esto es necesario tener comunicados, vertebrados, los pueblos de Teruel, fundamentalmente con Zaragoza y con Teruel, con las dos capitales de provincia próximas, que permitan acceder a la Educación de estos pueblos y que permitan acceder a tener unos buenos servicios y una calidad en la Sanidad y acudir, como podrán ustedes entender, a los hospitales de las dos provincias, de Zaragoza y de Teruel.

En la exposición de motivos les decíamos que uno de los mayores problemas que presenta la provincia de Teruel son sus deficientes sistemas de comunicación que impiden el desarrollo social, económico y turístico pero sobre todo la proyección personal, el desarrollo personal de todos los habitantes de los municipios de las comarcas de la provincia de Teruel.

Por ello y por todos estos déficits de comunicación ciertos derechos, como les decía, como la Educación y la Sanidad se encuentran seriamente perjudicados para que los puedan usar los habitantes.

Y por todo ello el desarrollo de estas comarcas que tienen mayores posibilidades turísticas se ve también afectado por los problemas de comunicación.

La proposición no de ley que hoy les traemos para su debate y en su caso aprobación les dice algo tan simple como que las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a que realice las gestiones oportunas para conseguir que por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se considere la estación de ferrocarril de la Puebla de Valverde como parada facultativa para los convoyes que circulen por este trayecto, a fin de poder atender a las necesidades de transporte que precisan los habitantes de este municipio y desde luego de todas las localidades colindantes.

(Transcripción provisional realizada por el Servicio de Publicaciones de las Cortes de Aragón)

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

Si tuviéramos que sustentar, que motivar, que acreditar la necesidad de todo ello, les podríamos decir que la Puebla de Valverde, que este pueblo de la comarca de Gúdar-Javalambre, tiene una estación prácticamente hoy de adorno porque está prácticamente sin paradas de los trenes, tan solo para el tren 34531 a las 7,35 de la mañana con destino Valencia y los días alternos, lunes, miércoles, viernes y domingo, sin poder a quien usa este tren volver en el día ya que el otro que para en la Puebla es el tren 34530 con destino Teruel y circula además los días alternativos, es decir, otros como son miércoles, jueves, sábado y domingo a las 9,51.

Como todos ustedes comprenderán a todos los vecinos que viven en esta localidad o localidades colindantes les resulta totalmente imposible ir a Zaragoza a visitar a los enfermos que puedan tener, acceder a los servicios de Sanidad de la capital de la provincia colindante y desde luego también les resulta imposible poder acceder a un derecho tan importante como es la Educación porque tampoco pueden desplazarse a las capitales tanto de Teruel, de Zaragoza o como Valencia, con unos recorridos que les permitan desde luego usarlos.

Esta estación, además, por si fuera poco, se encuentra en la falda de la pista de esquí de Javalambre y, como pueden ustedes imaginarse por el debate que hemos tenido con carácter previo a esta proposición no de ley, tampoco podríamos decir que tenemos una palanca de comunicación importante para que puedan acceder a usar esta estación de esquí y para que la gente pueda desplazarse con asiduidad y desde luego con cierta normalidad.

Por lo tanto una palanca tan importante para vertebrar Teruel como es el turismo, como desde luego es esa estación de esquí, la tenemos absolutamente estrangulada al no tener una vía de comunicación importante.

Por si fuera poco esta estación ve pasar nada más y nada menos que cinco trenes, trenes que van y vienen de Valencia a Teruel y Zaragoza y viceversa, Zaragoza-Teruel-Valencia.

Trenes como los de la tarde que en la Puebla de Valverde hacen su cruce, parando los dos para que se pasen los interventores de un tren a otro. Esto ocurre diariamente, todos los días alrededor de alrededor de las ocho de la tarde, es decir, en el tren que viene de Valencia con destino Zaragoza, y el otro que viene de Zaragoza para Valencia. Por lo tanto, imagínense ustedes la necesidad de lo que hoy se pide de la gestión, de la gestión que hoy se pide realizar.

