



DIARIO DE SESIONES DE LAS **CORTES DE ARAGÓN**

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO, VIVIENDA Y TRANSPORTES

Comisiones. Serie A: Comparecencias

Número 85

Año 2012

Legislatura VIII

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. FERNANDO JESÚS
GALVE JUAN

Sesión núm. 19

**Celebrada el miércoles 28 de noviembre de
2012**

Orden del día

1) *Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.*

2) *Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, a petición de seis diputados del G.P. Socialista, al objeto de informar de los detalles y acuerdos adoptados en la reunión mantenida con la sociedad concesionaria de las autopistas AP-2 y AP-68 del grupo Abertis, para avanzar en la mejora de la seguridad vial de los tramos más conflictivos de la N-II y de la N-232 que discurren por Aragón.*

3) Debate y votación de la moción núm. 69/12, dimanante de la interpelación núm. 68/12, relativa al Consorcio de Transportes de Zaragoza, presentada por el G.P. Socialista.

4) Debate y votación de la proposición no de ley núm. 329/12, sobre la puesta en marcha de un servicio de trenes convencionales y lanzaderas entre Zaragoza y Madrid, presentada por el G.P. de Izquierda Unida.

5) Debate y votación de la proposición no de ley núm. 337/12, sobre la prestación de un servicio Avant de Renfe entre Zaragoza y Madrid, presentada por el G.P. Chunta Aragonesista.

6) Ruegos y preguntas.

Preside la sesión, celebrada en el palacio de la Aljafería, el Ilmo. Sr. D. Fernando Jesús Galve Juan, asistido por la secretaria, Ilma. Sra. D.ª María Herrero Herrero. Asiste a la Mesa la letrada Sra. Herraiz Serrano.

Comparece ante la comisión el consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda Y Transportes, Excmo. Sr. D. Rafael Fernández de Alarcón Herrero.

SUMARIO

Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes al objeto de informar de los detalles y acuerdos adoptados en la reunión mantenida con la sociedad concesionaria de las autopistas AP-2 y A-68 del grupo Abertis, para avanzar en la mejora de la seguridad vial de los tramos más conflictivos de la N-II y de la N-232 que discurren por Aragón 4

- El diputado Sr. Ibáñez Blasco, del G.P. Socialista, explica la solicitud de comparecencia.
- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, Sr. Fernández de Alarcón Herrero, responde.
- El diputado Sr. Ibáñez Blasco replica.
- El consejero Sr. Fernández de Alarcón Herrero duplica.
- El diputado Sr. Aso Solans interviene en nombre del G.P. de Izquierda Unida de Aragón.
- El diputado Sr. Briz Sánchez interviene en nombre del G.P. Chunta Aragonesista.
- El consejero Sr. Fernández de Alarcón Herrero responde.
- El diputado Sr. Blasco Nogués interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés.
- El diputado Sr. Campoy Monreal interviene en nombre del G.P. Popular.
- El consejero Sr. Fernández de Alarcón Herrero responde.

Moción núm. 69/12, dimanante de la interpelación núm. 68/12, relativa al consorcio de transportes de Zaragoza. 14

- El diputado Sr. Ibáñez Blasco, del G.P. Socialista, defiende la moción.
- El diputado Sr. Campoy Monreal, del G.P. Popular, defiende una enmienda
- El diputado Sr. Aso Solans fija la posición del G.P. de Izquierda Unida de Aragón.
- El diputado Sr. Briz Sánchez fija la posición del G.P. Chunta Aragonesista.
- El diputado Sr. Blasco Nogués fija la posición del G.P. del Partido Aragonés.
- El diputado Sr. Ibáñez Blasco fija la posición de su grupo con respecto a la enmienda presentada.
- Votación.
- En el turno de explicación de voto, intervienen los diputados Sres. Briz Sánchez, Ibáñez Blasco y Campoy Monreal.

Proposición no de ley núm. 329/12, sobre la puesta en marcha de un servicio de trenes convencionales y lanzaderas entre Zaragoza y Madrid. 18

- El diputado Sr. Aso Solans, del G.P. de Izquierda Unida de Aragón, defiende la proposición no de ley.
- La diputada Sra. Martínez Sáenz, del G.P. Popular, defiende una enmienda.
- El diputado Sr. Briz Sánchez fija la posición del G.P. Chunta Aragonesista.
- El diputado Sr. Blasco Nogués fija la posición del G.P. del Partido Aragonés
- El diputado Sr. Velasco Rodríguez fija la posición del G.P. Socialista.
- El diputado Sr. Aso Solans fija la posición de su grupo respecto de la enmienda presentada.
- Votación.
- En el turno de explicación de voto, intervienen los diputados Sres. Aso Solans y Briz Sánchez y la diputada Sra. Martínez Sáenz.

Proposición no de ley núm. 337/12, sobre la prestación de un servicio Avant de Renfe entre Zaragoza y Madrid. 23

- El diputado Sr. Briz Sánchez, del G.P. Chunta Aragonesista, defiende la proposición no de ley.
- El diputado Sr. Lafuente Belmonte, del G.P. Popular, defiende una enmienda
- El diputado Sr. Aso Solans fija la posición del G.P. de Izquierda Unida de Aragón.
- El diputado Sr. Blasco Nogués fija la posición del G.P. del Partido Aragonés.
- El diputado Sr. Velasco Rodríguez fija la posición del G.P. Socialista.
- El diputado Sr. Briz Sánchez fija la posición de su grupo respecto de la enmienda presentada.
- Votación.
- En el turno de explicación de voto, intervienen los diputados Sres. Briz Sánchez, Velasco Rodríguez y Lafuente Belmonte.

Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior 27

- El Sr. presidente da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento.

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

Si le parece, siendo la hora acordada, vamos a iniciar [a las diez horas y treinta y nueve minutos] esta Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes.

Agradecer, cómo no, la presencia del señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes a esta su comisión, así como a todo el equipo que le acompaña.

Sin más dilación, vamos a iniciar el orden del día. El punto número uno, como viene siendo habitual, lo vamos a dejar para el final, y vamos a pasar al punto número dos: comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, a petición de seis diputados del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar de los detalles y acuerdos adoptados en la reunión mantenida con la sociedad concesionaria de las autopistas AP-2 y A-68 del grupo Abertis, para avanzar en la mejora de la seguridad vial de los tramos más conflictivos de la nacional II y de la nacional 232 que discurren por Aragón.

Para exponer el objeto de la solicitud de esta comparecencia, tiene la palabra el señor Ibáñez en representación del Grupo Parlamentario Socialista: cuando quiera, señor Ibáñez.

Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes al objeto de informar de los detalles y acuerdos adoptados en la reunión mantenida con la sociedad concesionaria de las autopistas AP-2 y A-68 del grupo Abertis, para avanzar en la mejora de la seguridad vial de los tramos más conflictivos de la N-II y de la N-232 que discurren por Aragón.

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

Buenos días, señor consejero; bien venido a usted y a los miembros de su equipo que le acompañan.

Hemos solicitado su comparecencia a raíz de las informaciones de que hemos tenido conocimiento a través de la prensa, por un tema que, desde nuestro punto de vista, y creo que para todos los miembros de esta comisión y de esta cámara, es trascendental, de una importancia trascendental, para nosotros y fundamentalmente creo que para los aragoneses, para aquellos aragoneses usuarios de estas infraestructuras, de estas dos carreteras nacionales, que, en su tramo por nuestra comunidad autónoma, desgraciadamente, son dos tramos de los de más alta siniestralidad de la red nacional.

Como le decía, hemos tenido noticias a través de la prensa de que ha habido varias reuniones, creemos que dos, a las que ha asistido usted mismo y el director general con la empresa concesionaria de estas, bueno, en este caso de las autopistas que van paralelas a estas carreteras nacionales, y, lógicamente, el objeto de la comparecencia, como creo que está bastante claro, se trataría y le agradeceríamos que nos explicara

exactamente en qué han consistido esas dos reuniones y, en su caso, en qué situación se encuentran, qué avances ha habido y qué posibilidades hay de llegar a acuerdo.

Ya digo, creo que no cabe incidir demasiado; todos somos conscientes de la gran peligrosidad de estos tramos, y yo creo personalmente, también me gustaría reconocer públicamente que en esta materia los gobiernos autonómicos, todos los gobiernos autonómicos, pero fundamentalmente en los últimos doce años, se ha trabajado intensamente, se han conseguido algunas cosas, algunos avances, no demasiados, pero, ya digo, creo que el esfuerzo que se ha hecho desde la comunidad autónoma es de resaltar, al igual que es de resaltar la otra parte, el Gobierno de España, también de los distintos colores que ha habido últimamente, que nunca se ha tomado esto por lo menos con la agilidad y con la rapidez que desde Aragón todos los grupos hemos reclamado.

Como le decía, en la anterior legislatura se consiguió una liberalización parcial en un principio, que finalmente el ministerio accedió a sumarse a ella y se consiguió que fuera una liberación total para los vehículos ligeros, y, ya digo, se consiguió que una buena parte de los vehículos que transitaban por esas carreteras nacionales pudieran hacerlo a través de la autopista.

Lógicamente, el objetivo sería, yo creo que todos así lo hemos manifestado también, el desdoblamiento de esos tramos de las carreteras nacionales, pero qué duda cabe que la actual coyuntura de crisis económica, lejos de favorecer esto, probablemente lo retrase todavía más en el tiempo; si ya era excesivo el retraso que llevaban, pues ahora quizá se vuelva a retrasar todavía más, y ya no solo por esa situación, sino que hace poco también tuvimos ocasión de debatir en este parlamento unas declaraciones del secretario de Estado, del señor Catalá, que también nos preocuparon a nosotros y a todos los grupos y a todos los aragoneses, porque de alguna forma lo que vino a decir el secretario de Estado es que ya no era un tema de situación económica, de dificultad económica, sino que él entiende, y lógicamente si lo dice el secretario de Estado nosotros entendemos que es lo que entiende el Gobierno de España, que desdoblar esos tramos es hacer competencia desleal a las concesionarias de las autopistas.

Entendemos que es algo bastante desgraciado por parte de ese secretario de Estado, porque no entendemos, si eso fuera así, resulta que, por ejemplo, en la nacional II los únicos kilómetros de nacional que quedan sin desdoblar son los ochenta o noventa kilómetros que transcurren por la comunidad autónoma; por lo tanto, la competencia desleal ya estaría hecha desde hacía bastante tiempo, y no tendría mucho sentido que por ochenta o noventa kilómetros pues no se pudiera hacer el desdoblamiento.

En cualquier caso, lo de los desdoblamientos a nosotros nos parece que sería fundamental, pero, mientras no se puedan hacer esos desdoblamientos, por las razones equis, por decisiones políticas o por decisiones debidas a la situación económica, pues sí que nos parece muy importante que se avance, que se siga trabajando y se avance, a ser posible, en lo que son los peajes, la liberalización de los peajes, que nosotros

entendemos que debería ser, en tanto en cuanto no se hicieran esos desdoblamientos, que todos los vehículos que transitan por esas carreteras nacionales, y que lo quisieran, pues podrían, deberían poder hacerlo por las autopistas en lugar de por esas carreteras nacionales, que de esa forma, lógicamente, se verían muy aligeradas del tráfico que en estos momentos soportan.

También queríamos que nos dijera, que nos aclarara, porque usted conocemos que se ha reunido con la concesionaria, pero no nos consta, y si es así nos gustaría que nos lo dijera, si se ha reunido con los responsables del ministerio, que entendemos que son una parte fundamental de esta cuestión, por dos razones fundamentales: lógicamente, los vehículos que transitan, aunque sea territorio aragonés, pero no todos los vehículos, ni mucho menos, son vehículos aragoneses; fundamentalmente, si hablamos de los pesados pues todavía con más razón, porque son camiones que hacen largos recorridos, lógicamente, y que pasan por aquí, y que entendemos que el Gobierno de Aragón ni los aragoneses no deberíamos de ser quienes solucionaran ese problema.

Por lo tanto, nos gustaría saber los contactos que ha tenido con el ministerio, qué resultados ha habido, y también nos gustaría, porque tenemos una cierta confusión en cuanto a las consignaciones en el presupuesto del Estado, en el de la comunidad autónoma tenemos el presupuesto en tramitación en este parlamento, que, en lo que respecta a la comunidad autónoma usted ha presupuestado exactamente la misma cantidad de dinero que había en el ejercicio anterior —creo recordar—, pero ya digo que no sabemos en estos momentos si el Estado ha aumentado o no las partidas correspondientes para este tema. Ya le digo: a nosotros nos gustaría que fuera así, que el Estado entre a formar parte del acuerdo o del convenio que se pueda llegar con las concesionarias, porque entendemos que tiene mucho que decir y tiene mucha responsabilidad: por un lado, las infraestructuras son, como le digo, carreteras nacionales, no son carreteras autonómicas, y, por otro, como le decía, los vehículos que transitan por ahí pues no son aragoneses, sino más bien al contrario.

En cualquier caso, como el objeto es que usted nos informe de los avances que ha podido haber y de las reuniones, después, en función de sus explicaciones, ya profundizaremos o le preguntaremos las dudas que nos queden; en cualquier caso, quería transmitirle el apoyo de este grupo parlamentario para esas gestiones que está haciendo, que esperamos que finalmente tengan algún resultado positivo, y ya le digo que vamos a escucharle atentamente; esperamos que nos aclare las cuestiones que le he planteado, y en la segunda intervención ya insistiré en aquellas cosas que, después de oírle, no nos hayan quedado lo suficientemente claras.

Muchas gracias, señor presidente.

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

A continuación tiene la palabra el señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes.

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

Muchas gracias, señor Ibáñez.

Muchas gracias en primer lugar por el apoyo de su grupo parlamentario a las gestiones que estamos haciendo, apoyo que espero que se ratifique al final de esta sesión y, sobre todo, que se ratifique el primero de enero, fecha en la que yo espero que estén solucionados los trámites administrativos que permitirán poner en marcha el acuerdo que les voy a comentar.

No hemos tenido dos reuniones, hemos tenido dos meses de intensas reuniones a distintos niveles; yo he hablado con el director general de Abertis veinte veces por lo menos, y con los responsables del ministerio, con el secretario de Estado, fuimos a verle conjuntamente para preavisarle por dónde iban los acuerdos, los posibles acuerdos que se cerraron el pasado lunes, este lunes, antes de ayer, y que ya están elevados a tramitación de la Delegación del Gobierno con las autopistas nacionales y del Gobierno de Aragón para que puedan aprobarse y ponerse en marcha el primero de enero.

Efectivamente, esto es la continuidad de un trabajo de los gobiernos anteriores, y ha hablado usted de los gobiernos anteriores de Aragón que siempre han intentado buscar soluciones a este problema que ocurre en Aragón, aunque no sea un problema en una carretera aragonesa, y el nuevo Gobierno, como no puede ser de otra manera, está trabajando en intensificar y acercarnos a la solución definitiva, no solo por nuestra parte, sino también intensificando las peticiones a Madrid, las enmiendas de los presupuestos generales del Estado, para que, cuanto antes, se puedan desdoblar estas dos carreteras en su totalidad, pero, mientras tanto, como dice usted, liberalizando, en la medida que puede ser posible, los peajes.

En este sentido hemos dado un nuevo rumbo a los acuerdos que había entre el Gobierno de Aragón y Abertis, con una cantidad presupuestaria, que para el 2013 va a ser suficiente, la misma que el 2012. ¿Por qué razón? Porque en el 2012 el presupuesto ha tenido que pagar cantidades de retrasos de años anteriores, o sea, no estaba dotada en su totalidad, y por eso en el 2013 habrá que pagar un poco más que el 2012, digo, con los acuerdos que ya existían y que permanecen con ligera adaptación.

Hecho este preámbulo, y volviendo a agradecer el apoyo de su grupo, les voy a comentar en qué consiste el acuerdo; yo creo que voy a pasar de la comparecencia, de la justificación, yo creo que eso está bastante claro, yo creo que ustedes están necesitados de conocer en qué consiste el acuerdo.

Miren ustedes, consciente de la inseguridad que se produce en los tramos aragoneses de la nacional II y de la nacional 232, y consciente de que la peculiaridad de estos tramos es que en la nacional II el tráfico pesado supone el 72% del tráfico de la nacional II entre Alfajarín y Fraga, y en la nacional 232 el 51%, conscientes de todo esto, iniciamos negociaciones para intentar trasladar vehículos pesados desde la carretera a la autopista. Ya existía un acuerdo anterior para proteger a los vehículos aragoneses, a los turismos aragoneses que hicieran un recorrido de ida y vuelta en el día. Esto no tiene nada que ver, permanece ese acuerdo ligeramente mejorado, pero estamos hablando ahora de llevar camiones a la autopista, que creemos que es lo que más va a producir reducción de accidentes.

El 56% de los accidentes ocurridos en la nacional II en los últimos seis años ha implicado un vehículo pesado y hasta el 70% de los accidentes con víctimas.

Por ello, el acuerdo que hemos tomado con Abertis y que está pendiente para su firma de las dos autorizaciones administrativas necesarias, consiste en que, primero, los vehículos pesados podrán circular gratuitamente por la AP-2 en el tramo Alfajarín-Pina, esa es la primera medida. Solamente necesitarán llevar el certificado VIA-T, cualquier vehículo pesado desde los tipos 1 y 2. El VIA-T es este aparato que saben ustedes que en las autopistas existe para controlar debidamente, para que tengamos garantía de que el control es el control adecuado y también de que no se utiliza indebidamente esta medida, gratuidad total en el tramo más conflictivo para vehículos pesados.

Segunda medida: se establece una bonificación del 50% para los peajes, también para los vehículos pesados, entre Alfajarín y Fraga, y entre Zaragoza y Gallur. Cualquier vehículo pesado que circule desde Alfajarín a Fraga o desde Pina a Fraga o desde Bujaraloz a Fraga verá reducida su tarifa en el 50%; hay una superposición de las dos cosas, es decir, que cuando alguien va desde Alfajarín a Fraga va a ver reducido el 50% del trayecto total de Alfajarín a Fraga, es decir, gratuidad en un tramo y reducción del 30% en el resto del tramo, aproximadamente; es decir, las medidas son un poco conflictivas, pero lo que no pretendemos es que un vehículo vaya a Pina, salga, vuelva a entrar en la autopista, etcétera.