(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 parada facultativa, además, no obliga a que el tren pare en la estación si no tiene viajeros de subida o de bajada como todos ustedes saben. Solo se realizaría si hubiese viajeros. Pero, sin embargo, la parada facultativa la tiene la mayor parte de las estaciones de toda esta línea, como son las estaciones de Arañales de Muel, de Encinacorba, Villarreal de Huerva, de Ferrerueta, de Caminreal, de Fuentes Claras, de Torrijo, de Villahermosa, de Badules, de Villadoz, etc

Termino diciéndoles que la puebla de Valverde, además, con esta estación enlaza con los pueblos Camarena de la Sierra, Valbona, Forniche Alto, Forniche Bajo y a nadie se le escapa lo importante que sería para Teruel y para todos estos pueblos tener esta estación activa, por lo que les pido la máxima disposición para la aprobación de esta proposición no de ley.

Muchísimas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Don Gregorio tiene la palabra.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Señor Campoy, con esta iniciativa no sé si cortarme las venas o dejármelas largas *[Risas]* Efectivamente.

Si usted, señora Zapater, yo decía que era delirante lo que hablábamos sobre el aeropuerto, esto es la película aterriza como puedas.

Vamos a ver, yo creo que aquí ha habido unas responsabilidades absolutamente claras y que, evidentemente, se ha hecho las cosas de forma equivocada desde el principio hasta el final. Ya no sé si poner en el guiso el tema del corredor cantábrico mediterráneo y la que cayó encima al señor consejero que se acaba de ir. Cuando en Valencia se le ocurriera decir: Oiga usted, vamos a ver si hacemos algo para que esto desde Europa haya algún dinerillo para arreglar esto y que no nos descarrilen los trenes si van un poco rápidos, que eso es lo que pasa. Porque claro, la zona que usted ha nombrado, señor Campoy, es donde este diputado es natural: Encinacorba...¿Sabe? Entonces, claro, decir que esa línea no necesita determinadas cuestiones, bueno, en fin. Pero bueno, esa parte del guiso me la olvida.

Vamos a lo que el señor Montoro tuvo a bien hacer en el año 2013. Éste es el problema. El problema fundamental es que todos los recortes y los ajustes nos han llevado a esta situación de que la vertebración del territorio es imposible. Y se le ocurre

(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]

ese famoso día, uno de julio del 2013 donde dice: Bueno, señores, vamos a ver qué ocurre con las obligaciones de servicio público. Todas aquellas estaciones que no haya un viajero, se acabó. Bueno, pues se acabó. Y entonces, ésta es un de ellas.

Y entonces, ¿qué ocurrió? Que nos recortó absolutamente todo el servicio ferroviario de Aragón. Claro. Y ahí estábamos nosotros y se lo he dicho muchas veces. A mí me parece que es un error haga lo que haga el consejero. Haga lo que haga el consejero. Me parece que es un error pagar la cantidad de millones de euros por tener un contrato, un convenio con Renfe para tener un servicio en Aragón que no está dispuesto a pagar Renfe.

Claro, cuál es el problema, que se ha estado peleando mucho tiempo en ese convenio que nos lo llegó a enviar el Gobierno anterior sin firmar y que, además, venía aquí el presidente de Renfe y de Adif para decir no sé qué cosas sobre que no se podían cumplir, que los trenes, los tamagochi...bueno, todo eso que hemos estado viviendo estos años pagando.

Las paradas facultativas, bueno, eso ha sido un fiasco como...vamos, qué quiere que le diga, señor Campoy, qué quiere que le diga. Es absolutamente lamentable.

Por lo tanto, claro, el problema es que tenemos unas dificultades enormes porque de esa siembra viene esta cosecha. Y lógicamente las paradas facultativas no lo han permitido. ¿Qué usted ahora trae esto para intentar de enjugar su conciencia? Pues me parece bien, pero me parece que tenemos un problema importantísimo. Y mientras no se resuelva el problema con Renfe, tenemos una gran dificultad. Porque claro, el convenio, habría que revisarlo, yo así lo entiendo, haga lo que haga el departamento, y desde luego que estuviese Renfe, Adif, y el Gobierno de Aragón, para ver qué hacemos con este problema porque, como bien usted ha dicho, si es que realmente tenemos un problema importantísimo.