Estas son las dos medidas, y hay una tercera medida colateral, que es que vamos a mejorar la intersección, el cruce de la nacional II en Pina para el acceso a la autopista, porque, si no, el incremento de camiones va a producir problemas. Pero no vamos a esperar para mejorar ese cruce, es decir, lo vamos a poner en marcha, si contamos con las autorizaciones administrativas, el 1 de enero.

¿Qué esperamos conseguir? Esperamos conseguir que más de cinco mil vehículos del total de pesados que van entre Alfajarín y Pina, que son actualmente en la nacional II seis mil cuatrocientos cincuenta y dos, o sea, una gran parte de los pesados, se pasen a la autopista en este tramo. Vamos a conseguir, esperamos, que unos mil doscientos se pasen a la autopista entre Pina y Fraga, y vamos a conseguir que unos ochocientos se pasen a la autopista entre Zaragoza y Gallur. Eso es lo que esperamos conseguir, y, en función de eso, tendremos éxito, si lo hemos conseguido.

Por eso, el pago se hace en función de bonus-malus, es decir, las medidas... Los objetivos están claros y a partir de esos objetivos el trabajo ha sido común con Abertis —y agradezco el trabajo a Abertis—, en el sentido de asesorarnos de ellos también en cómo va a ser la mejor eficacia, con qué régimen de tarifas conseguiríamos más eficacia; una vez que nosotros hemos planteado que era imprescindible la gratuidad total en el Alfajarín-Pina, hasta dónde podíamos llegar en el resto. Ahí hemos seguido su asesoramiento hasta tal punto que lo que producimos es un pago por bonus-malus: si llegamos a mil doscientos cincuenta y dos vehículos entre Pina y Fraga, no habrá que pagar nada por ese concepto; si son menos, tendremos que pagar una cantidad nosotros, y, si son más, la autopista nos retornará el beneficio derivado de meter esos vehícu-

los, que servirán para pagar la cuota que tenemos que pagar por la liberación del Zaragoza o Alfajarín-Pina.

En definitiva, por hacer el Alfajarín-Pina nosotros vamos a pagar 1,35 por camión; es una parte pequeña de lo que ahora pagan esos camiones, hasta un total de un millón doscientos mil euros; por hacer lo de Pina-Fraga, tendremos que pagar seiscientos cuarenta mil, en el peor de los casos, si no pasara ningún camión más a la autopista —esto no va a ser así—; cero, si pasan mil doscientos cincuenta y dos, o, si pasan más de mil doscientos cincuenta y dos y la autopista es beneficiada, nos retorna un 40% del incremento. En el tramo entre Figueruelas y Gallur, la cantidad máxima que tenemos que pagar, en el supuesto de que captáramos cero vehículos, sería quinientos cincuenta mil euros; si captáramos ochocientos veinticinco, cero.

Este es el acuerdo económico.

Condición sine qua non es que los vehículos beneficiados sean del tipo 1 y 2, pesados, y que tengan el sistema dinámico de telepeaje, que creo que cuesta treinta euros cada cinco años, o algo así, tener la tarjeta, además es el pago automático con las agilidades que eso supone, y esta es la condición para que los controles tanto que hace Abertis como queremos hacer nosotros sean adecuados, y al mismo tiempo eso también agiliza el tráfico. Y al mismo tiempo hemos conseguido una mejora en los acuerdos que ya había para ligeros, en el tramo de la AP-2 reduciendo el 20% de la contraprestación que pagábamos a Abertis por eso. Con todo esto, el Departamento de Obras Públicas, la Dirección General de Carreteras, que ha trabajado intensamente en el tema, yo creo que consigue un paso adelante en la seguridad viaria, no es el último; efectivamente, el último vendrá con el desdoblamiento; también hay accidentes en las autopistas, el otro día tuvimos uno en la AP-68, pero, indudablemente, la evolución de accidentes será a menos.

Yo creo que esto es lo que les tenía que decir en mi primera intervención; les puedo decir mucho más, razones, justificaciones, pero yo creo que esto es lo que ustedes esperan; igual que usted no ha agotado su tiempo, pues yo creo que con esto les he informado debidamente; seguramente necesitan ustedes aclaraciones; yo creo que en este tema espero contar con la unanimidad de su criterio; lógicamente habrá matices, pero es una medida que ya se puso en marcha, que nosotros mantenemos, mantenemos lo que pusieron en marcha.

Esperamos que la eficiencia sea mayor, es decir, que la que se adoptó por el Gobierno anterior; pero, bueno, eso no es nada más que razón de la experiencia, no razón de que la voluntad siempre haya sido la de mejorar la seguridad.

Muchas gracias, y yo creo que con esto basta en esta primera intervención.

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

Ahora el turno de réplica por parte del señor Ibáñez por un tiempo no superior a cinco minutos.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Señor consejero, supongo que entenderá que la información dicha así, pues, yo lo primero que le quería

pedir es que, en cuanto sea posible, si es tan amable de remitirnos a los grupos parlamentarios, entiendo, de la oposición el acuerdo, para que lo podamos ver con un poco más detenimiento, pues se lo agradeceríamos.

Luego decirle que, cuando he empezado mi primera intervención, no lo conocía, pero me dicen que usted ha comparecido hoy en rueda de prensa a las nueve de la mañana en el Pignatelli; en fin, creo que hubiera sido mejor que hubiera esperado usted a comparecer en las Cortes, ya que no era a petición suya, sino a petición de este grupo, y que hubiera comparecido ante los medios de comunicación después, pero, en cualquier caso, usted verá. A mí me parece que es una ligera falta de respeto a este parlamento, cada uno somos responsables de nuestras decisiones y de nuestros actos.

Aquí me quedan varias dudas: no me ha dicho absolutamente nada de lo que le he preguntado con el Gobierno de España, qué parte de esto asume el Gobierno de España, qué parte asume el Gobierno de Aragón, porque yo, si he tomado bien las notas, en un caso ha hablado en el tramo Alfajarín-Pina, creo recordar, que era 1,35 por vehículo, que podría suponer un millón doscientos mil euros, creo que ha dicho, creo que ese es el que ha dicho que tenemos que pagar, 1,35, porque ese se liberaliza totalmente, y luego el 50% de los otros ya será en función de si conseguimos que entren en la autopista esos mil doscientos cincuenta y dos vehículos más o menos, pero, en cualquier caso, esas cantidades de dinero que asumiría el Gobierno del Estado, que nosotros entendemos que debería de ser la mayor parte, si no todo. Y que, en todo caso, si el Gobierno de Aragón va a asumir alguna parte.

Nos hubiera gustado que el acuerdo hubiera ido un poco más allá; nosotros de las cosas que veíamos y que íbamos leyendo por la prensa entendíamos que quizá en algunas horas de la noche se podrían haber liberalizado los peajes completamente para vehículos pesados, que parece ser que no es así. En lo del coste, ya le digo, como no está muy claro exactamente cuál va a ser el coste hasta que no nos pase usted datos más concretos, pues poco más podemos aportar.

Luego habla también de mejorar, incluso la prensa también estos días hablaba de mejorar algunos accesos o de hacer incluso nuevos enlaces con estas autopistas; somos conscientes de que en algunos casos determinado tipo de camiones tienen dificultades para poder acceder en buenas condiciones, pero, lógicamente, esas mejoras, esos estudios, esos accesos también nos gustaría que nos adelantara un poco más cómo se van a financiar, quién los va a ejecutar y en qué condiciones para la comunidad autónoma, tampoco nos ha dicho nada de ese tema.

Aquí nos ha dicho el cruce, el acceso de Pina, pero también en algún momento se ha comentado que podía hacer un enlace nuevo en Gallur, y ya le digo que nos gustaría que nos dijera exactamente eso cómo lo piensa financiar su departamento o el Gobierno de España. Tampoco sabemos..., porque la prensa anunciaba que es más o menos el preacuerdo, los avances van a pasar por un Consejo de Gobierno, en principio debería haber sido el del día 20 del mes pasado, por las noticias que aparecían en prensa; en todo caso, también queríamos que nos aclarara si finalmente ya el Consejo de Gobierno tiene conocimiento de esto o no.

Lógicamente habrá que esperar a ver el resultado de este sistema, a ver cuántos camiones somos capaces de meter en la autopista, pero ya digo que le instamos a que siga trabajando, a que siga intentando a ver si consiguiéramos que fuera la mayor parte posible de esos vehículos los que finalmente pudieran circular por la autopista, y que la liberalización de los peajes debería ser, a nuestro juicio, del cien por cien, no solo entre Alfajarín y Pina, sino entre Zaragoza o Alfajarín y Fraga en la nacional II, e igualmente en el tramo de Figueruelas y Gallur. Por lo tanto, entendemos que es un avance, pero, lógicamente, sigue quedando trabajo por hacer.

Nos preocupa mucho la postura del Gobierno central porque, incluso mientras usted ha estado negociando con Abertis, ha habido preguntas parlamentarias en el Congreso en Madrid que el Gobierno de España poco menos que se llamaba a andana. Textualmente no tenían la menor intención de seguir trabajando en el tema de la liberalización de peajes, y ni mucho menos, desde luego, en lo que es el desdoblamiento de estas infraestructuras.

Por último creo que usted sabrá que en el anterior acuerdo para los vehículos ligeros con lo de VIA-T se consiguió un acuerdo con las entidades financieras aragonesas, y los ciudadanos finalmente tuvieron que soportar solamente el 50% del coste del VIA-T; de esos treinta euros que usted ha hablado, en el caso anterior se consiguió que en lugar de treinta euros fueran quince. Con lo cual pues también le instaríamos y le animaríamos a iniciar esos contactos con las entidades financieras aragonesas a ver si se conseguía, no sé si el mismo porcentaje, pero alguna mejora a la hora de adquirir el mecanismo del VIA-T.

Por lo demás, ya le digo, nos parece bien que esté trabajando en esto, ya le he dicho que tenía todo nuestro apoyo, no nos parece tan bien que informe a los medios de comunicación antes que a esta propia cámara y que le hayamos tenido que solicitar la comparecencia nosotros, en lugar de usted, a petición propia, para informarnos; le agradeceríamos que nos haga llegar lo antes posible toda la información que usted entienda que es conveniente que dispongamos los grupos de la oposición, y no me cabe ninguna duda de que seguiremos hablando en el futuro, porque ya le digo que es un tema fundamental, es un tema muy importante desde muchos puntos de vista, pero fundamentalmente desde el punto de vista del riesgo de accidentes tan grande, y usted sabe y todos sabemos que precisamente esos dos tramos de carreteras son los que hacen que los accidentes con resultado de muerte que hay en nuestra comunidad autónoma estén muy por encima de lo que estarían, si no fuera por estos dos tramos de carretera de titularidad nacional.

Espero que alguna de estas cuestiones que le he planteado en esta segunda intervención nos las pueda aclarar, y, ya le digo, le instamos y le animamos a seguir trabajando, porque la verdad es que está bien, pero esperábamos un poquito más, creíamos que finalmente íbamos a ser capaces de conseguir la liberalización total en más tramos, y, por lo menos, en algunos horarios, como podían ser los tránsitos nocturnos por las autopistas.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Turno ahora de dúplica para el señor consejero por un tiempo no superior a cinco minutos.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO): Sí, señor presidente, yo preferiría ir contestando a los temas más técnicos.

Primero, el acuerdo creo que está muy claro en la nota de prensa que les vamos a dar; los acuerdos en cuanto sean aprobados por el Consejo de Gobierno los tendrán ustedes como siempre, con todo el detalle, pero les he comentado con algún detalle más, quizás la justificación...

Respecto a la comparecencia, yo también agradecería que ustedes, cuando me quieren preguntar algo, me lo pregunten en las Cortes en vez de decírselo a la prensa antes de contármelo en las Cortes; es decir, es así de sencillo y seguramente evitaremos problemas como los intentos de reprobación que últimamente ha habido, porque no me preguntaban ustedes; hablaban en la prensa a partir de lo que la prensa decía. Yo les agradeceré lo mismo.

Por otro lado, creo que el asunto era de tanta importancia que los medios de comunicación también se han enterado de esta comparecencia, me lo han pedido, y tampoco les puedo negar esta noticia. En cualquier caso, mi mayor respeto por este parlamento; saben ustedes que el actual Gobierno no tiene la misma tendencia que existía anteriormente de esas ruedas de prensa previas, es decir, y además recuerdo la primera vez que estuvimos en las Cortes, que era el hábito, y lo paramos.

Gobierno de España. Vamos a ver, hemos estado hablando con el director general de Abertis y yo con el secretario de Estado de este tema, le hemos anunciado el tema y él ha autorizado verbalmente este tema. El Gobierno de España tiene la obligación, y yo creo que cumplirá con los presupuestos; en los presupuestos, el Gobierno de Aragón ha propuesto, el Partido Popular ha propuesto, a partir de la petición del Gobierno de Aragón, enmiendas, para seguir los proyectos de desdoblamiento y para que haya un millón de euros para acompañar estas cantidades de las que yo les he hablado, que son totalmente a cargo del presupuesto de Aragón del 2014, porque, como es bonus-malus, los costes de esta medida se retrasarán un año, lógicamente, se pagarán una vez acabado el año. Indudablemente, el Gobierno de España no me cabe la menor duda de que va a trabajar en esto, como seguramente quiso trabajar el Gobierno anterior, pero tampoco consiguió agilizar estos proyectos.

Liberalización nocturna o diurna: perfecto, nosotros hemos llegado hasta aquí y ahora llega el Gobierno central o quien sea y pacta con Abertis otro complementario; ya pasó en la anterior: el Gobierno de Aragón pactó la ida y el Gobierno central pactó la vuelta, ojalá. Lo que pasa es que las medidas que proponía el Gobierno central de liberalización nocturna, no diurna, yo las he contrastado con el sector del transporte, y me parecen más eficaces las que hemos tomado nosotros; pero el objetivo, vuelvo a decir, es pasar camiones, pasar vehículos de una carretera a otra, y luego les puedo dar datos cuando acabe la comparecencia

de en qué medidas se ha conseguido con los acuerdos anteriores y en qué medida se va a conseguir con los actuales y a qué coste.

Acceso de Pina. Va a hacerse un nuevo acceso en Pina; Abertis o Acesa, la sociedad de Abertis en autopistas que es concesionaria de este tramo, va a ejecutar los proyectos, la dirección de obra va a someterlos lógicamente a aprobación de la administración central del Estado, que los tendrá que autorizar, ya hemos hablado con ellos también técnicamente de esto, y eso se ha previsto que cueste un millón de euros, y el acuerdo es que lo pagará el Gobierno de Aragón, salvo que el Gobierno de Aragón encuentre otras oportunidades distintas en las que está trabajando, pero de momento el acuerdo dice que lo pagará el Gobierno de Aragón en ocho años, a ciento veinticinco mil al año.

Acceso de Gallur. Parece que para el número de vehículos que vamos a conseguir en el acceso de Gallur, el acceso puede funcionar; entonces no se prevén mejoras iniciales en ese acceso.

Pero quería decir dos cosas: una, la gratuidad total en el Alfajarín-Pina tiene un sentido último; como saben ustedes, el trámite del estudio informativo de la Alfajarín-Fraga estaba detenido por un problema ambiental en el desdoblamiento entre Alfajarín y Pina; al conseguir la gratuidad, estamos llamando la atención a que claramente, y además es que hay acuerdo técnico sobre esto, a que claramente lo que hay que hacer es prolongación de la autopista libre hasta Pina, es el siguiente paso sin duda, y desdoblamiento entre Pina y Fraga, y resolvemos los problemas ambientales. Vamos enfocados a un futuro lógico.

En la nacional 232, el acuerdo incluye que ahí no se acaba la gestión; esto es lo que hemos podido conseguir para poner en marcha el primero de enero, pero vamos a seguir trabajando, y lo dice un párrafo del acuerdo con Abertis, en conseguir que esos ochocientos veinticinco sean muchos más. ¿Cómo técnicamente? Lo hemos empezado a estudiar, empieza a haber acuerdo técnico, pero déjenme que sea una realidad antes de contárselo, porque ustedes me hablan de que muchas veces traigo aquí humo; yo les quiero traer realidades y hoy esto es una realidad en cuanto lo apruebe el Consejo del Gobierno de Aragón, que lo va a aprobar, en cuanto lo apruebe la delegación en autopistas del Gobierno central, que no me cabe la menor duda de que lo va a aprobar.

Nada más. Respecto al pequeño coste de la VIA-T, un paréntesis: la otra medida es para ciudadanos que utilizan un turismo en Aragón de ida y vuelta; podríamos pensar sobre la viabilidad. ¿Qué se ha conseguido con eso? Una reducción clarísima de ingresos en la autopista a cambio de subvenciones. No ha conseguido incremento de vehículos en la autopista, una pequeña medida. Ahora vamos a intentar conseguir el objetivo: incremento de vehículos pesados en este caso en la autopista, pero se lo vamos a ofrecer a todo tipo de vehículo pesado, no vamos a mirar si el vehículo es austriaco, húngaro, andaluz o aragonés, porque no lo podemos hacer y porque lo que queremos es seguridad, y la seguridad se produce en Aragón. Realmente, por eso mismo vamos a poder seguir pidiéndole al Gobierno central que complementa estas medidas con otras hasta obtener el objetivo que usted ha pedido.

Yo creo que con esto he aclarado algunos temas técnicos al mismo tiempo que he dado algún matiz. Me ha parecido que ya que ha pedido usted la comparecencia necesita este trato de contestarle directamente, y ahora con mucho gusto espero otras preguntas.

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

Turno ahora del resto de los grupos y partidos políticos y de sus representantes.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente.

Bien venido, señor consejero, una vez más a esta comisión.

Comenzar también por las palabras del portavoz del Grupo Socialista en el sentido de que parece que es la segunda comparecencia del día, y también creemos que hubiera sido más razonable haberla tenido primero aquí; desconozco qué hacía el anterior Gobierno, si como usted ha dicho era norma, pero a mí me parece que porque alguien haga mal las cosas tampoco es cuestión de que otros lo puedan hacer un poquito mejor; entonces, creo que hubiera sido más razonable que hubiese sido aquí su primera comparecencia.

De su intervención podemos decir, y, si me permite el símil, que la montaña parió un conejo, no un ratón, que es lo que se suele decir, digamos que es un roedor más grande, pero que, desde luego, más allá de la importancia de la medida, que la puede tener, nos parece así, a bote pronto, un poco compleja de explicar, si ahora este tramo es gratis, el otro no; nosotros hubiéramos sido partidarios de que se hubiera hecho al cien por cien para todo el mundo y con un poco más de coste, porque, a fin de cuentas, lo que ha explicado usted es que va a ser la misma cantidad de dinero la que vamos a poner con relación al año pasado; probablemente habiendo puesto un poco más, habiendo pedido un poquito más de dinero al Estado, pudiéramos haber solucionado el problema central, que al final es el que ocasiona con mayor proporción los accidentes, ya sea de manera directa o indirecta, como es la existencia del elevadísimo número de vehículos pesados que hay en esos tramos carreteros.

Nuestra opinión ya sabe cuál es; en relación a este tema, nosotros creemos que hay que solucionar este problema, que hay que desviar el tráfico a la autopista, y en esa línea nos va a encontrar, o sea, vamos a estar de su lado porque consideramos que es una solución a un problema grave que tiene nuestra comunidad autónoma en seguridad en el ámbito de estas dos carreteras.

Nosotros creemos que lo prioritario en este aspecto debe ser la gestión pública de las autopistas, y en este caso se renovaron las concesiones cuando no entendemos que perfectamente podría no haberse hecho y creemos que ahora al menos debiera de conseguirse la gestión pública de esos tramos, llegando a un acuerdo, si es preciso, con la concesionaria, en este caso con Abertis, para resolver el contrato al menos en ese ámbito; de la misma manera que se ha podido hacer con las empresas del Plan Red, pues que se pue-

da negociar, en este caso el Estado en colaboración con el Gobierno, para que al menos, cuanto menos en esos tramos, la competencia fuera pública para que cualquier vehículo pudiera circular por ellas. ¿Por qué? Porque al final nosotros entendemos que, resuelto el problema de la nacional II, el desdoblamiento, que tal y como está configurado el sistema actual, desde luego parece la única solución, entendemos que esto, llevado a las manos públicas, las autopistas al menos en estos tramos en manos públicas evitaría tener que hacer un desdoblamiento, y pondré un ejemplo: entre Fraga y Alfajarín podríamos encontrarnos con diez carriles: cuatro de las autopistas, cuatro de las autovías y los dos de la carretera nacional; por lo tanto estaríamos hablando de diez carriles entre Fraga y Alfajarín; si me permiten el símil, no sé si entre Nueva York y New Jersey hay diez carriles o veinte, no lo sé, no he estado. Lo que quiero decir es que son dos localidades que probablemente no tengan un flujo tan grande de transporte como para necesitar diez carriles en ese tramo de carretera.

Por tanto, entendemos que una de las prioridades debiera ser esa situación que desde luego entendemos que no debiera haberse dado, no es cuestión suya, pero sí del anterior Gobierno, también del Partido Popular, en el sentido de renovar las concesiones, aunque también es cierto que no es solo responsabilidad del Partido Popular.

En ese aspecto creemos que debemos trabajar, debe trabajar el Gobierno de Aragón y el Gobierno central, porque nos ahorraríamos una cuestión importante: al final, cuánto puede costar desdoblar la nacional II, cuánto puede costar resolver esos contratos al menos en eso tramos, pues estamos hablando de cantidades probablemente parejas, teniendo en cuenta que el plazo de la concesionaria finaliza y, por tanto, cuantos más años están pasando en teoría menos sería la indemnización para resolver esos contratos.

En cualquier caso, entendemos que esa es una cuestión que debería barajarse, que debería estar ahí como una cuestión central, más allá de que, evidentemente, hay que resolver el problema ya de los accidentes de tráfico en ese ámbito y, evidentemente, en la línea en la que se ha actuado, que a nosotros nos hubiese gustado que hubiese sido mayor, pues probablemente se pueda solucionar de una manera importante. Nosotros creemos que este es el camino, que es el camino que hay que seguir, pero, ya digo, entendemos que probablemente con el hecho de que el tramo fuera de una gestión pública o subvencionada como usted ha citado desde el punto de pagarle a la empresa en estos tramos, eso sería la segunda posibilidad, el flujo de la totalidad de los vehículos, pues estaríamos hablando de probablemente ahorrarnos, tener que desdoblar una nacional, que, con la nueva normativa, sabe que tiene que conservar la anterior carretera o la que está actualmente y hacer cuatro carriles más en el tramo que, como usted también ha dicho, en algún caso ha habido algún problema también de gestión medioambiental, y, por tanto, entendemos que no sería tampoco muy razonable tener diez tramos en ese ámbito; pero, más allá de eso, insisto en que a nosotros nos parece bien el acuerdo, creemos que podría haberse ido más lejos, y nos ha quedado alguna duda en relación a cuánto va a poner el Estado, como en qué tiempo se

van a licitar estas obras de mejora que usted ha citado, y decirle que nos va a encontrar de su lado en la línea de resolver al cien por cien los problemas de siniestralidad en este ámbito, y, evidentemente, la liberalización de la autopista o de las autopistas puede ser la solución.

Pero insistimos: a nosotros nos gustaría más que al menos en esos tramos ya sea la gestión pública o fuese una liberalización total, lo cual probablemente evitaría, habida cuenta de que las concesionarias tienen un plazo tope para gestionar eso, que el Estado tiene la capacidad de renovarlo, nos evitaría tener que hacer un desdoblamiento tremendamente caro, con muchas afecciones y que, probablemente, tampoco tendría mucho sentido seguir teniendo diez carriles en un tramo carretero como es el de estas dos localidades.

Nada más, y muchas gracias.

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

Turno para el portavoz del Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista: señor Briz, cuando quiera.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Un poco precipitado voy hoy.

Bien venido, señor consejero. Gracias por la información, y además yo le sigo diciendo lo mismo de siempre: usted tiene una habilidad bismarckiana, esto de la diplomacia bismarckiana para plantear las cosas en un sudoku complicado que al final tenemos que desentrañar; yo además se lo agradezco porque nos fuerza a tener cierto rigor intelectual en las comparecencias y tratar de ver qué es lo que nos está diciendo, porque no es tan sencillo, ya digo que Otto von Bismarck estaría orgulloso de usted.

En todo caso, yo voy a intentar decirle varias cosas: primero, lo de la cortesía parlamentaria, señor consejero, deberíamos ser cómplices, es decir usted con nosotros y nosotros con usted, pero le hacemos preguntas y luego no nos contesta, recuerde también esto; luego quiero decir que lo de la prensa está bien, todo el respeto a la prensa, pero la soberanía popular también, y seguramente era más interesante decirlo aquí primero y después a los medios de comunicación.

Va a tener el apoyo de Chunta Aragonesista porque Chunta Aragonesista ha defendido esto durante mucho tiempo y hace mucho tiempo, pero le voy a decir una cosa: medio acuerdo, porque esto es una semiliberalización, sí, claro, es insuficiente desde nuestro punto de vista. Insuficiente porque le quiero hacer una reflexión política, no solamente técnica, que usted lo sabe, y además querría a poder ser que los aragoneses que son oyentes y lectores vulgares como yo entiendan un poco esto. A mí me interesaría lo que usted ha dicho porque lo de Alfajarín-Pina es testimonial y me parece estratégicamente para el futuro por la posibilidad, porque, claro, el camión que entre en Alfajarín saldrá en Pina y será gratis o continuará; por lo tanto es el 30%, estamos de acuerdo en eso, eso es lo que hay que desentrañar para que los aragoneses entiendan el procedimiento. Lo que estamos diciendo es que hay que pagar una cantidad si Alfajarín-Pina es gratuito; ya sabe usted que ahí pues a lo mejor lo que le interesa sobre todo es que llegue hasta Fraga para

que el coste sea mejor. Pero a lo que voy yo: ¿cuánto le va a costar?, porque, según el acuerdo que hay y los presupuestos que hay planteados en Aragón para su aprobación, en esta concesión de la AP-2 hay un millón setecientos cincuenta mil en presupuestos; según el acuerdo que había el año anterior y la prórroga del 2009, el famoso convenio, se hablaba de un millón quinientos mil, y trescientos sesenta y ocho mil eran del 2011. Mi pregunta es: ¿cuánto va a pagar el Gobierno de Aragón de coste por esa liberalización?: vehículos ligeros y pesados; es pregunta me parece importante, porque no me ha quedado claro: es un millón doscientos mil, pero luego pagaremos de Pina a Fraga seiscientos cuarenta mil dependiendo del criterio de bonus-malus, todo esto. Digámoslo a los aragoneses: cuánto se va a pagar, eso es importante.

Luego, en el otro asunto de Gallur-Zaragoza, pues me parece que hay unos intereses y no se ha podido más, yo creo que es insuficiente, y, claro, si pagábamos ahí una cantidad que era un millón seiscientos cincuenta mil, y trescientos ochenta y tres mil eran del año 2011, ¿cuánto se va a pagar ahora? Porque, claro, me va a decir usted: claro, dependerá de los vehículos que pasen, claro, lógicamente. Pero ya dice un millón en 2014; o sea, que ya sabemos que además del presupuesto que está planteado ha sugerido usted que habrá un millón más de coste, por lo visto. Entonces a mí me gustaría que eso se precisase en todo caso.

Usted ha dicho, porque a usted hay que escucharlo y además hay que verlo, observarle en sus movimientos..., cuando dice que el Gobierno del Estado, obligaciones... habla de voluntarismo, porque, mire, aquí lo que queda claro es que no hay voluntad política por parte del Gobierno de España, en sus respuestas y en sus presupuestos. Y dice usted, insiste, enmiendas para el desdoblamiento, insiste mucho en eso; pero no nos ha dicho cuánto dinero va a poner y si hay voluntad política para liberalizar estos tramos, porque, claro, yo lo que tengo delante son los presupuestos generales del Estado, y dicen, en cuanto a Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, «por la gratuidad del trayecto de ida de los movimientos entre Zaragoza y Gallur, según convenio, un millón setecientos noventa y uno mil», y dice en el otro apartado: «para compensar las Autopistas Concesionarias Españolas, S.A., por la gratuidad del trayecto de ida de los movimientos entre Alfajarín y Fraga, según convenio, un millón trescientos mil». No hay más, de momento no hay más, aquí, en los presupuestos.

Luego, si leemos las respuestas que nos da a las preguntas de nuestro compañero diputado el señor Yuste, pues le preguntamos que qué van a hacer con todo esto, respecto, por ejemplo, a la liberación completa del peaje del tramo autopista AP-68, el 20 de diciembre del 2011, y lo niega, nos dice que entre los derechos últimos se incluye la operación del peaje, nada que hacer, pero va todavía más allá y, en fechas muy recientes, en septiembre, le preguntábamos sobre este tema también y decía textualmente sobre la AP-68 y la AP-2: «no está previsto ampliar las exenciones reguladas en el Real Decreto 1575/2009, de 9 de octubre, para los vehículos que circulan en el tramo de autopista AP-2 en el tramo Pina-Alfajarín»: secretario de Estado.

En definitiva, la voluntad política del Gobierno de España es escasa o nula: septiembre del 2012; por lo tanto, yo creo que usted está haciendo una labor adecuada porque intenta por lo menos salvar los muebles para Aragón, pero el Gobierno de España no está por la labor de momento, y usted, si hubiera estado por la labor, lo hubiese dicho claramente aquí, y, por lo tanto, políticamente yo creo que hay un problema, porque los aragoneses vamos a tener que pagar unos costes sin duda..., porque, claro, yo tampoco me creo, señor consejero, por muy buena voluntad que tengamos y que creamos que en el momento de crisis actual, por mucho porcentaje de bonificación que haya para los camiones a los costes que está, consumo, gasóleo, etcétera, etcétera, puedan entrar con una facilidad pasmosa en esa autopista.

Por lo tanto, estamos haciendo un ejercicio de buena voluntad, señor consejero, es verdad que lo está negociando, y que tiene que seguir en esa línea, pero estamos haciendo un ejercicio de buena voluntad, y, si no entran los camiones, ¿qué habremos conseguido? Por un lado pagar y, por otro lado, que la siniestralidad continúe; no, no, si no entran camiones, no pagamos, claro, efectivamente, pero entonces no habremos conseguido nada.

En definitiva, señor consejero, lo que yo le digo es que esto tiene que ir un poco más allá; es decir, que si ustedes tienen peso político en Madrid, si la señora Rudi tiene peso político en Madrid, esto tiene que arreglarse de otra forma, porque yo creo que los desdoblamientos es un tema que hemos planteado muchas veces, pero, teniendo una autopista lógicamente al lado, hombre, no deja de ser un gasto absolutamente poco eficiente; pero, claro, los intereses, eso que a usted no le gusta, los intereses de clase que le he dicho alguna vez, que no le gusta nada, los intereses de las empresas son tan importantes y hay unos convenios firmados, 2020, etcétera, que es muy difícil mover eso. Porque, claro, el Gobierno de España está pendiente de que le digan: pues, mire, junta de acreedores, y hágase cargo de las concesionarias, y eso lo sabe usted mejor que yo porque lo conoce mejor y es especialista en esto que sucede.

Por lo tanto, usted nos ha traído aquí un acuerdo interesante; yo realmente esperaba más, he sido ingenuo, he dicho liberalización completa, de verdad, porque, como lo venden en los medios de prensa, yo, señor consejero, estaba convencido, y luego me he encontrado con esto, no sé cómo denominarlo, una especie de medio pacto de emperadores donde los rusos estaban engañados por los austriacos y Alemania acababa haciendo no sé el qué, pues algo así: esta es la metáfora del emperador ruso, el emperador alemán y el emperador austriaco. Yo no sé si Aragón es el austriaco al que estaban engañando o es el alemán y el ruso... No sé, pero algo así me parece.

En definitiva, no entiendo muy bien si esto es lo mejor, pero yo creo, señor consejero, que el Gobierno de Madrid, aun con su buena voluntad, sus buenos haceres con Abertis, tiene que hacer algo más, y creo que no hay voluntad política.

Gracias, señor consejero.

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

Señor consejero, ¿quiere hacer alguna afirmación en este momento?

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO): Sí, dos matices nada más, luego contestaré a lo demás.

Vamos a ver: liberalización total para camiones del tramo Alfajarín-Pina, o sea, eso es una realidad: liberalización, y yo creo que en mis pre conversaciones al respecto no dije nada más, que estábamos intentando llevar camiones a la autopista y mejorar la seguridad, no di más datos.

Entonces, el tramo socialmente más conflictivo, indudablemente, en cuanto a seguridad a veces los accidentes ocurren en un sitio o en otro; todo el tramo de Alfajarín, de Nuez... queda resuelto, lógicamente no entrarán todos los camiones porque hay que tener un cierto control, primer tema.

Segundo dato en este caso al señor Aso: como conocen tanto los presupuestos generales del Estado, analicen cuánto cuesta el mantenimiento anual de una concesión parecida a la del Plan Red que es la de la autovía Zaragoza-Madrid, Zaragoza tramo aragonés, analicen los millones que al año cuesta mantener eso, y supongan que tenemos que negociar, en caso de tener que retirar una concesión o adelantar una concesión, tenemos que negociar con una empresa que tiene derecho a recibir, porque, si va a seguir manteniendo, tendrá derecho a mantener una cifra similar; estamos hablando de cifras superiores a veinte veces lo que estamos hablando aquí. Nada más; que sepan ustedes la realidad económica de las cosas y que ustedes exijan calidad en la autopista de Madrid en la AP-2 hacia Madrid e igual exigirán.

Hay unos compromisos previos, hay unos acuerdos e, indudablemente, el coste de cualquier medida de gratuidad absoluta o de recuperación de la concesión es la que es, es decir, que eso debemos conocerlo. Pero fundamentalmente les quiero insistir: estamos trabajando para los ciudadanos, los ciudadanos son los que sufren los accidentes; estamos intentando reducir accidentes; luego les daré detalles de la eficiencia económica de las propuestas que hacemos, pero vamos a conseguir, y los datos los tendrán ustedes a final de año, vamos a conseguir reducir accidentes. No puedo decir que no haya un accidente muy grave en el tramo que queda de la autopista, de la carretera, de lo que sea, porque, desgraciadamente, estas cosas ocurren donde menos se puede esperar, pero lo que sí les garantizo es que vamos a reducir la carga contaminante, la carga de peligrosidad de la nacional II.

Y adelanto otra cosa, lo iba a decir después pero para que no se me olvide: ¿por qué hay que seguir trabajando en la nacional 232 si no podemos caminar tanto? Porque, fundamentalmente, hoy por hoy no tenemos un enlace en Mallén que nos permita resolver el tema como los tenemos en Bujaraloz, en Fraga y tal. Entonces, el camino exige más tiempo y no podemos esperar a resolverlo todo en una sola fecha.

Muchas gracias.

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

Turno ahora del representante del Partido Aragonés: señor Blasco, cuando quiera.

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

Señor consejero, y todos los que le acompañan, bien venidos.