No se puede vertebrar el territorio si la movilidad no está asegurada. Y eso no está asegurado en muchos sitios. Porque como usted bien ha dicho en algunos lugares, como pueblos que ha citado, si no para el tren no hay comunicación que valga con una población envejecida y con una situación difícilísima de clima y de circunstancias socioeconómicas.

Por tanto, yo dicho esto, que me parece que, lógicamente, es lo que tenía que decir porque me parece que es de recibo, no cabe duda, señor Campoy que desde este Grupo Mixto, y Chunta Aragonesista e Izquierda Unida está de acuerdo también, vamos

(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]

a apoyar esta propuesta porque creemos fundamentalmente que hay que intentar aprovechar plenamente los servicios que se dispone para facilitar la movilidad de los aragoneses y que, lógicamente, tengan acceso a todos los servicios públicos de la mejor manera y equidad posible.

Ahora bien, ustedes dicen esto, pero luego, como he dicho al principio, cuando decimos, vamos a intentar si esta línea podemos arreglarla y facilitar las cosas, pues lógicamente ponen el grito en el cielo porque, fíjese usted, abandonan a su suerte la travesía central y apuestan por no sé qué cosas, etcétera, etcétera.

Y lo mismo pasará con el Canfranc, que es un tema que está ahí pendiente. Pues lógicamente, lo que no podemos estar es pagando convenios sin parar para mejorar la línea férrea Teruel-Sagunto-Zaragoza y la otra de Canfranc-Huesca etcétera. Por lo tanto, señor Campoy, después de lo que le he dicho, me voy a dejar las venas sin cortar y le voy a apoyar en esta propuesta. Y a ver si entre todos conseguimos que esto varíe porque, desde luego, yo pienso que hasta los de Renfe, fíjese lo que le digo, hasta los de Renfe, piensan que este convenio es también delirante.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Gracias. Tiene la palabra el grupo Ciudadanos.

El señor diputado SANSÓ OLMOS: Gracias, señor presidente.

Señor Campoy, he seguido su intervención pero me he perdido tres o cuatro veces, de verdad. Reconozco que no entiendo de este tema. *[Comentarios del diputado Campoy Monreal]* Sí, pasaba por barrios esto.

No entiendo por qué nos debemos de referir a Adif, a Renfe o por qué Renfe no se menciona, de verdad. Me dice usted que paran un tren diario alternos (lunes, miércoles y viernes, me ha parecido entender), y pide que puedan parar... Yo de verdad no le he entendido. No he entendido por qué vamos a pedir, o sea, la motivación de la potenciación del esquí para que se pueda utilizar esta estación como parada. ¿Hay algún rent a car, hay algún local, alguna tienda de rent a car en esa localidad de quinientos habitantes? Es que si no ese argumento, a veintitrés kilómetros de Teruel no procede.

Si usted me lo dice por comodidad de los quinientos habitantes, le doy la razón, totalmente de acuerdo, por principios le voy a apoyar, es que es evidente, que la verte-

(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]

bración territorial se consigue con el máximo de accesibilidad, de conectividad, de todos y cada uno de los pueblos que tengan estación.

Evidentemente que sí, pero la verdad es que no sé, desearía que me lo explicara un poquitín más, pero ya le adelanto que me gustaría probar, nos gustaría probar esta proposición no de ley por principios, pero echamos de menos una mejora en la redacción —o lo he entendido yo mal— de esta proposición no de ley.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Señora Zapater Vera.

La señora diputada VERA SANCHEZ: Gracias, presidente.

Bueno, el Partido Aragonés sí va a apoyar esta proposición no de ley. Sabemos que es una reivindicación histórica. Es decir, esto no ha salido de ahora, ya llevan muchos tiempos en esta localidad reivindicando esto, pero sí que es verdad que al final si pasa un tren por la puerta de un pueblo ¿tiene más posibilidad de que sobreviva? Yo creo que el debate no es ese, yo creo que realmente el debate de la vertebración tiene que ir más allá.