Hablar de estas infraestructuras yo creo que se lleva mucho tiempo haciéndolo, de su importancia, de su trascendencia, con sucesivos gobiernos, en distintos ámbitos, en esta comisión, en los plenos... Es decir, se ha reclamado muchas veces que se den soluciones y soluciones, fundamentalmente, por lo que suponen de drama humano los accidentes que se producen en estos tramos. Efectivamente se han ido poniendo soluciones que han mejorado el funcionamiento de estas infraestructuras y que, mientras no se consiga el objetivo final, que yo creo que es al que todos tendemos, que o bien será el desdoblamiento o la liberalización absoluta, pues son pasos, pero pasos que son importantes, y que van ayudando a cumplir como mínimo en las condiciones que se tienen ese objetivo del que todos estamos hablando.

Yo no domino tanto la historia como el señor Briz, pero me estaba acordando ahora del principio de Peter que dice que nada es tan malo que no sea susceptible de empeorar, pues vamos a pensar que nada es tan bueno que no sea susceptible de mejorar; es decir, ustedes han conseguido en estos momentos, o están a punto de conseguir, un acuerdo importante que evidentemente es mejorable. Es mejorable, pero que también en lo que ha dicho ha apuntado temas importantes; por ejemplo, que una de las problemáticas para el desdoblamiento es un impacto medioambiental que se puede, como mínimo, paliar a través de esa liberalización hasta Alfajarín, con lo cual se están poniendo bases para que se pueda producir ese desdoblamiento en otros tramos; por lo tanto, creemos que no es un paso solo en relación con el incremento del tráfico en esas autopistas de esa desviación de tráfico pesado a esas autopistas, sino también el posibilitar que se siga avanzando en ese objetivo del desdoblamiento.

Ha apuntado, y yo creo que es una reflexión que sí que hay que tener en cuenta, pero en todos los ámbitos y con todos los matices que se pueda dar, que posiblemente la liberalización total sea mucho más rápida que el desdoblamiento; eso es obvio, y seguramente por ahí se podría seguir trabajando, pero desconozco cuestiones técnicas y económicas y, por lo tanto, tampoco voy a ser un firme defensor de ese tema, aunque intuyo, más que conozco, que eso podría ser una solución.

En cuanto al Gobierno de España, pues sinceramente tenemos el problema de que cada vez que abre la boca el señor Catalá nos crea un conflicto; yo creo que sería mejor que se dedique no sé si a lo que se dedica o a otra cosa, pero por lo menos que se quede callado con los temas de infraestructuras, y ya en su momento tuvimos un debate en el Pleno, en el que reprobamos esas declaraciones que hizo en relación con la comparación de lo que era el desdoblamiento y los beneficios de las autopistas; creemos que afortunadamente los acuerdos van por otros lados y eso es lo que a nosotros nos importa.

En definitiva, con independencia de las cuestiones técnicas, yo creo que eso habrá que estudiarlo con más detenimiento, a nosotros nos parece que estos pasos son importantes, que ayudan, que hacen que tengamos unas infraestructuras sobre todo más seguras y también más utilizables, porque, indudablemente, las infraestructuras tienen un factor económico muy importante y no puede ser que Aragón sea como una especie de mancha negra a la hora de establecer la ruta de los camiones o de los turismos a la hora de plantearse esas rutas.

Por lo tanto, poco más que decir. Yo creo que son pasos importantes, que demuestran que se sigue manteniendo la apuesta, como se ha hecho desde hace años, por esa liberalización de las autopistas hasta tanto no llegue la solución definitiva, y esperar a que esos pequeños pasos no se paren aquí, sino que se sigan avanzando en sucesivos ejercicios.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Turno, ahora, del Grupo Parlamentario Popular. Señor Campoy, cuando quiera.

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

Bien venido, señor consejero, tanto a usted como a todo el equipo que le acompaña hoy.

Y este Grupo Popular va a comenzar hoy por donde solamente se puede comenzar hoy, un grupo político que lleva demandando avances en este tema que hoy nos ocupa, y el rigor, la seriedad, la coherencia nos hacen comenzar diciéndole gracias, señor consejero. Gracias por avanzar en un tema tan preocupante para los aragoneses.

¿De dónde partimos en este tema? Pues partimos del problema de seguridad vial para los aragoneses que generan los tramos sin desdoblamiento de la nacional II y de la nacional 232, en los que existe un tráfico muy elevado y con un alto porcentaje de vehículos pesados: el 71% en la nacional II y el 51% en la nacional 232.

¿Cuál es la urgencia, señorías? La urgencia está muy clara: en el 2007 se registraron en estos tramos aragoneses ciento nueve accidentes con víctimas y, por darles otro dato aleatorio, en el 2011 el número de accidentes con víctimas fue de sesenta y dos.

Tres. ¿Cuál es el contexto? A nadie se nos escapa que estamos en el peor de los escenarios económicos y presupuestarios posibles en los que se ha encontrado este debate desde que se produce este debate.

Cuatro. ¿Cuáles son los antecedentes? La liberalización de peajes en el 2008, antecedente del anterior Gobierno del Partido Socialista, en el que liberalizó el peaje a los vehículos ligeros. Eso no ha servido para minorar la siniestralidad de accidentes y sí que ha servido para otras cosas.

Cinco y lo más importante. ¿Cuál es la noticia que usted nos da hoy, señor consejero? El Gobierno de Aragón nos ha dicho que ha llegado a un acuerdo con las concesionarias de las autopistas. ¿Qué dice ese acuerdo? Uno, liberalización total del peaje de los veintiséis kilómetros entre Alfajarín y Pina de Ebro para vehículos pesados. Dos, reducción del peaje en los trayectos de nuevo recorrido entre Alfajarín y Fraga y

entre Zaragoza y el Gallur. ¿Sudoku, conejo, emperador ruso, emperador a la plancha, emperador alemán? Simplemente, señorías, una buena noticia, una buena y esperada noticia.

¿Qué dice el PSOE, que ha pedido la comparecencia? Una noticia de un calado político tremendo, que le hubiera gustado que el acuerdo hubiera ido más allá. Y a nosotros. ¿Qué le contesto yo? A nosotros nos hubiera gustado no hablar de esto hoy si se hubiera solucionado en el periodo de las vacas gordas.

Miren, insisto, decía ayer Carme Chacón: «Hay cosas que hicimos bien y hay cosas que hicimos mal». [Rumores.]

El señor presidente (GALVE JUAN): Señores diputados, por favor, dejen continuar al señor Campoy.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Decía ayer Carme Chacón: «Hay cosas que hicimos bien y hay cosas que hicimos mal». Yo le digo al señor consejero que continúe, en un asunto como este que preocupa tanto a los aragoneses, en un asunto como este, en el que hay accidentes mortales, que continúe haciendo las cosas como las está haciendo. Muy bien.

Muchas gracias.

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

La comparecencia concluirá con una exposición final del señor consejero: cuando quiera.

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

Porque yo creo que todos ustedes están contentos hoy con esta noticia. Lo que pasa es que yo creo que una de las cosas que yo estoy intentando aprender a comprender, o sea, dice usted, señor Briz, que yo... Me gustaría comprender muchas cosas de ustedes. ¿Pero por qué se empeñan en hacer oposición siempre? Unos y otros. De verdad, ¿por qué no hablan ustedes de alternativa, de competencia? Pero oposición... hoy no es un día para oponerse a esto, por Dios.

Gracias por no haberse opuesto.

Voy a dar los datos que faltan.

En 2010, coste subvención por lo que ya venía hecho por el Gobierno de Aragón: un millón novecientos treinta y dos. Dotación presupuestaria: un millón quinientos mil.

En 2011, empezamos por número de vehículos que pasaron: pasaron seiscientos setenta y un mil en 2010. 2011: pasaron setecientos setenta mil turismos beneficiados. Coste subvención: dos millones ochocientos cincuenta y ocho mil. Presupuestado: dos millones ciento cuarenta. Es decir, ya acumulábamos en el 2011, al final, un millón ciento cuarenta mil de cosas facturadas y no pagadas.

En 2012, tenemos que subir la dotación, y lo va a hacer el nuevo gobierno. A tres doscientos cincuenta. Para pagar los dos trescientos veintiséis de ese año más novecientos veintitrés, no todo, de las deudas. O sea, que este año, en la liquidación del presupuesto..., pero eso no incluye todavía los dos últimos meses que están sin facturar. O sea, que al final vamos a segu-

ramente estar con algo de dinero de deuda para el 2013.

En 2013, presupuestamos tres doscientos sesenta y tres. Previsiblemente, nosotros vamos a tener que pagar por el acuerdo que ya existía durante el 2013, previsiblemente, del orden de dos quinientos, dos seiscientos, dos setecientos, más lo que queda por pagar que todavía no hemos pagado. Con lo cual, equilibraremos en el 2013. Estas medidas de camiones que tomamos hoy, en el 2013 no cuestan nada porque se facturarán en el 2014 en función del bonus-malus.

¿Y cuánto van a costar? Por el apartado número 1, que es el principal, gratuidad del Zaragoza-Pina. Si metemos cinco mil camiones a un 1,35, serían seis millones de euros, pero no, van a ser un millón doscientos mil. Esto es parte de la negociación. Un millón doscientos mil. Ese es el tope. Segundo, por hacer la obra de Pina, un millón de euros presupuestado; en el 2014, ciento veinticinco mil. Iremos pagando poquito a poco porque así los gastos financieros...

Y, por lo demás, pues no lo sé: puede ser un máximo entre las dos autopistas de un millón cien mil o un mínimo de recuperación de un millón cien mil del un millón doscientos mil que les he dado antes. O sea, en el mejor de los casos, a lo mejor recuperamos.

Estas son las cifras. Desde luego, un accidente, saben ustedes, en cuánto está evaluado, ¿no? Fundamentalmente en un daño humano, pero además saben ustedes en cuánto está valorado...

Respecto al convenio anterior, pues no quiero hacer ninguna crítica, pero la eficiencia..., le quiero dar unos datos que también son importantes, y, lo siento, los he dado esta mañana también. Pero se los doy, por supuesto, a ustedes. En el año 2008, la nacional 232 soportaba el 48,8% del tráfico de la suma de nacional más autopista. Pero ahora soporta el 46,8%. Es decir, con las medidas anteriores, que han costado tres millones de euros, hemos conseguido trasvasar un 2%. Un éxito. Ha sido caro. Vamos a ver a final de año cuánto hemos trasvasado.

Pero en vehículos pesados, en la nacional 232, pasaba por la carretera el 83,9% de los pesados de la suma de las dos, y ahora pasa el 88,2%. Por eso es tan horrible la nacional 232. No lo hemos conseguido, por eso vamos ahora a por los pesados. Es un análisis técnico y yo creo que mejoraremos lo que ya había, que era bueno.

En la nacional II, el tráfico de la nacional respecto al tráfico de la autopista era del 36,7% y ahora es del 39,8%. Es decir, no ha conseguido disminuir porcentaje de tráfico. Y en pesados era del 76,7% y ahora es el del 82,5%. Es decir, las medidas anteriores habían conseguido algo, claro que sí. Eran útiles, claro que sí, las vamos a retirar, claro que no. Pero creemos que estas van a ser más eficientes.

Cuando a final de año analicemos las dos, en acuerdos por dos años, con un análisis al final del primer año, a lo mejor tenemos que hacer retoques para meter más pesados y cuidar menos, a lo mejor.

Si entre tantos conseguimos que la administración central del Estado progrese y lo seguimos trabajando, conseguiremos más éxito. Yo creo que esa sería una nueva buena noticia.

Muchas gracias a todos.

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

Finalizada esta comparecencia, no sin antes agradecer una vez más la presencia en esta comisión del señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, si les parece, vamos a suspender la sesión durante tres minutos para despedir al consejero.

[Pausa.]

Señorías.

Si les parece, reanudamos la sesión, que todavía nos quedan varios puntos para desarrollar, y pasamos al punto número 3 del orden del día: debate y votación de la moción número 69/12, dimanante de la interpelación número 68/12, relativa al consorcio de transportes de Zaragoza, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su presentación y defensa de la moción, tiene la palabra el señor Ibáñez por un tiempo no superior a cinco minutos.

Señor Ibáñez, cuando quiera.

Moción núm. 69/12, dimanante de la interpelación núm. 68/12, relativa al consorcio de transportes de Zaragoza.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Creo que después de la interpelación que tuvimos en el pleno al consejero, espero que la moción se apruebe por unanimidad, aunque he visto una enmienda del Grupo Popular que no sé muy bien exactamente qué es lo que pretende, ya nos lo explicará después su portavoz. Porque, en cualquier caso, nosotros hemos visto la memoria del presupuesto de la consejería, donde el presupuesto para el consorcio aumenta, tal como anunció el consejero el día de la interpelación, y nuestra moción lo único que viene a decir es lo que dice la memoria del presupuesto de la comunidad autónoma, que son los objetivos del departamento.

El primer punto de la moción habla del transporte de viajeros de los barrios rurales del área metropolitana de Zaragoza, y pedimos que sea gestionado y coordinado por el consorcio de transportes de Zaragoza. Entendemos que este es un aspecto fundamental, una de las razones fundamentales por las que se constituyó y se puso en marcha el consorcio, y es fundamental para que los ciudadanos zaragozanos, que son vecinos de Zaragoza, que viven en esos barrios rurales, puedan ver mejorado el servicio de transportes que tienen con sus barrios y que pueda llegar a ser lo más similar al resto de los ciudadanos de Zaragoza, que, como decía antes, no son ni más ni menos ciudadanos de Zaragoza los unos o los otros, y tenemos que intentar que, vivan en el barrio que vivan, sea dentro de lo que se puede considerar casco urbano de Zaragoza o en esos barrios, puedan disponer de un buen servicio de transportes.

El punto segundo de nuestra moción insta a seguir trabajando en el seno del citado consorcio para que Zaragoza cuente con una red de cercanías similar a la del resto de grandes ciudades del Estado.

En este tema de las cercanías se han hecho avances en los últimos tiempos, fundamentalmente a raíz de la celebración de la Exposición Internacional de Zaragoza,

pero entendemos que sigue siendo insuficiente, si bien, afortunadamente, y desde la entrada en funcionamiento de la estación de Goya, el aumento en el uso de las cercanías por parte de los zaragozanos ha sido espectacular, nos gustaría que se siguiera avanzando en ese sentido, que es fundamental para la movilidad de Zaragoza y de su área metropolitana. Pero a nosotros nos gustaría que, además de a Plaza, que sabemos que es el objetivo prioritario del actual Gobierno de la comunidad autónoma, en el que coincidimos, a nosotros también nos parece prioritario llegar a Plaza con las cercanías, pero también nos gustaría poder llegar a la Cartuja, poder llegar a María de Huelva y poder llegar a Pedrola y Alagón. Siendo conscientes de que no es sencillo, de que no se puede hacer todo en pocos días, pero nuestra moción lo único que decimos es seguir trabajando. Me parece que es una moción bastante, bastante prudente en lo que pide y en la forma en que lo pide.

Y, por último, en el tercer punto, decimos que hay que trabajar también para conseguir la intermodalidad. Porque hay que decir que todos los ciudadanos con un mismo billete, con un mismo título, con el mismo abono y la misma tarifa puedan elegir entre qué servicio de transporte o qué modo de transporte eligen para sus necesidades de movilidad.

Tal como dijimos en la interpelación, nos parece que la movilidad es algo fundamental, es algo trascendental en una ciudad moderna, una movilidad sostenible, además, y entendemos que la mejor forma de conseguir esa movilidad sostenible y la mejor posible para la ciudad de Zaragoza es lo que pedimos en esta moción, que, ya digo, creo que es bastante moderada, muy prudente, a la hora de plantear los objetivos, no ponemos plazos, no acotamos plazos, sencillamente decimos en un caso que sea en el plazo más breve posible y en el resto que se siga trabajando en el seno del consorcio para que la red de cercanías vaya ampliándose y que finalmente consigamos la intermodalidad, que, como digo, creo que es el objetivo último y final y una de las razones por las que se constituyó y se creó este consorcio. Porque hay que tener en cuenta que esto genera problemas, genera tensiones, hay varias instituciones afectadas, hay competencias que en un caso son de la ciudad, en otro caso son de la comunidad autónoma, los barrios rurales dependen del ayuntamiento, lo que son pueblos dependen de la comunidad autónoma y, lógicamente, ante esas necesidades y ante los diferentes modos de transporte, de autobús, ferrocarril, tranvía y demás, lógicamente, esa fue la razón por la que se constituyó este consorcio, porque es algo que necesita mucha coordinación y necesita, fundamentalmente, aparte de coordinación, podríamos decir mucho engrase, mucho aceite y no ir poniendo palos en las ruedas ni enfrentarse gratuitamente, que es lo que a veces nos da la impresión de que ha hecho el nuevo presidente del consorcio, a la sazón el consejero que acaba de marcharse de esta sala.

Por lo tanto, insisto, pedimos el voto favorable para esta moción porque entendemos que es la línea que el consorcio tiene y en la que se debe seguir profundizando, si realmente nos creemos lo de la movilidad sostenible y lo de la intermodalidad.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular. Y para explicaciones también tiene la palabra el señor Campoy.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Muchas gracias, presidente.

Comenzaremos señalando que estamos de acuerdo, señor Ibáñez, prácticamente, en casi todo el fondo de la moción que usted presenta, pero nuestra forma de proceder nos impide darle la razón en la forma, y se lo vamos a explicar.

Eso nos ha llevado a, con el único ánimo de perfeccionar, con el único ánimo de enriquecer su moción, presentar una enmienda que sustancialmente comparte el fondo y que simplemente discrepa en algo en la forma.

Vamos por partes. Punto uno. Usted dice, su grupo parlamentario: «Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a conseguir en el plazo más breve posible que el transporte de viajeros de los barrios rurales del área metropolitana de Zaragoza sea gestionado y coordinado por el consorcio de transportes de Zaragoza». En vez de decir esto, diga usted que se cambie la Ley de transportes urbanos de Aragón, y terminaremos antes. Porque o cambiamos la ley o no puede gestionarlo tal como dice usted aquí.

Soy consciente de la cantidad de convenios, de acuerdos que hay, que llevan a que el consorcio tenga cedidas las gestiones y haga un montón de ocupaciones y se ocupe de un montón de asuntos, mantenimientos, actualización, gestión, etcétera, etcétera. Pero votar esto sería tal como decir que cambiemos la ley de transportes urbanos de Aragón. Es como si dijéramos aquí vamos a saltarnos semáforos en rojo, y yo le diría vamos a cambiar la ley de tráfico. Y luego ya nos saltaremos los semáforos en rojo.

Por eso le he matizado y le he presentado una enmienda que dice: «continuar apostando por la participación del consorcio de transportes de Zaragoza en la gestión de servicios de cercanías de acuerdo con la Ley de transportes urbanos de Aragón», entendiéndolo que eso era lo que buscaba usted; ergo creo que le he matizado, ergo creo que le he enriquecido el punto uno de su moción.

Dos. Usted dice: «Seguir trabajando en el seno del citado consorcio para que Zaragoza cuente con la red de cercanías similar a la del resto de grandes ciudades del Estado». Mire, aquí, señores y señoras diputados, hemos discutido, hemos hablado, hemos intercambiado opiniones acerca de la red de cercanías, no es nueva la postura del Partido Popular en relación a cercanías porque hasta ahora lo llevaba en su programa electoral. Ahora bien, entiendo que también le he enriquecido su punto número dos y fíjese usted lo que he dicho: «planificar y priorizar una red de cercanías de Zaragoza». ¡Qué barbaridad!: planifiquemos y prioricemos. Y comenzando, desde luego, por la estación de cercanías de Plaza, que ya tiene presupuesto.

Y tres, por último. Usted decía: «conseguir la intermodalidad». Es decir, con un solo título y tarifa, los ciudadanos de Zaragoza y de su área metropolitana puedan optar entre los diferentes modos de transportes para cubrir sus necesidades de desplazarse». Yo

simplemente le he dicho que continuemos trabajando en la intermodalidad. Por cierto, intermodalidad por la que este consejero y este Gobierno han apostado plenamente, hasta tal punto y manera que, respecto a la intermodalidad, ahora mismo con la tarjeta Interbús ya se utiliza como servicio de pago en los servicios de transportes suburbanos, urbano y a barrios rurales así como en el tranvía. Es decir, el único medio de transporte que queda por incorporarse a este sistema es el ferrocarril por medio de las cercanías ferroviarias, para lo cual es necesaria la firma de un convenio entre el consorcio y Renfe.

Por todas estas circunstancias, señorías, entiendo que nuestra enmienda matiza y perfecciona y enriquece la que ha presentado el Grupo Socialista. Les decimos que estamos de acuerdo en prácticamente todo el fondo y que nuestra forma hace que este texto sea merecedor de que el Partido Socialista nos acepte la enmienda y votemos el texto con nuestra enmienda.

Muchas gracias.

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

Turno ahora de los grupos políticos enmendantes.

Por parte de Izquierda Unida de Aragón, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente.

Para decir que probablemente la situación de movilidad, la situación que se da en la ciudad de Zaragoza en cuanto en la movilidad sea el mayor de los problemas en cuanto a movilidad se refiere en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Aragón. Y, por tanto, es evidente, a nosotros así nos lo parece, que deben coordinarse todos aquellos servicios que puedan ser prestados en la ciudad de Zaragoza y hacia la ciudad de Zaragoza. Por tanto, esa es la primera de las cuestiones que consideramos para resolver un problema que pueda existir o que existe en relación a la movilidad en la ciudad de Zaragoza, pues lógicamente debe coordinarse porque de lo contrario cada sector o cada empresa podría, de algún modo, tomar iniciativas que pudieran, incluso, perjudicar la movilidad de su conjunto.

Ciertamente nosotros tenemos algunas dudas en relación a lo que sucede en el ámbito del transporte en Zaragoza o lo que podría suponer esa cuestión de la coordinación; por ejemplo, cómo se repercuten los precios en algunos de los municipios que forman parte del consorcio. Siempre ha habido la percepción, digámoslo suavemente, de que a algunos ayuntamientos se les podría cobrar más que a otros en función de algunos criterios, en fin, no del todo definidos. Desde luego hay una cuestión también: qué pasaría con aquellos transportes del ámbito rural que, una vez entran en el ámbito de la ciudad de Zaragoza, sí podrían también prestar algún servicio, es decir, hay autobuses que vienen de localidades cercanas y, una vez que entran en Zaragoza hasta su lugar de destino pasan por la zona de la ciudad de Zaragoza y, por tanto, podría haber solapamiento de competencias y también a la par podrían ser aprovechados para el transporte.

Desde luego, y haciendo mención al segundo punto de la propuesta del Grupo Socialista, ciertamente

Zaragoza merece una red de cercanías. Pero, cuando hablamos de las cercanías, y recientemente se aprobó una proposición no de ley en el pleno de las Cortes en relación a crear una red de cercanías de trenes hacia la ciudad de Huesca, habida cuenta del volumen de trabajadores y también del volumen de movilidad que hay entre autobuses y también, en menor cantidad, tristemente, de trenes, evidentemente, la duda que surge es si también introducimos a Huesca dentro de la red de cercanías de Zaragoza.

Entonces, ahí nos surge la duda de quién debe ser el competente, habida cuenta de que no parece tampoco muy razonable que pudiera ser el consorcio el que asuma competencias de una red de cercanías que pudiera crearse, que es una aspiración máxima de la ciudad de Huesca. Por tanto, nosotros vamos a mantener en ese aspecto tenemos la duda, ya digo.

Y me dejaba el tercer punto: estamos de acuerdo en que se avance en esa línea, desde luego podría ir más allá, y no sólo en la ciudad de Zaragoza, sino que fuera en el ámbito de la comunidad autónoma para todas aquellas personas que utilizan, de alguna manera, transportes públicos o subvencionados por el Gobierno de Aragón para que pudiera ser algo que se diera a cualquier usuario de la Comunidad Autónoma de Aragón, y no solo que fuese en el ámbito del área metropolitana de Zaragoza.

En consecuencia, nosotros vamos a solicitar, más allá del acuerdo que pudiera haber con el grupo emendante, la votación separada, porque, estando de acuerdo con el fondo de la propuesta, mantenemos algunas dudas en relación a si debe ser el consorcio el que sea el que gestione únicamente o el que coordinara y tuviera la competencia en la gestión de todo lo que pudiese ser el área metropolitana, porque hay cuestiones que se han aprobado incluso en esta cámara, como pudiera ser el transporte de cercanías hacia la ciudad de Huesca, que probablemente supera la mera competencia del consorcio.

Nada más, y muchas gracias.

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

Por parte de Chunta Aragonesista, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Señor Ibáñez, estamos de acuerdo en todos los puntos. Y de hecho quiero recordar que no hace muchas fechas, en el mes de mayo, se planteó por parte de Chunta Aragonesista una propuesta, una proposición no de ley, sobre esta firma del convenio entre el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza y el Ayuntamiento de Zaragoza para fijar las condiciones de gestión. Es decir, muy semejante, y se rechazó ya en ese momento. Por lo tanto, tenemos pocas expectativas.

Yo creo que aquí, señor Campoy, ustedes no están en sintonía. Porque el señor Alarcón, que supongo que es el que marca la directriz, decía al respecto sobre el consorcio que sirvió en el 2008 para una serie de objetivos claros, dice incluso lo siguiente: «pero no era para transferir la responsabilidad de los servicios de barrios rurales». La competencia de la comunidad autónoma, en todo caso. Diga lo que diga la ley de

transportes, que la competencia es de la comunidad autónoma. Dice: «que también podía ser si existe una transferencia económica y una transferencia formal y política». ¿Se trata de eso? Pues se fuerce el convenio para fijar esa situación. Porque lo que está ocurriendo es que los costes podrían ser mucho más eficientes porque el Ayuntamiento de Zaragoza en este momento está pagando costes más altos que otras líneas que no están en su gestión.

Yo creo que es un tema bastante claro. Y, de hecho, en el 2012 es cuando hay que revisar este convenio. Con que la oportunidad política y técnica es fundamental. Y, sin embargo, no sé por qué motivo hay una insistencia en que no se haga ese convenio y no se firme. Se rechazó, nosotros lo vamos a apoyar porque creemos, por estas razones que estoy planteando, que es bastante claro.

Respecto al segundo punto, la red de cercanías, esto sí que se aprobó en otra propuesta que se hizo por parte de Chunta Aragonesista en el mes de junio y, por lo tanto, no sé por qué ahora hay una cierta matización o reticencia, cuando yo creo que todos estaríamos de acuerdo en este asunto. Quizá aquí lo de Plaza parece que es un tema que es muy importante para el objetivo político del Partido Popular, y yo creo que para el resto de partidos también lo es, pero yo creo que lo de cercanías es bastante claro por parte de todos los partidos políticos. No sé por qué aquí tendría que haber ninguna discrepancia al respecto. Quizá el tiempo, los plazos..., eso ya sería cuestión de matizar.

Y, lógicamente, también vamos a estar de acuerdo porque creemos que es importante. Y hay una cosa en el tercer punto, la intermodalidad, e intentar que los billetes sirvan para todos los medios de transporte, etcétera. Yo quería decir una cosa que ya planteé en su momento. No entiendo muy bien tampoco la reticencia que hay aquí. Cuando viene la ministra de fomento, dice que el trasbordo gratis entre mercancías, tranvía y autobús, con la tarjeta interurbana fue autorizado el 11 de abril del 2011, decía ella. Y nos contesta el Gobierno central que ese borrador del protocolo ha sido enviado al Gobierno de Aragón para suscribir su respuesta. Y no hay respuesta. No entendemos por qué esto es así, por qué no se produce ese protocolo y se firma y se desarrolla. Porque así facilitaría mucho más la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas de Zaragoza y Aragón. Por lo tanto, no lo entendemos.

Otra cosa es que no quieran firmar el protocolo con el Ayuntamiento de Zaragoza... En fin, eso es otra cosa distinta. Pero en este tema no entendemos el porqué, que facilitaría muchas cosas.

Yo no soy el grupo parlamentario que propone, pero no entiendo tampoco esas matizaciones constantes para casi, casi, decir lo mismo. Pero, en todo caso, señor Ibáñez, usted será el que decidirá; nosotros estamos absolutamente de acuerdo en las posiciones que se plantean, porque, de hecho, como ya le he dicho, las hemos planteado en otras ocasiones.

Muchas gracias.

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

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

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

En esta moción, como ya se ha comentado, yo creo que en el fondo de los tres puntos estamos bastante de acuerdo; por lo que he visto en las formas, yo creo que están bastante próximas y que seguramente podríamos llegar a unos acuerdos importantes.

En el primer punto, en el que se apuesta por la gestión de los barrios rurales con la participación del consorcio de transportes, mire usted, mientras he estado en el ayuntamiento ha sido curioso que el ayuntamiento hemos sido allí muy celosos con el tema de la gestión del transporte. Y ha sido un tema en el que se ha apostado claramente y sobre todo una apuesta clara por el tema de los barrios rurales. En estos momentos, esa gestión parece que existe el ánimo de que pueda ser llevado desde el consorcio. Un consorcio que ya se ocupa de algunos temas, como ya se ha dicho, en relación con esta gestión. Pero hay que ir más allá, pues no vemos muchos problemas siempre que haya un acuerdo con el ayuntamiento y que se tenga bien clara cuál es la titularidad de la concesión. Que a veces en los propios barrios rurales se miran con preocupación. Yo recuerdo que un tema que está ahí aparcado y que no se acaba de aclarar, como es el tema de Villamayor, que si pueblo o barrio, uno de los argumentos más importantes que empleaban los vecinos de Villamayor a la hora del déficit de servicios que iban a tener, era la ausencia de los autobuses rojos. Es decir, también en los barrios rurales existe un debate sobre este tema que sería necesario también clarificar —los rojos es por el color, no por otra cosa, es que son así—.

En cuanto al segundo punto, a nosotros nos parece que se ha debatido también largo y tendido en relación con las cercanías y existe un amplio consenso. Yo le diría que no sé si es similar al resto de las grandes ciudades, porque, evidentemente, las características del entorno de la ciudad de Zaragoza son las que son, y no contamos con núcleos de población tan importantes como en otros sitios. Pero que es evidente que la apuesta por las cercanías yo creo que es un sentir general, y de hecho solo hay que ver cómo venía hace poco en la prensa que se había mejorado el 75% en el uso de las cercanías con la apertura de la estación de Goya. Es decir, si se van mejorando los servicios, indudablemente, las cercanías tendrán más prestaciones, y yo creo que en eso hemos tenido también bastante claros los temas, aunque es cierto que el consorcio en este tema ahora tiene pocas competencias, pero eso será, como en todo, cuestión de replanteárselo.

Y, en cuanto a la intermodalidad, prácticamente se puede decir que casi existe; yo creo que se ha comentado aparte del portavoz del Partido Popular que con la tarjeta Interbús ya se aproxima, y en estos momentos parece ser que Renfe también está interesada en entrar en ese servicio, y, en ese sentido, tampoco nos parece que podamos estar muy en desacuerdo.

Insisto en que con algunas matizaciones yo creo que se podría llegar a un acuerdo importante en un tema como el del transporte, en el que en el fondo yo creo que todos estamos bastante de acuerdo.

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

Ahora tiene la palabra el señor Ibáñez para fijar la posición con respecto a la enmienda y también con respecto a la votación separada.

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

No acabamos de entender el alcance de la enmienda, porque el punto primero es donde nosotros decimos «conseguir en el plazo más breve posible que el transporte de viajeros los barrios rurales sea gestionado y coordinado por el consorcio». Entendemos que eso no tiene nada que ver con la ley de transportes urbanos. El consorcio no quita competencias ni da; el consorcio lo que hace precisamente es sentar a todas las partes con diferentes competencias y organizar, coordinar, pero cada uno paga lo que le corresponde en función de la competencia que dice la ley.

Por lo tanto, entendemos que sinceramente no mejora ni empeora tampoco la propuesta porque es exactamente lo mismo. Ya digo: el consorcio no se apropia de competencias de nadie, las competencias las tiene quien se las da la ley, pero el consorcio lo que hace es coordinar y, alrededor de una mesa todos, intentar llegar a acuerdos de cómo se financia y cómo se organiza el tema.

El punto segundo. En fin, tampoco nos parece, lo único que es la mención expresa a Plaza, pues que está bien, nosotros estamos de acuerdo. Prácticamente viene a decir lo mismo, en lugar de «seguir trabajando», «planificar y priorizar una red de cercanías».

Y el tercer punto básicamente es exactamente igual, lo único que cambia es conseguir la intermodalidad por continuar trabajando en la intermodalidad; el resto del párrafo es exactamente igual.

En definitiva, como no acabamos de ver el alcance de la enmienda, pero como sí que nos preocupa mucho este problema, por eso interpelamos al consejero, hemos presentado la moción, vamos a aceptar la enmienda del Partido Popular, tal cual. La vamos a aceptar íntegramente, señor Campoy. Pero, ya le digo, vamos a estar muy atentos porque, como vamos a aprobar la proposición nuestra pero con el texto propuesto por ustedes, dentro de un año ya les anuncio que volveremos a ver cómo está la situación, a ver qué avances ha habido, porque queremos que sea su compromiso, no queremos que sea nuestra moción, es su compromiso vía enmienda de que van a trabajar en eso, y se lo vamos a aceptar, vamos a votar su texto y, ya le digo, eso sí, estaremos muy atentos a ver si realmente se trabaja y cuánto se avanza en la línea que hoy va a salir aprobada en esta comisión.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Señor Ibáñez, como ha aceptado la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene que decirme también si acepta la votación separada de los puntos.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Perdón, señor presidente.

Por parte de este grupo no hay inconveniente; yo creo que nunca, nunca es demasiado tiempo, pero normalmente no suele haber inconveniente en aceptar las peticiones de los grupos parlamentarios para poder votar por separado.

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

Si les parece, vamos a pasar a la votación.

¿Votos a favor del punto número 1 de esta proposición no de ley? **Unanimidad.**

¿Votos a favor del punto número 2 de esta proposición no de ley? **Dieciséis a favor.** ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? **Una abstención.**

¿Votos a favor del punto número 3 de esta proposición no de ley?

Dieciséis votos a favor. ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? **Una abstención.**

Si les parece, una vez pasada la votación, vamos a pasar a lo que sería el turno de explicación de voto.

Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

[Pausa.]

Una vez que parece que entre todos hemos aclarado las presencias, las ausencias, en esta comisión, pasamos al turno de explicación de voto.

Señor Aso. ¿No?

Señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Brevemente, señor presidente.

Yo creo que lo que ha hecho el señor Ibáñez es importante. Hay un acto de buena fe, luego no dirán que no hay intento de consenso, etcétera, pero vamos a ver si luego esto se concreta, porque hay cosas que son ya urgentes. El consorcio, insisto, se acaba el 2012. Entonces, por lo tanto, el convenio sería cuestión de verlo rápidamente.

Por lo tanto, en la línea que ha dicho el señor Ibáñez, vamos a ver qué son capaces de hacer y estaremos pendientes absolutamente.

Gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Señor Blasco. Señor Ibáñez.

El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO: Gracias, señor presidente.

Alegarnos, nosotros fuimos quienes interpelamos al consejero, quienes hemos presentado la moción, el Partido Popular ha presentado una enmienda que en el fondo hemos entendido que coincide básicamente en lo que nosotros pretendemos, y hemos querido aprobar su texto para que el Gobierno no tenga excusa y dentro de un año podamos preguntar, podamos volver a interpelar o podamos presentar el tipo de iniciativa que sea y ver cómo van las cosas en un tema fundamental para la ciudad de Zaragoza.