A lo mejor no tiene que parar el tren y tiene que ir el autobús. O a lo mejor llegará un momento que tendrá que ser mediante un taxi. No lo sé. Yo creo que realmente el planteamiento que hay que hacerse para dar servicio a todos estos pueblos pequeños que al final, como decimos, se están muriendo y están desapareciendo, y cada vez que les quitamos cada uno de estos servicios, pues, lógicamente, disminuyen los servicios, disminuye la calidad y por lo tanto, los ciudadanos se van, pues yo creo que lo que hay que plantear realmente es un plan intermodal. Hay una revisión para finales del año que viene en la que se va a hacer el tema del transporte interurbano, pues yo creo que el planteamiento tiene que ser una visión más global. Habrá pueblos en los que no llegará el tren, habrá pueblos en los que habrá autobús y, como digo, y habrá pueblos...pero lo que desde luego hay que facilitar es que cada uno de los vecinos, en este caso, aragoneses y aragonesas pues tengan la posibilidad de que en un momento determinado tienen que ir al centro de salud, tienen que ir a educación o tienen que moverse, pues puedan hacerlo.

Desde luego, la vamos a apoyar y, bueno, ya no vamos a entrar en el trayecto Valencia-Teruel porque ya entendemos que todos sabemos que no es una cuestión bala-

(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]

dí, que realmente hay que hacer una apuesta firme y decidida porque no hay que olvidar que cogerán el tren, pero las condiciones en las que cogerán este tren pues la verdad es que no son de un siglo XXI, sino del siglo XIX.

Por lo tanto, yo creo que como he dicho nuestro partido la va a apoyar, pero desde luego, creemos más en un plan intermodal que facilite el llegar al territorio.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Don Andoni Corrales tiene la palabra.

El señor diputado CORRALES PALACIO: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Campoy, yo me alegro de que se vuelva a habitar el pueblo de la Puebla de Valverde porque parece que los cuatro años anteriores ha sido un pueblo fantasma porque no han hecho ninguna estación y no han pedido paradas del tren allí, pues yo creo que es una buena noticia que esta legislatura ese pueblo haya vuelto a ser habitado. Cuatro años un pueblo fantasma, le digo.

También creemos que la movilidad es algo fundamental para la vertebración de un territorio, sobre todo, cuando tenemos un territorio caracterizado por unos núcleos de población muy pequeños, dispersos y con infraestructuras de movilidad que dejan mucho que desear.

Las carreteras están mal pero, bueno, la red de ferrocarril y es para echarse a llorar. Había una red de ferrocarril que cubría prácticamente todo el territorio, uniendo las poblaciones más pequeñas de Aragón con los núcleos urbanos más próximos y sin embargo, lejos de aprovechar esas infraestructuras y modernizarlas, las han dejado morir lentamente.

Bueno, el tiempo pasa y la población de nuestros núcleos rurales envejece cada día más. Una población que necesita, como el comer, servicios sanitarios, servicios sociales, facilidades de accesibilidad. Una población que, poco a poco, pierde autonomía para su propia movilidad.

Pero no solo es eso. Hace falta una inversión en movilidad por el territorio.

Pero no solo es eso. Esta falta de inversión en movilidad por el territorio repercute en aquella población joven que todavía no ha perdido la capacidad motora.

(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]

Estos jóvenes están aprovechando esa capacidad motora pero para salir huyendo de los pueblos, donde no tienen perspectivas de futuro.

En Aragón y en España en general se ha promocionado mucho el transporte automovilístico y se ha dejado morir el ferroviario. No hace falta decir, de paso, que el ferrocarril es un transporte más sostenible con el que conseguimos un importante ahorro, más eficiencia energética y reduce gastos en el efecto invernadero, que inciden directamente en el cambio climático.

En definitiva, un medio de transporte seguro para el medio ambiente y, sobre todo, para las personas.

Instar al Gobierno de Aragón a que realice las gestiones oportunas para que exista una parada facultativa en la estación de La Puebla de Valverde, por supuesto, por supuesto.

No es comprensible que actualmente solo tenga dos paradas y solo tenga, claro, el tren de ida- si van a Valencia- tienen que hacer noche, y si van a Teruel tienen que hacer noche porque no pueden volver.

Por todo eso, le vamos a votar a favor esta proposición no de ley, sin que sirva de precedente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Gracias.

Don Herminio Sancho.

El señor diputado SANCHO ÍÑIGUEZ: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, señor Campoy estoy encantado de cómo ha empezado usted su intervención. Garantizar los servicios de educación, sanidad, los servicios públicos. Eso para los socialistas- que lo sepa- ha sido una prioridad, lo hemos hecho y lo haremos siempre. No creo que todos puedan decir lo mismo, pero bueno.

Dicho esto, vamos a centrarnos en lo que estamos. Intentare ser lo más claro posible, tener los pies en el suelo para poder subir al tren. Una reflexión que creo que todos tenemos que tener clara cuando queramos empezar a trabajar sobre este tema y a trabajar en serio.

No es tema menor si la estación esta en núcleo urbano o está alejada del núcleo urbano. Es algo que tendremos que empezar a tener presente.

(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]

Querría, porque todos sean sabedores, decirles claramente- sé que lo saben- cuál es la ubicación de La Puebla de Valverde en Teruel, que es en el punto kilométrico 159,2 de la línea 610 de la red ferroviaria Zaragoza-Sagunto por Teruel, entre las estaciones del Puerto de Escandón y de Sarrión, entre dos estaciones bastante cercanas.

Con la reorganización de los servicios de media distancia que acometió el Gobierno central, se declararon las relaciones que se consideraban como obligaciones de servicio público.

Por acuerdo, como ha dicho el señor Briz, del consejo de ministros de 23 de diciembre del 2012 y que se puso en marcha el 1 de julio del 2013- las fechas lo dicen todo- se anunció que en todas las estaciones que hubieran menos de un viajero diario se dejaría de prestar el servicio ferroviario.

Creo tenemos la obligación todos de empezar a analizar qué queremos, cómo y el por qué de algunas cuestiones, y para este tema tenemos que agudizar el ingenio para desembocar en dónde queremos. No lo dudéis.

Por otra parte, el Gobierno de Aragón y Renfe suscribieron el contrato de servicio público para complementar la oferta de los servicios sufragados por el Estado y con otros que se consideraron de interés para Aragón.

Por ejemplo, se firma el convenio de la línea, el contrato de la línea que incluye Teruel-Caudiel, porque llegamos ya a Valencia y a partir de entonces ya Renfe no hace pagar a las comunidades de al lado, con paradas en todas las estaciones, incluida la de La Puebla de Valverde.

Deberíamos hacer hincapié- y desde el Grupo Socialista así lo creemos- en la parada facultativa que es lo que el Gobierno de Aragón ha hecho y debe seguir insistiendo, porque eso garantizaría el servicio y no ocasionaría retrasos. Porque es responsabilidad de todos poner en servicio un tren competitivo en todos los sentidos.

Es lamentable la postura del Gobierno central, siempre inflexible, no permitiendo las paradas facultativas de los trenes de su competencia. No podemos alejar a la gente del tren.

Anterior al proceso de reorganización se realizaban paradas facultativas en estaciones de baja demanda, no únicamente en el Zaragoza-Valencia, también en el Zaragoza-Canfranc.

Tenemos la obligación de vertebrar el territorio en todo su significado. Lo estamos diciendo siempre, pero tenemos la obligación.

(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]

Ahora bien, es por ello, tenemos el deber de no dejar a la gente alejarse del tren, de no dejar alejarse a la gente del tren.

Somos gente- y todos los sabemos- que lo que debemos hacer es tener un tren competitivo.

Y yo no estoy hablando del AVE. No vayan diciendo mañana ustedes el portavoz del Partido Socialista no quiere el AVE. No estoy hablando del AVE.

Un tren competitivo. Un tren competitivo es que nos dé el servicio que necesitamos.

Desde el Grupo Socialista entendemos la movilidad como un derecho que, además de garantizar la igualdad entre las gentes, aviso a los nuevos navegantes también.

No me vale que luego digamos: ustedes tienen la culpa. O sea, a partir de hoy todos tenemos la culpa y tenemos que analizar este tema. Todos somos a partir de hoy ya responsables.