Y luego yo creo que finalmente alguna vez se tendrán que dar cuenta los grupos que apoyan al Gobierno y el propio Gobierno de que no hacemos oposición por hacer oposición y, es más, es el Gobierno normalmente el que tiende a hacer oposición de la oposición. Pero nosotros en ningún caso pretendemos ir en esa línea e, insisto, nos parece fundamental; como nos parece fundamental, hemos pretendido que saliera por unanimidad. Izquierda Unida se ha abstenido creo que en dos de los tres puntos, pero, en cualquier caso, si no hubo unanimidad, sí que hay una mayoría muy importante y vamos a darle ese margen de confianza al Gobierno para volver a insistir, más o menos en el

plazo que he dicho, en el seguimiento y en el funcionamiento de los acuerdos que salen de esta comisión.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Señor Campoy.

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

Celebrar el trabajo conjunto del Partido Socialista y Partido Popular por lo que respecta a esta moción y felicitar y dar las gracias, como no puede ser de otra manera, al portavoz del Partido Socialista y a todo su grupo por su coherencia en un tema que, efectivamente, les preocupa al aceptar nuestra enmienda y, por lo tanto, votarla por prácticamente unanimidad.

Muchas gracias.

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

Si les parece pasamos al punto número cuarto del orden del día: debate y votación de la proposición no de ley número 329/12, sobre la puesta en marcha de un servicio de trenes convencionales y lanzaderas entre Zaragoza y Madrid, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de Aragón.

Para su presentación y defensa de esta proposición no de ley, tiene la palabra el señor Aso por un tiempo no superior a ocho minutos.

Proposición no de ley núm. 329/12, sobre la puesta en marcha de un servicio de trenes convencionales y lanzaderas entre Zaragoza y Madrid.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente.

Yo creo que todo el mundo sabe, tiene claro cuál es la apuesta central del Gobierno central, de este y del anterior en materia ferroviaria. Su apuesta central en materia de transportes de viajeros fue el tren de alta velocidad, cuestión que nosotros no compartimos, porque considerábamos que con un tren de velocidad alta hubiera sido más que suficiente sin hacer este ingente despilfarro económico en la puesta en marcha de los trenes de alta velocidad. Evidentemente, aunque algún portavoz recordó que algún militante nuestro pedía el AVE para su provincia, lógicamente, eso se hizo una vez que salió perjudicada la apuesta del tren de velocidad alta en relación al AVE, y se pedía lo mismo que para cualquier otro lugar. Pero lo cierto es que esta apuesta, la del AVE, no es una apuesta que a nosotros nos haya apasionado en modo alguno.

Recordar que España es el segundo país del mundo con más kilómetros de línea AVE detrás de China; comparemos también el producto interior bruto chino, los flujos de transporte que puede tener China y los que pueda tener España. Por tanto, estamos hablando de un tren muy caro, de gran consumo energético y que, ciertamente, comunica nudos de población que ha supuesto a su vez que otros nudos de población

de menor porcentaje de habitantes se hayan quedado descolgados.

¿Por qué hago esta reflexión? Pues básicamente porque este Gobierno y el anterior Gobierno han tratado al AVE como el rey y ha dejado de lado a todo aquello que no fuera el AVE.

Y en esa situación se encuentra o fruto de esa situación se encuentra la propuesta que hoy presenta nuestro grupo parlamentario, en el sentido de ofertar servicios de trenes convencionales, que son asequibles, que son baratos y que son útiles a los trabajadores a un menor precio, porque lo que no puede estar sucediendo es que, como consecuencia de esta apuesta, de este tren de alta velocidad, en algunos de los lugares se está ya cuestionando seriamente su utilidad, habida cuenta del flujo de transportes que llevan, como decía, sean los trabajadores los que tengan que hacer un elevado desembolso de dinero para pagar una apuesta en materia ferroviaria de transportes de viajeros que, desde luego, creemos que fue un despropósito, habida cuenta de los kilómetros que se han hecho en este país.

Nosotros solicitamos en esta propuesta que se puedan relanzar los trenes convenciones y también que se pongan lanzaderas de alta velocidad, que son más baratas y que puede hacerse con carácter general, no solo como hizo Renfe, dotando de este servicio solo para las fiestas del Pilar en la comunicación entre Zaragoza y Madrid, habida cuenta de que creemos que eso es una especie de tomadura de pelo, si se me permite la expresión, habida cuenta de que se ha venido reclamando este servicio por multitud de intervenciones o peticiones también en esta cámara.

Las lanzaderas, estas lanzaderas, tienen una velocidad algo menor, una menor velocidad punta; evidentemente, eso ocasiona que tengas un mayor tiempo, tampoco excesivo, en la comunicación entre Madrid y Zaragoza, pero eso repercute en un menor coste, que paga el ciudadano, y entendemos que en esta época, en este momento actual, además con mayor motivo, es preciso dotarnos de servicios ferroviarios, como pueden ser los trenes convenciones, o este tipo de lanzaderas de alta velocidad, pero que tienen servicios y velocidad un poquito menor que los trenes AVE, pero sin embargo tienen mucho menor coste.

Por tanto, entendemos que es necesario que ese servicio se preste en la ciudad de Zaragoza, y por eso hemos presentado esta proposición no de ley que se va a debatir o que se está debatiendo en el día de hoy.

Insisto: creemos que fue una tomadura de pelo, que solo se pueda dar este servicio en las épocas de festividad, una razón que probablemente sea meramente comercial, habida cuenta de que Renfe intentó vender el mayor número de billetes posible, y la mejor manera de hacerlo, dotarnos de un tren más barato para la época del Pilar, y que ese tren no pueda competir con el AVE durante el resto del año, para que el que coja el tren tenga la obligación de coger el AVE, que, como he dicho antes, es mucho más caro y, por tanto, repercute en el bolsillo de cada uno de los viajeros, con independencia de la capacidad adquisitiva que tengan.

Nada más, y muchas gracias.

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

Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular, y para su explicación y defensa tiene la palabra la señora Martínez.

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señorías.

Comparezco para fijar la posición de nuestro grupo y defender la enmienda que hemos presentado en relación a esta iniciativa.

Antes de comenzar, centrarme en el petitum de su PNL, me gustaría destacar que los proponentes en su exposición de motivos destacan una idea con la que nosotros, este grupo parlamentario no está de acuerdo y voy a expresar por qué.

Ustedes establecen una vinculación directa casi automática entre lo que es el establecimiento de las líneas de alta velocidad ya implantadas en nuestra comunidad autónoma con el desmantelamiento o el cierre de los servicios de tren convencional. De esta misma manera, ustedes vinculan la disminución, evidentemente, los precios son más altos, la disminución de viajeros en este tipo de servicios.

En nuestro grupo parlamentario a lo largo de las diferentes legislaturas, si esta misma portavoz ha defendido, hemos defendido y hemos apoyado al ferrocarril de media distancia, hemos rechazado el cierre de estaciones en algunas iniciativas, en Huesca, en la zona de Huesca, la estación de Sariñena. Incluso hemos apoyado presentando una enmienda el mantenimiento del ferrocarril convencional en Monzón. Hemos también, y eso también en legislaturas anteriores, defendido precisamente una política más justa, más equitativa de precios en cuestión de billetes de AVE, porque, evidentemente, no debe existir discriminación y, en cualquier caso, deben ajustarse a la realidad del servicio que se presta. Pero, como les digo, no compartimos esta idea, porque la realidad del servicio que se presta, porque la realidad, y pese a que el establecimiento de algunas líneas de AVE, por ejemplo en Madrid-Lérida, sí que es verdad que han disminuido los servicios convencionales, como le decía, la realidad marca una necesaria convivencia de los servicios de alta velocidad con los servicios, con otras líneas de otros servicios ferroviarios. Ustedes solicitan en su proposición no de ley que las Cortes instemos al Gobierno a que iniciemos, a que se inicien conversaciones con el Gobierno central para garantizar un servicio de ferrocarriles convencionales y de lanzaderas entre el tramo Zaragoza-Madrid, acorde a las necesidades de los ciudadanos aragoneses.

Lo cierto es que, si admitiéramos esta proposición no de ley, estaríamos faltando a la verdad. Porque creo que, en alguna de las intervenciones que se han desarrollado en esta comisión, ya se ha dicho que el Gobierno de la comunidad autónoma de Aragón ha mantenido conversaciones y está manteniendo conversaciones con el Gobierno central a efectos, precisamente, de conseguir garantizar un servicio ferroviario en nuestro territorio competente, un servicio que sea viable económicamente y un servicio sostenible, que vertebral tanto el medio rural, evidentemente, como también garantice las necesidades del medio urbano.

Nuestra enmienda tiende, precisamente, a garantizar este servicio y, como le decía, no podemos aceptar esta solicitud, esta iniciativa que ustedes plantean por-

que, en cuanto a lo que es el ferrocarril convencional, ustedes saben que en este momento desde el Ministerio de Fomento se está acometiendo una labor de reordenación, de reorganización, de lo que es el ferrocarril, en virtud de un acuerdo, precisamente, del ejecutivo anterior, del año 2010, que determina la ordenación de los servicios de media distancia para determinar cuáles van a ser o no obligación, van a constituir obligación de servicio público. Abundando en lo anterior, saben que hay un real decreto ley para algunos grupos de esta cámara, porque lo han manifestado, sabemos que no les gusta, pero existe un real decreto ley del año 2012, el 20/2012, que precisamente adopta medidas en materia de ferrocarriles, en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, precisamente para garantizar que en estos tiempos de crisis se produzca una reorganización, una reordenación y dinamización del sector ferroviario, del sector de viajeros, que culminará, según las fechas que fija esta norma, antes del 31 de diciembre.

Por lo tanto, con arreglo a su petitum, no podemos comprometer, el Gobierno de Aragón no puede comprometerse a determinar qué líneas convencionales van a manifestarse como viables desde un punto de vista económico y social, como dice el decreto, para garantizar un servicio público de ferrocarriles competente, asequible desde un punto de vista económico, y que sea eficaz y eficiente, que no cueste más de lo necesario a los ciudadanos, que son los que sufragan este servicio con sus impuestos. Esta es una obligación a nuestro criterio de los poderes públicos.

Respecto al tema de las lanzaderas, seguramente a todos nos gustaría contar con este servicio de una manera permanente en nuestro territorio; además, son servicios que garantizan desde un punto de vista de calidad de la prestación del mismo, en tanto en cuanto se prestan, se nutren, de locomotoras Avant, que, desde un punto de vista técnico, aunque tienen una velocidad punta inferior a lo que es AVE, sí que disminuye la duración del trayecto y a precios muy competitivos; pero el tema de las lanzaderas va a ser una alternativa más, es decir, un medio más a las existentes para la prestación del servicio. Lo que se trata de garantizar desde el ejecutivo de Aragón es precisamente el conseguir que en nuestro territorio los ciudadanos aragoneses puedan disfrutar de un servicio de ferrocarril competitivo, un servicio viable, económica y socialmente, que, como les he dicho y reitero, no cueste más de lo necesario a los ciudadanos que, con arreglo a sus impuestos, financian estos servicios.

Nos gustaría que aceptasen nuestra enmienda porque creemos que se ajusta más a las circunstancias sociales y a la realidad de este momento.

Muchas gracias.

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

Turno ahora de los grupos parlamentarios no enmendantes.

Por parte del Grupo de Izquierda Unida de Aragón, señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

En todo caso, no voy a ser muy amplio en mis explicaciones porque luego tenemos una propuesta muy parecida.

Pero sí que quería decir alguna cuestión fundamental. Yo creo que aquí el Partido Popular vuelve otra vez a las andadas, es decir, esa sumisión constante hacia el Gobierno de Madrid, la ley está por medio, pero una cosa es tener respeto a la ley, que es la ley que ha citado la portavoz, de 20 de julio de 2012, y otra cosa es estar de acuerdo con esa ley. Eso es otra cosa distinta. Políticamente se pueden respetar las cosas pero no estar de acuerdo en un momento determinado.

Y yo creo que esto es un agravio importante porque hay un riesgo clave en los trenes convencionales aragoneses. Hay un riesgo con esta ley en la mano. Porque esto es privatizar, así de sencillo. Estamos hablando de privatizar ferrocarriles, servicios. Y, como no se van a determinar cuáles son los servicios públicos, que sería importante, cuáles son de interés público, porque se podrían preservar durante tres años y eso no va a quedar claro hasta final de año, pues tenemos ese riesgo importante.

Y luego hay otra cosa que a mí me parece un agravio reiterativo. Desde el 2003 estamos pidiendo en Aragón que haya lanzaderas, que haya trenes alternativos al AVE, que es inaccesible para muchos ciudadanos. En otras zonas de España se está produciendo esa posibilidad. Está habiendo hasta tarifas mucho más baratas. En fin, hablaremos después de eso en nuestra propuesta.

Por lo tanto, aquí en Aragón no sé cuál es el problema. Resulta que para el Pilar, fechas donde hay un flujo importante de usuarios donde el negocio está asegurado, evidentemente, entonces sí que puede ser la lanzadera, pero en otros momentos del año no pueden ser. A ver quién puede pagar las tarifas que se exigen en el AVE.

Yo creo que esta es una situación que seguramente es un agravio para Aragón, y yo creo que aquí el Partido Popular debería de tener las cosas muy claras en defensa de los intereses de los aragoneses. Y no sé yo si está teniéndolas demasiado claras, porque luego hablaremos de eso. Yo no me creo que Renfe en el AVE ponga tarifas semejantes al Avant, no me lo creo. Porque lo justificará técnicamente, porque dirá que el negocio, porque las plazas, lo que sea...

Yo creo que aquí hay una cierta tibieza en defender los intereses de Aragón. Y esto es lo que creo que está sucediendo.

Nosotros, desde Chunta Aragonesista, vamos a defender, por supuesto, el tren convencional sin duda en contra de ese decreto terrible, liberalizador, privatizador y donde lo que no sea rentable... Además, es que lo dice bien claramente: si hay una línea AVE paralela, ya no habrá tren convencional. Lo dice el decreto, lo dice. Por tanto, ¿a qué estamos esperando? A que nos apuntillen.

Por tanto, señor Aso, nosotros vamos a votar a favor, dependiendo también usted lo que haga respecto a las enmiendas del Partido Popular.

Muchas gracias, señor presidente.

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

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

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

Efectivamente aquí se ha hablado ya varias veces también sobre el tema de los ferrocarriles, y desde el Partido Aragonés siempre hemos mostrado alguna duda en relación con lo que se quiere decir cuando se plantean elementos como, por ejemplo, el del ferrocarril convencional. Si hablamos de ferrocarril convencional, no estamos hablando del Avant y no estamos hablando de según qué otros sistemas de ferrocarriles. Porque un ferrocarril convencional entendemos nosotros que es el ferrocarril que para en las estaciones, que lleva un tráfico determinado, que tiene unos horarios y unas carencias determinadas y un precio económico. Y ya en su momento en una intervención anterior nosotros dijimos que hoy seguramente los usuarios no sé si estarían muy dispuestos a aceptar ese tren como un elemento de estructuración. Tenemos las dudas porque hoy, evidentemente... Y estamos hablando del concepto de ferrocarril convencional que no lo tenemos muy claro.

A partir de ahí, tampoco nos parece que el ferrocarril convencional, tal y como se habla de él, sea el que pueda dar soluciones a algunos de los temas que se han hablado anteriormente. Nosotros creemos que a los trabajadores les dan solución las cercanías más que el ferrocarril convencional. Y nosotros pensamos que en estos momentos, por desgracia, el ferrocarril ayuda poco a vertebrar Aragón, existen muchos déficit de ferrocarriles desde hace muchísimos años en muchas zonas.

A nosotros lo que sí nos parece necesario, y eso es lo que nosotros hemos apostado siempre, es que se establezcan unos criterios de mejora del servicio y de reducción de tarifas pero poniendo los elementos que sean necesarios. Es decir, no pensamos que tenga que ser a través de un sistema o de otro, porque hoy el mercado es verdad que ha cambiado, está pidiendo otras cosas y no nos parece que la solución sea específicamente el ferrocarril convencional; en cuanto a las lanzaderas sí que puede haber un avance allí importante. Pero hay que recordar que el Avant solo paraba en Calatayud. Es decir, que tampoco mejoraba mucho lo que era la estructuración del territorio, porque tenía éxito porque era el Pilar, pero luego a la hora de la verdad solo paraba en Calatayud.

Creemos que lo que sí hace falta es que se continúe trabajando con los elementos necesarios para buscar los objetivos, que son que el ferrocarril pueda seguir existiendo, pueda seguir dando un servicio importante a unos precios razonables, y por eso nos parece más adecuada la enmienda que ha presentado el Partido Popular, pero en el fondo creo que todos podíamos llegar a acuerdos.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por parte del Grupo Parlamentario del Partido Socialista, señor Velasco.

El señor diputado VELASCO RODRÍGUEZ: Gracias, señor presidente.

Dos consideraciones antes de fijar nuestra posición con respecto a la proposición no de ley.

La primera es que el Partido Socialista sí que está de acuerdo con la línea de alta velocidad, creemos que es una manera de articular el territorio en los grandes flujos que se producen en el Estado, en el conjunto del Estado. Es una solución muy válida para distancias, fundamentalmente, superiores a trescientos kilómetros y que realmente ha puesto al tren como uno de los elementos básicos para el movimiento de personas.

El Gobierno del Partido Socialista ha apostado por los trenes de alta velocidad, como ha apostado también por los trenes de cercanías, y ha habido una evolución muy importante en los últimos años, y también ha buscado soluciones intermedias para otras líneas, como pueda ser el corredor Cantábrico-Mediterráneo con el modelo de velocidad alto que se ha iniciado y que creo que se debe continuar.

La segunda consideración que queríamos hacer es que nos preocupa mucho el decreto aprobado en el 2011 por el Partido Popular cuando hace referencia a la rentabilidad exclusiva de los trenes, porque eso nos puede llevar a situaciones muy preocupantes en nuestra comunidad autónoma. Porque en este terreno hay varias cosas que influyen: influyen los servicios, influye el número de viajeros que se mueven por una línea, pero influye mucho también la frecuencia de los propios flujos que se producen en el ferrocarril, de manera que hay que intentar buscar puntos importantes, y estoy hablando de la conexión Cantábrico-Mediterráneo y lo que afecta a toda la articulación de la provincia de Teruel, con un tren que, dependiendo de los flujos que tenga, va a tener una mayor o menor rentabilidad y atendiendo, por supuesto, a lo que son ahora las necesidades o las demandas de los viajeros, que también juegan mucho los propios tiempos, comparativamente con lo que pueda ser el efecto de carretera.