Por si tienen dudas, en el Gobierno socialista anterior se hicieron inversiones para la mejora de la línea. Inversiones importantes. Las tenéis y podéis acudir y ver la inversión que se hizo, por ejemplo de Teruel a Cella para intentar hacer esta línea competitiva.

Entonces, nosotros no dudamos y creemos en el tren, por lo que solicitamos al Gobierno que siga insistiendo en las paradas facultativas y en la mejora de los trenes para tener un servicio del siglo XXI, que acerque a la gente al tren. Esa ha sido, es y será nuestra obligación.

Debemos facilitar el día a día a todos los aragoneses. La Administración tiene que garantizar los servicios para que, entre otras cosas, la gente pueda vivir en el territorio.

Y, por mi parte, votaremos a favor esta moción, pero tenemos que tener los pies en el suelo.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Gracias.

Entiendo que no hay cuestión y que podemos proceder a la votación.

¿Votos a favor? Quince votos y, en consecuencia, unanimidad.

Pasamos a la explicación de voto.

¿Don Gregorio? ¿Don Jesús?

(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 SANSÓ OLMOS: Gracias, señor presidente.

Nuestro grupo ha votado a favor, evidentemente, de que paren facultativamente los trenes de media distancia. También votaremos a favor de cercanías, de plan de movilidad y de todos los derechos de los habitantes de todo Aragón.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): ¿Doña Berta? ¿Don Andoni? ¿Don Herminio? ¿Don Javier?

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Señor Briz, muchísimas gracias. Pero usted tiene un problema- y se lo digo con todo el cariño- que a usted le gusta estar en la oposición y criticar siempre al Gobierno del Partido Popular y es que ahora se ve con un problema de la leche porque, claro, usted es que ahora gobierna. Es que ustedes gobiernan, usted es el decano de la consejería de Vertebración del Territorio y en estos momentos tiene que asumir responsabilidades.

Tempus fugit, señor Briz, el tiempo ha pasado. Ahora les toca gobernar y ya no puede echarle de todo la culpa al Gobierno del Partido Popular.

Usted ahora tiene que solucionar los problemas de la gente, tiene que solucionar todos los asuntos que traigamos aquí a esta comisión y no se preocupe que le vamos a dar bastante faena.

Señor Sansó, muchas gracias. Y ahí me quedo, no entro en nada más. Muchas gracias.

Señora Zapater, muchísimas gracias también por apoyar nuestra propuesta.

Señor Corrales, muchísimas gracias también por apoyar esta propuesta y también le digo, con todo el cariño, que a usted le pasa un poco también como al señor Briz, que también le gusta criticar de todo y que toda la culpa la tiene el Partido Popular, pero en este Parlamento tenemos Gobierno, tenemos oposición y tenemos la tapia. Tapia de la que ustedes- cuando quieren- se bajan, pintan presupuestos, cesan responsables políticos, ponen otros y, desde luego, tienen una capacidad de influenciar en el Gobierno importante.

Y le digo lo mismo que al señor Briz, gobiernen y cuando tengan responsabilidades, cuando tengan capacidad de influir en el presupuesto o de influir en decisiones

(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]

importantes que repercutan en el bienestar del territorio, desde luego ejerzan su responsabilidad.

Y, señor Sancho, me quedo con una frase suya: «agudice el ingenio y ayude a gobernar y ayuda a afianzar territorio y a vertebrarlo», que en esta comisión nos vamos a dedicar a eso toda la legislatura.

Ustedes también tienen mucha responsabilidad, y si alguna duda tienen con respecto a la anterior legislatura, no se preocupen, que nosotros vamos a intentar poner de nuestro lado todo nuestro saber, entender y aportar todo el granito de arena que haga falta para ayudar, insisto una vez más, a vertebrar el territorio.

Muchísimas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Cuando repase, señor Campoy, la intervención, ha sido bien expresivo el inicio.

Pasamos, por tanto,... retomamos el primer punto del orden del día. Si no hay cuestiones, damos por aprobada la...

¿Ruegos y preguntas?

Gracias por vuestra dedicación.

[Se levanta la sesión a las dieciocho horas y trece minutos.]