Dicho eso, nosotros la proposición no de ley tanto esta como la siguiente las vamos a apoyar porque entendemos que no está reñida la alta velocidad con que se le pueda sacar la máxima rentabilidad a la alta velocidad.

Efectivamente, el momento económico que tenemos es un momento complejo y complicado, y puede producir, como primer efecto, el que los propios trenes de alta velocidad empiecen a utilizarse menos, porque los costes son altos y, por lo tanto, todos sabíamos que una de las partes fundamentales o de utilización fundamental que se hacía era por un efecto también de gente de negocio que se movía con mucha frecuencia con el tren de alta velocidad.

Buscar alternativas o buscar aprovechamientos máximos pensando tanto en la situación económica como también intentando incorporar al mayor número de pasajeros posibles a la alta velocidad, yo creo que es una situación válida y que puede darse. Que vista la experiencia del Pilar con el Avant pueda haber un flujo diario de estos trenes no competitivo con el tren de alta velocidad, sino buscando momentos puntuales y reforzando esa oferta, yo creo que es perfectamente válido, y ahí jugaremos entre lo que es la calidad del servicio en cuanto a prestaciones y en cuanto a tiempos, con

disminuciones también en lo que son los propios costes de movilidad.

Por tanto, nosotros creemos sinceramente que se debe seguir trabajando en ese tema, y que se analicen dos cuestiones. Por un lado, una cuestión necesaria, que es la rentabilidad propia de la alta velocidad, y, por otro lado, el ver cómo se da más servicio a mayor número de personas. Y, en ese sentido, yo creo que encaja perfectamente el que se fuerce el tema del Avant.

En cuanto al ferrocarril convencional, como no existe, lo buscamos en Google y no nos dice lo que es ferrocarril convencional, es decir, los movimientos, los flujos, se mueven de distinta manera. Tendríamos que definir muy concretamente lo que queremos decir con ferrocarril convencional. ¿Queremos decir que las líneas de ancho ibérico se sigan utilizando para movimiento de viajeros independientemente de que tengamos líneas de alta velocidad? Definámoslo, veamos en qué, veamos si son en largo recorrido o son en corto recorrido. Es decir, ahí hay un juego o hay un margen muy grande.

En todo caso, yo creo que la voluntad fundamental de esta proposición no de ley, es decir, utilícese al máximo la línea de alta velocidad, busquemos formulas para que se incorpore el mayor número de gente posible a la alta velocidad, aunque en la medida que queremos dar más calidad el coste también será superior.

Y por eso, entendiéndolo así, nosotros vamos a apoyarlo, y eso que no estamos de acuerdo con Izquierda Unida con decir que no apoya la alta velocidad. Efectivamente, en nuestra provincia bien que nos dieron bastante la murga con la alta velocidad, pero yo sé que las circunstancias son las que son. Pero, dicho eso, nos encontraremos muchísimo porque yo no me fío mucho del Partido Popular con respecto a lo que vaya a pasar con la línea de Teruel y con el Decreto 2012, creo que pronto nos veremos en sitios comunes para defender cuestiones que consideramos básicas.

Gracias.

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

Señor Aso, tiene ahora tres minutos para fijar su postura en relación con la enmienda presentada.

El señor diputado ASO SOLANS: Muy brevemente.

Porque lo cierto es que la enmienda presentada por el Grupo Popular creo que es una enmienda, si se me permite, trampa porque ha dejado de ser trampa con la intervención de la portavoz, porque se ha centrado en lo que realmente habla la enmienda, que no es otra cosa que de los servicios que hoy se prestan y de los servicios que se prestan en relación al AVE.

Por tanto, era un poco trampa porque sí que hablaba de reducir tarifas y tal, es decir, intentamos quedar bien, pero sin embargo no hacemos los cambios que nosotros entendemos que son necesarios.

Y, en consecuencia, en esa cuestión, nuestro grupo no aceptará la enmienda del Grupo Popular, porque entendemos que afecta única y exclusivamente al servicio AVE que hoy se presta, no habla tampoco ni si quiera de crear lanzaderas que pudieran ir por las líneas AVE y en consecuencias tampoco habla, ni mucho menos, del tren convencional. Que, por ejemplo,

un tren convencional sería que el cafranero, por ejemplo, en lugar de acabar aquí, lo pudiéramos continuar hasta Madrid. Entonces, eso sería un tren convencional, no sé si alguno se lo plantea ahora mismo, pero, por poner un ejemplo, sería una propuesta a poder debatir.

En consecuencia no vamos a aceptar la enmienda.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien.

Pues, si les parece, vamos a pasar a votar esta proposición no de ley.

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

Pasamos al turno de explicación de voto.

Señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente.

Para agradecer al Grupo Socialista y a Chunta Aragonesista el apoyo a la propuesta.

Es cierto que el Partido Popular está reordenando los servicios de los trenes convencionales y es cierto también que obedece a una ley, una normativa que sacó el anterior gobierno referente a normativas incluso europeas. Pero la pregunta del millón es: de la misma manera que el Gobierno está cambiando por reales decretos ley leyes que no le han gustado del anterior Gobierno, ¿por qué no cambia esta? Pues básicamente porque está de acuerdo. Está de acuerdo en lo que debe suponer el AVE y, por eso, como muy bien ha dicho el portavoz de Chunta Aragonesista, directamente aquellas líneas que vayan en competencia con el AVE quedarán fuera. Y ese es el objeto central, es hacer que solo quede el AVE, que el AVE sea el rey.

Porque al final lo que hay de fondo es también privatizar en la medida de lo posible y mandar transporte también a las carreteras, en un ámbito en el que, desde luego, el sector público tiene mucha menor trascendencia, fundamentalmente en el tema de las comunicaciones por autobús.

Es cierto, y lo debo reconocer, que el Partido Popular ha apoyado diferentes propuestas de nuestro grupo en otros ámbitos. Pero lo cierto es que, más allá de esas propuestas, a la hora de gestionar los gobiernos del Partido Popular, y me atrevo a decir del anterior gobierno también de coalición PSOE-PAR, no hay muchas noticias buenas.

Pondré dos ejemplos. Es cierto, se aprobó una proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida, en relación a retirar dos trenes que están en la estación de Sariñena parados... Pues ni se sabe, ahí siguen. Y no gobierna Izquierda Unida en Madrid para poderlos retirar, gobierna quien gobierna.

Pondré otro ejemplo, que este es bastante más sencillo de resolver. Hace medio año, Izquierda Unida presentó una moción en el Ayuntamiento de Monzón, donde gobierna el Partido Popular, y en la Comarca del Cinca Medio, donde gobierna el Partido Popular, también en coalición con el PAR, para que un tren que pasa en la comunicación Madrid-Barcelona y pasa por Monzón, por línea convencional, pare y lleve transporte de viajeros de Monzón a Barcelona y a Madrid. Y no para. Es tan como decir: mire, pare. Pues no, no para. ¿Por qué? Porque el AVE es el rey, quieren hacer

que sea el rey y no quieren ofertar ningún otro servicio que pueda competir con él mismo.

Nada más, y muchas gracias.

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

Señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Señor Aso, no ha tenido suerte, como nos pasó también cuando planteamos una proposición no de ley en el mes de octubre defendiendo el tren convencional. Porque era la segunda oportunidad del Partido Popular de decir: vamos a intentar forzar para que diga qué trenes convencionales son servicios públicos en Aragón. Era la oportunidad para que ese decreto no nos pase por encima.

No ha habido manera de que esto pueda ser así. Lo que están haciendo es un flaco favor al transporte ferroviario aragonés. Sea el que sea; en este caso estábamos hablando de la línea Madrid-Zaragoza, pero hay otros muchos más. Es una oportunidad importante.

Y hay una cosa que no acabo de entender y luego me referiré otra vez a ello. ¿A quién perjudica que haya lanzaderas en Aragón? ¿A quién perjudica? ¿Cuál es el interés que tiene el Partido Popular por que eso no exista? Porque, ojo, el señor Alarcón llegó a decir que no era prioritario en este momento. Pues que se le cuente al que no tiene el dinero suficiente para poder pagar el billete, y tiene que coger el autobús cada vez que va a Madrid. A lo mejor ese sí que cree que es prioritario.

Por lo tanto, no lo entiendo, señorías.

Muchas gracias.

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

Señor Blasco. ¿No?

Señor Velasco. ¿No?

Señora Martínez.

La señora diputada MARTÍNEZ SÁENZ: Gracias, presidente.

Solamente aclarar que desde nuestro grupo parlamentario lo que se defiende es un ferrocarril competitivo, un ferrocarril que entendemos que es compatible tanto con las líneas de alta velocidad con las líneas convencionales denominadas de ancho ibérico o líneas de media distancia.

Lo cierto es que las circunstancias económicas y el proceso de reordenación que se ha empezado desde el ministerio impiden aceptar el tenor expreso del *petitum*. Y además, como le reitero, lo he manifestado en mi exposición, el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Aragón ha iniciado ya conversaciones con el Gobierno de Madrid para garantizar el servicio de ferrocarril, el servicio de viajeros en la comunidad autónoma de la manera más eficaz y que satisfaga de la mejor manera posible las necesidades de los ciudadanos, ese es el objetivo del ejecutivo.

Muchas gracias.

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

Si les parece, pasamos al quinto punto del orden del día: debate y votación de la proposición no de ley número 337/12, sobre la prestación de un servicio Avant de Renfe entre Zaragoza y Madrid, presentada por el Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista.

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

Proposición no de ley núm. 337/12, sobre la prestación de un servicio Avant de Renfe entre Zaragoza y Madrid.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Muchas gracias, señor presidente.

A ver si tengo capacidad de convicción y de seducción para que cambien las cosas, cosa que veo bastante improbable.

En todo caso, decir que Chunta Aragonesista no está en contra del tren de alta velocidad, del AVE. ¿Cómo vamos a estar en contra? Lógicamente que no estamos en contra. Pero, lo ha dicho bien el señor Velasco: nada es contradictorio ni incompatible. Es decir, que hay posiciones intermedias clarísimas que se pueden defender. La reivindicación de los aragoneses ha sido siempre que el precio del billete fuese mucho menos que el que es para que algunos aragoneses pudiesen tener opción, y esto lo ha defendido el Partido Popular en algunas propuestas que ha hecho clarísimamente ya desde 2005 y 2007, diciendo que los precios fueran acordes con la realidad al servicio que se prestaba.

Y, luego, yo creo que no es incompatible tampoco mantener el ferrocarril tradicional aunque exista el AVE. Yo creo que eso no es incompatible, de ninguna de las maneras. Y lo que estamos es intentando defender que ese servicio que puede ser de menor calidad, si cabe, como es el Avant, pero sí que pueda ser accesible a ciudadanos y ciudadanas que no pueden acceder, en todo caso, al AVE.

Y yo creo que esto es posible, y, de hecho, se ha visto que lo ha sido, ese tren de alta velocidad. Luego se dice desde el punto de vista de Renfe: es que solamente son trenes regionales. Eso no es cierto, porque en otros territorios sí que se produce sin ser regional.

Yo creo que estas excusas que se van dando es que no hay interés porque seguramente no es negocio o no salen las cuentas adecuadamente. Porque resulta que para el Pilar sí que se puede rebajar el billete a treinta euros en vez de a sesenta y, sin embargo, el resto del año o en otros momentos no ha sido así.

Y resulta que estamos hablando de los convencionales. El tren regional exprés diario que vale veintiocho sesenta y cinco que cuesta casi cuatro horas, ¿ese se puede dar en más ocasiones o no? ¿Lo utiliza la gente o no? La estrategia comercial no puede ser...

Y me plantean en la enmienda, me adelanto ya a lo que va a decir el Partido Popular: miren ustedes, no ponemos Avant pero el AVE se hará cargo de las demandas de los aragoneses en cuanto a precio y a frecuencias. Saldrá la referencia: es que el material que utilizamos, es que la gama de material, es que la infraestructura por donde discurre, es que el servicio a bordo, es que la demanda existente, es que el potencial de cada corredor... Oiga, no puede ser. Que es lo

que está diciendo constantemente durante estos años, nueve años.

Por lo tanto, no me lo creo. Desde Chunta Aragonesista nos cuesta mucho creernos todo esto. Y nosotros creemos que puede haber trenes que pueden ser mucho más baratos y que pueden solucionar el problema de la demanda de algunos aragoneses. Y además este tren Avant está en algunas zonas absolutamente establecido, siete trayectos, que además van entre setenta y cinco y ciento ochenta y un kilómetros. En Aragón, solamente Zaragoza-Calatayud, pero en Galicia, yo no sé porque en Galicia: Santiago-Orense-Coruña, Cádiz-Jaén. Eso existe.

Ahora les voy a decir una noticia a ver qué les parece esto. Con la liberalización, este chiste tan malo que están contando. Le voy a contar una cuestión que se dice por ahí, por las redes, por los medios. Dice: «¿Habrá previsión en el momento que se liberalice los servicios de Renfe que haya servicios —además se dice hasta por la marca comercial Intercity—, habrá Madrid-Zaragoza-Huesca-Logroño entonces cuando se liberalice? ¿Habrá y a qué precio? ¿Habrá Madrid-Zaragoza-Lleida, que será de lunes a viernes? ¿Diario menos los sábados Barcelona-Zaragoza-Pamplona-Victoria? ¿De viernes y domingo de Barcelona a Miranda? ¿De nuevos servicios desde Madrid a Barcelona pasando por Monzón, Lleida? ¿Eso se va a hacer si es negocio por parte de ciertas compañías?».

De eso se está hablando ya. ¿Qué estamos haciendo aquí? ¿Qué estamos defendiendo? ¿Los intereses de los particulares, de las empresas, de los aragoneses, de los ciudadanos, de quién? Eso es una cuestión muy interesante.

Y ahora díganme por qué esto, que se hace en otros sitios, no se hace en Aragón. Renfe ensaya en Galicia lo que se llama el abono diez con el Avant. Diez viajes con ahorro del 15%, consúmase en treinta y cinco días; o sea, allí no es que no tengan solo Avant, sino que además tienen precios más competitivos. De Coruña a Santiago, 8,93. Aquí de Calatayud a Zaragoza a ver cuánto vale. De Santiago a Orense, 11,48. No se ha extendido a España. ¿Qué es lo que está pasando? ¿Qué estamos defendiendo? ¿Qué hace Renfe? ¿Qué hace el Partido Popular? No lo entendemos muy bien.

Y lo que les digo: si el señor Alarcón dice que esto no es prioritario a corto plazo, pues nos parece increíble. Cuando la CREA, los consumidores, la Cepyme, los usuarios, los partidos políticos, todo el mundo dice que es importantísimo que exista la lanzadera y las lanzaderas en Aragón. Y ustedes siguen empeñados en que no, en que en el AVE se va a conseguir eso. Por tanto, creemos que es un grave error esa posición que mantienen.

Insisto: es compatible el servicio de AVE con otros servicios intermedios que benefician a la ciudadanía.

Y yo creo que los aragoneses lo demandan. Piénsenlo bien porque, desde luego, con la propuesta que ustedes hacen no van a solucionar absolutamente nada.

Y, por supuesto, señorías, me gustaría que apoyasen esta propuesta no por nada, sino por evitar el agravio y solucionar un problema que muchos aragoneses tienen cada día cuando tienen que pensar en ir a Madrid o Barcelona, que también se podría hacer extensivo, y seguramente tienen que utilizar el transporte

por carretera, ese que al señor Catalán le gusta tanto, porque no tiene opción a utilizar otro.

Muchas gracias.

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

A esta proposición no de ley se ha presentado una nueva enmienda por parte del Grupo Parlamentario del Partido Aragonés, y para la explicación de dicha enmienda tiene la palabra el señor Lafuente.

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

Señor Briz, muchas de las intervenciones, no suyas, de Chunta Aragonesista, juegan con dos términos, constantemente. Primero la futurología, les gusta hacer de pregoneros del futuro pero del futuro más oscuro, del que siempre nos dicen que van a llegar las siete plagas bíblicas. Y además utilizando siempre el apoyo de la incredulidad. Usted ha repetido la palabra «no nos lo creemos» doscientas veces en las últimas dos intervenciones. La incredulidad absolutamente de todo.

No lo sé, señor Briz, esos son los argumentos que utiliza Chunta constantemente.

Que Zaragoza cuente con un servicio de ferrocarril asequible y con mayor frecuencia es una reivindicación que lleva años encima de la mesa. Pero le digo esto: yo no he nombrado las lanzaderas AVE. Hay una reivindicación del servicio de ferrocarril asequible y con frecuencia. En ningún momento le he nombrado las lanzaderas AVE.

¿Por qué los zaragozanos reclaman servicio a un determinado precio? Yo creo que los zaragozanos o los aragoneses no están reclamando un Avant, están reclamando un servicio a un determinado precio. El apellido que usted le quiera poner al tren es lo de menos para Zaragoza. Lo que están reclamando es un servicio con un precio. La manera que se denomine da exactamente igual.

En este momento, como usted decía, a Madrid se puede ir con un tren que tarda unas cuatro horas, el regional exprés, con una frecuencia de uno diario, o pagar más del doble: de treinta a sesenta y un euros con treinta en la línea AVE. Pero, fíjese, en los AVE hay opciones más baratas. El AVE saca billetes a dieciocho euros. Lo que pasa es que saca muy poquitos. Pero hay billetes AVE todos los días a dieciocho euros; lo que pasa es que son plazas tan limitadas que prácticamente en el mismo momento que se ponen a su venta, a dieciocho euros, se acaban.

¿Por qué estoy haciendo un paralelismo entre el servicio y el precio? Porque yo creo, nosotros creemos que ahí está la cuestión: los apellidos que usted le quiera poner a los trenes serán eso, apellidos, el nombre es servicio y precio. Se llame Avant o no se llame Avant. Ahí es donde va nuestra enmienda como usted muy bien ha dicho.

Lo que pretendemos en ella es que Renfe ponga más servicios de alta velocidad, porque ya hay un regional exprés: para ese viaje no necesitamos alforjas. Que pongan más servicios de alta velocidad con mayores frecuencias horarias al precio de un Avant. ¿Algún zaragozano puede estar en contra de esto? ¿Algún aragonés puede estar en contra de esto? En absoluto: el título del tren al aragonés le da exactamen-

te igual: servicio, frecuencias y precio, punto. Renfe le aseguro yo que en este momento está estudiando una nueva política de descuentos en los trenes AVE; no es un futuro, lo está haciendo en este momento: nueva política de precios en el AVE Zaragoza-Madrid.

Por cierto, ha manifestado ya que se inclina por la posibilidad de reservar asientos en los AVE a precio de Avant; no me diga usted que no sería bastante chocante que los AVE que van todos los días hacia Madrid vayan a un 30%, un 40% de su ocupación, y pongamos otro tren exactamente en la misma línea teniendo asientos vacíos. Nosotros pensamos que lo que hay que hacer es una mejor gestión de ese asiento, de cada uno de los trenes que salen de Aragón con dirección a Madrid, y viceversa. Evidentemente, si las plazas ofertadas y la frecuencia son las mismas no hacemos nada; si no conseguimos eso, y por eso nuestra enmienda habla de eso, no hacemos nada.

De ahí que la enmienda contiene esas tres palabras, señor Briz; si usted tiene el ánimo, que me consta que lo tiene, de mejorar las cosas, usted verá que la enmienda es blanca y en positivo; se lo digo con toda sinceridad. Nombra servicios, nombra frecuencias y nombra precios. Si usted acepta esa enmienda... porque el objetivo es el mismo el que usted y yo tenemos, exactamente el mismo, nosotros lo vemos de una manera, que un tren si va al 50%, la buena gestión de ese tren será llenar el cien por cien de las plazas y hablamos de servicio.

Fueron ya en las pasadas fiestas del Pilar las plazas ofertadas en alta velocidad a treinta euros, y el éxito fue rotundo; pero, claro, los potenciales usuarios, al precio de las plazas de hoy, a sesenta y un euros, ni se lo plantean; pero también le voy a decir una cosa, en las lanzaderas entre Calatayud y Zaragoza, en cuatro años, se ha triplicado el número de viajeros, pero, aun así, señor Briz —usted conoce el dato—, son las últimas en grado de utilización de España, tanto de las gallegas como de las catalanas como de las andaluzas; esto es un hecho, ni mejor ni peor, es un hecho que no justifica absolutamente nada, pero que sepamos que el dato está ahí.

Señoría, yo le digo que acepte usted la enmienda, porque el objetivo es exactamente el mismo, porque la enmienda va en positivo y porque lo que queremos es que se gestione bien un servicio, como es un tren, con una oferta de precios absolutamente asequibles para los aragoneses.

Gracias, señor presidente.

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

Muy bien, pues turno ahora para los grupos parlamentarios no enmendantes: por parte de Izquierda Unida de Aragón, señor Aso.

El señor diputado ASO SOLANS: Gracias, señor presidente.

Bueno, nosotros, en relación a esta propuesta, vamos a apoyar la misma; creemos que es de alguna manera muy similar a la anterior en lo que se demanda, que son servicios para los ciudadanos, en este caso en el ámbito de Zaragoza, porque, vuelvo a insistir, creemos que fue una tomadura de pelo que en un momento determinado, probablemente por una cuestión merca-

mente comercial, se sacaran unas lanzaderas a un precio que fue visto y no visto, porque parece ser que se agotaron muy rápidamente, y, desde luego, creemos que esa oferta debe de ser generalizada y dar esa posibilidad a los ciudadanos, a los trabajadores y a los hijos de los trabajadores, que muchos de ellos van a Madrid y tienen que venir y desplazarse a Zaragoza, ¿verdad?

En resumidas cuentas, vamos a apoyar esta propuesta porque entendemos que es positiva también para la ciudad de Zaragoza.

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

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

El señor diputado BLASCO NOGUÉS: Muchas gracias.

Muy brevemente porque yo creo que en la anterior proposición no de ley ya hemos dejado bastante clara la posición en relación con esta propuesta anterior y con la que presenta ahora Chunta Aragonesista, que es muy similar.

Además, es curioso como a lo largo del debate entre los distintos grupos políticos se han tocado los temas de los ferrocarriles desde distintos puntos de vista: desde el punto de vista de si el AVE es compatible o no es compatible, sobre las lanzaderas, sobre las cercanías, es decir, es un debate interesante y en el que trasciende la necesidad de mantener determinadas líneas de ferrocarril, pero no está muy claro ni el cómo ni el porqué; es decir, a nosotros, lo he dicho antes, el Avant nos parece un elemento importante, pero desde luego no es el único sistema que puede haber, y tal y como está planteado desde luego no da soluciones a lo que se plantea como el ferrocarril convencional, es decir, estamos hablando de una lanzadera. El número de usuarios es el que es, no sé si daría el pastel para tanto, es decir, podríamos mezclar AVE y Avant, y al final no tener ni AVE ni Avant. Tenemos que tener muy clara también la apuesta del AVE como un elemento importante en el tema del ferrocarril, y, por lo tanto, nos parece más oportuno el planteamiento que hace en la enmienda el Partido Popular de que se busquen los mayores servicios ferroviarios a través de los sistemas que se puedan buscar, y, desde luego, coincidimos en su punto segundo de que se revise el sistema tarifario en cualquier caso para establecer algún tipo de descuentos o de abonos que se puedan mejorar.

En cualquier caso, si no acepta la enmienda del Partido Popular, nosotros le pediríamos la votación separada de los dos puntos.

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

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señor Velasco.

El señor diputado VELASCO RODRÍGUEZ: Gracias, señor presidente.

Para nosotros esta proposición no de ley es oportuna, y voy a defender por qué creo que ha sido oportuna y por qué creo que además se debe defender la

posibilidad de que se ponga algún servicio de Avant dentro de la línea.

Es oportuna porque, a raíz de las fiestas del Pilar, se hace esa experiencia con Zaragoza y, por lo tanto, es una expectativa que la propia Renfe la abre. A mí no me parece mal que Renfe intente buscar la máxima rentabilidad posible, es decir, yo creo que es su obligación, es decir, que, si hay momentos puntuales en los cuales hay un gran evento en Zaragoza, sean las fiestas del Pilar o sea cualquier otra cuestión, y le salen los números, que flete todos los trenes posibles y cuanto más baratos posible, porque eso, primero, a ellos les mejoran los números, con lo cual va bien para el conjunto del servicio, y además trae beneficios complementarios para la propia comunidad autónoma; por lo tanto yo no entro: en esa política cuanto más flexible sea Renfe yo creo que mejor.

Pero creo sinceramente que sí que cabe de manera regular poner algún servicio Avant, que lo que supone es fundamentalmente un ahorro del 50% en el coste del servicio. ¿Por qué creo que es oportuno? Porque una cosa que se mide milimétricamente —yo he sido, me ha tocado negociar con la gente de Renfe—, una cosa que se mide al milímetro es la homogeneidad; es decir, cuando en una línea se hace una cosa, todo el resto del territorio está mirando qué se hace, cómo se hace, cuál es el coste, cuáles son las frecuencias, etcétera, y, por lo tanto, engancharse a cosas que ya se están haciendo tiene una justificación mucho más lógica, que, si pedimos una cosa distinta y que, por ser novedosa, puede influirles negativamente en otras líneas, y, por eso, el que diga Avant, Avant se está utilizando, es un tren de características para que funcione en alta velocidad y, además, efectivamente, se está haciendo en otras líneas, y, si se está haciendo en otras líneas, intentemos justificarlo: para eso se lo que tiene que creer el Gobierno, porque, si no se lo cree el Gobierno, que es el que tiene que llevar la defensa de estos temas, pues vamos mal.

Pero yo creo que se puede justificar porque, efectivamente, estas experiencias están en otros sitios, y nosotros lo que pedimos es un trato igual que el que están prestando en otras circunstancias. Y, por tanto, tenemos vías de que pueda resolverse. ¿Cuánto? Esa es la discusión o la negociación de si hay que empezar con uno dentro de los servicios que se prestan, digamos, que no rompe para nada la filosofía de la alta velocidad, pero abre espacios para el ahorro, abre espacios para que se incorporen nuevos clientes que, de otra manera, se tienen que salir porque económicamente no les resulta ya rentable, y, entonces, en ese sentido, nosotros creemos que es interesante

Y la segunda, que se revisen los sistemas tarifarios, toda la presión que se pueda hacer para favorecer las mejores condiciones, dándose una circunstancia que, como decía en mi anterior intervención, es cierta y real; es decir, si la actividad empresarial es menor, y, si los recursos económicos de los ciudadanos son menores, pues el AVE es un tren caro; el AVE es un tren buenísimo caro, y, por tanto, aquilatar esos temas, pues a lo mejor al final con menores precios y más usuarios, por no transportar el aire..., y también hay que hacer el estudio, que a uno le da mucha pena que efectivamente haya poca oferta de plazas libres cuando resulta que un tren va al 50% vacío; hombre, pues

tú sabes los números y sabes los flujos, de ahí que se esté trabajando constantemente en ese tema y a veces desde Madrid las cosas se miran en números muy grandes y no se entra al detalle pudiendo efectivamente sacarle máximas rentabilidades.

Como esto está inventado y el invento real es el *low cost* en aviación, pues ahí van viendo cómo los flujos los mueven diariamente, esa flexibilidad yo creo que Renfe tiene que ponerla también en los temas de alta velocidad, porque es beneficio para ellos comercialmente y para el conjunto de los ciudadanos.

Gracias.

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

Señor Briz, tiene tres minutos para fijar su posición con respecto a la enmienda.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente.

Yo creo que está muy claro. No vamos a aceptar esta enmienda no porque en la filosofía no estemos de acuerdo y no me fie de lo que dice el señor Lafuente, que seguramente la voluntad existe, pero nosotros creemos que Renfe, si no ha cumplido en todos estos años, no sabemos el motivo por qué tiene que cumplir, y va a darnos todas las excusas posibles para evitar eso y cambiar la política de precios; yo creo que en este momento, además —el señor Velasco lo ha dicho perfectamente—, el Avant está dándose en otros sitios. Por lo tanto, lo que pedimos es que se haga lo mismo en Aragón, lo mismo, simplemente pedimos esto.

Creo que tenemos suficiente masa crítica para que se pueda desarrollar ese tren, que es mucho más económico, y, además, señor Lafuente —insisto—, yo no es que no me fie de usted ni del Partido Popular; en este caso no me fio de Renfe y de las circunstancias que nos están dando con el decreto que se ha aprobado; la liberalización nos puede traer un panorama absolutamente imprevisible, y, por lo tanto, como eso no sabemos cómo va a quedar y qué va a ocurrir y la competencia y trenes, líneas... Ya le he dicho lo que dicen las gargantas profundas de Renfe por ahí, que hay unas líneas previstas que pueden ir de aquí allá, de allá aquí; bueno, todo eso está tan abierto que es preocupante.

Por lo tanto, vamos a concretar, y la filosofía de la propuesta es que haya un tren o dos, o tres o cuatro, eso se desarrollará y se planteará si llega el caso, de Avant para que los usuarios aragoneses puedan tener precios más económicos y además que se revisen las tarifas del AVE. Son dos cosas distintas: no mezclemos todo porque, claro, si es el AVE el eje estructural de todo, pues entonces es otra propuesta. Por lo tanto, no vamos a aceptar la enmienda.

Muchas gracias.

Y por su puesto no tengo inconveniente con el señor Blasco en hacer la votación separada.

Muchas gracias.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien, señor Briz.

Al no aceptar usted la enmienda, tienen que ser también el resto de los portavoces si admiten votación

separada. ¿Algún problema? No. Muy bien, pues, si les parece, pasamos a la votación de esta proposición no de ley. Lo vamos a hacer de forma separada. ¿Votos a favor del punto número 1 de esta proposición no de ley? **Ocho**. ¿Votos en contra? **Nueve. Decae este punto de la proposición no de ley.**

¿Votos a favor del punto número 2 de esta proposición no de ley? **Este punto queda aprobado por unanimidad.**

Pasamos al turno de explicación de voto: señor Aso, ¿no?; señor Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Simplemente me reitero en lo que he dicho: era una oportunidad de poder defender los intereses y no estar simplemente apostando por el AVE, intentado paliar esa liberalización que se va a producir, y no ha podido ser; yo agradezco el voto en este caso a las dos propuestas del Partido Socialista y de Izquierda Unida, y agradezco al PAR y al Partido Popular el apoyo al segundo punto, y lamento que no haya podido conseguirse.

Muchas gracias.

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

Señor Velasco.

El señor presidente VELASCO RODRÍGUEZ: Sí, yo realmente creo que no hubiera pasado nada con que el Partido Popular hubiera apoyado este tema en los dos puntos; es decir, porque el punto número 1 es efectivamente que se saque mayor posibilidades de rentabilidad, pero yo creo sinceramente que despreciar la oportunidad sin romper para nada la alta velocidad de que el Avant, que es un tren de características determinadas, doscientos cincuenta kilómetros por hora, más tiempo, poderlo encajar en algún surco horario... E incluso se ha llegado a hablar, en un medio de comunicación ha salido la posibilidad de que fuera un tren el primero de la mañana, que requiera de una mayor esfuerzo, pero que hay gente que puede moverse en esa franja y que hay una disminución sustancial y con un número importante de plazas, porque, efectivamente, las ofertas ahora que hace el Adif son excesivamente pequeñas, son pequeñas y además poco flexibles. Es un mercado poco flexible; si fuera mucho más flexible pues la cosa tendría explicación, pero con la poca flexibilidad que existe todavía ahora yo creo que no rompe para nada ni la filosofía del tema y además nos enganchamos a un carro que está abierto en otras comunidades autónomas, y, por lo tanto, por qué no tenerlo nosotros si en otras comunidades autónomas, además de la alta velocidad, también tienen Avant.

Gracias.

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

El señor diputado LAFUENTE BELMONTE: Pero fíjese, señor Velasco: en el discurso de argumentación que hace usted, justifica la enmienda del Partido Popular; es cierto, y se lo voy a demostrar. Lo que pasa es que luego, yo lo entiendo, por cuestiones tiene que decir: y además que nos pongan el Avant, por qué no; además lo ha dicho usted con una frase literal, podemos justificarlo, o sea, intentemos justificarlo.

La posición la fija usted con la enmienda del Partido Popular porque dice que no le parece bien que los trenes vayan dos por la misma vía en el mismo sentido al 40%, y la segunda, que creo absolutamente en eso, es que está inventado, en la aviación está inventado, que vayan los trenes al 40% con una fecha de salida y un horario, en este momento está inventado.

Por lo tanto, la gestión de la plaza es lo que es importante, que determinados usuarios puedan entrar en esas plazas en un momento concreto, la gestión de la plaza.

Yo, señor Briz, lamento profundamente que no se haya unido a la enmienda, porque por lo menos era el primer paso a lo suyo, por lo menos, aunque no sea el Avant puro y duro, era el primer paso a lo suyo, podríamos incluso haber negociado alguna cuestión si hubiera querido usted. Justificar los Avant, señoría, porque en el Pilar funcionaron, eso es mucho justificar, porque el Pilar tiene un atractivo, viene mucha gente, es una fiesta conocida internacionalmente y, por lo tanto, justificar la línea Avant por esos tres días es mucho justificar. Yo, señoría, creo que, en el fondo, estamos convencidos de que estamos de acuerdo, y, por lo tanto, eso era lo que pretendíamos.

En cualquier caso, señoría, pretendemos que esa mejora de precios, esa revisión de precios con su punto número dos se lleve a cabo.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GALVE JUAN): Muy bien, muchas gracias, señor Lafuente.

Pasamos al punto número uno del orden del día: lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

¿Alguna objeción de sus señorías? Ninguna.

Pasamos al punto número seis: ruegos y preguntas.

¿Algún ruego, alguna pregunta? Ninguna.

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

ÍNDICE DE TRAMITACIONES

1. Proyectos de ley
2. Proposiciones de ley
3. Decretos leyes
4. Proposiciones no de ley
5. Mociones
6. Interpelaciones
7. Preguntas
8. Resoluciones del Pleno
9. Cuenta general de la Comunidad Autónoma de Aragón
10. Comparecencias
 - 10.1. Del Presidente de la Diputación General de Aragón (DGA)
 - 10.2. De consejeros de la DGA
 - 10.2.1. Ante el Pleno
 - 10.2.2. Ante la Comisión de Reglamento y Estatuto de los Diputados
 - 10.2.3. Ante la Comisión de Comparecencias y Peticiones Ciudadanas
 - 10.2.4. Ante la Comisión Institucional y de Desarrollo Estatutario
 - 10.2.5. Ante la Comisión de Hacienda, Presupuestos y Administración Pública
 - 10.2.6. Ante la Comisión de Economía y Empleo
 - 10.2.7. Ante la Comisión de Industria e Innovación
 - 10.2.8. Ante la Comisión de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente
 - 10.2.9. Ante la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes
 - 10.2.10. Ante la Comisión de Política Territorial e Interior
 - 10.2.11. Ante la Comisión de Sanidad, Bienestar Social y Familia
 - 10.2.12. Ante la Comisión de Educación, Universidad, Cultura y Deporte
 - 10.3. De altos cargos y funcionarios de la DGA
 - 10.4. Del Justicia de Aragón
 - 10.5. Otras comparecencias
11. Debates generales
 - 11.1. Debate sobre el estado de la Comunidad Autónoma de Aragón
 - 11.2. Otros debates
12. Varios