



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

---

## COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO, VIVIENDA Y TRANSPORTES

### **Comisiones. Serie A: Comparencias**

Número 110

Año 2013

Legislatura VIII

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

Sesión núm. 27

**Celebrada el miércoles 15 de mayo de 2013**

### **Orden del día**

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

2) *Comparencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, a petición propia, al objeto de informar sobre la propuesta del Gobierno de Aragón de servicios ferroviarios de media distancia, como primera fase del Plan de servicios ferroviarios de interés para Aragón.*

3) Debate y votación del informe de la ponencia del proyecto de ley por la que se modifica la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón.

4) Ruegos y preguntas.

Preside la sesión, celebrada en el palacio de la Aljafería, el Ilmo. Sr. D. Fernando Jesús Galve Juan, asis-

tido por la vicepresidenta de la comisión, Ilma. Sra. D.ª María Victoria Broto Coscolluela, y por el secretario de la misma, Ilmo. Sr. D. Joaquín Peribáñez Peiró. 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, a petición propia, al objeto de informar sobre la propuesta del Gobierno de Aragón de servicios ferroviarios de media distancia, como primera fase del Plan de servicios ferroviarios de interés para Aragón. .... 4**

- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, Sr. Fernández de Alarcón Herrero, interviene.
- El diputado Sr. Aso Solans interviene en nombre del G.P. de Izquierda Unida de Aragón.
- El consejero Sr. Fernández de Alarcón Herrero responde.
- 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 consejero Sr. Fernández de Alarcón Herrero responde.
- El diputado Sr. Ibáñez Blasco interviene en nombre del G.P. Socialista.
- El consejero Sr. Fernández de Alarcón Herrero responde.
- El diputado Sr. Campoy Monreal interviene en nombre del G.P. Popular.
- El consejero Sr. Fernández de Alarcón Herrero responde.

**Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior ..... 16**

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

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

Siendo la hora indicada, si les parece, vamos a iniciar esta comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes [a las diez horas y treinta y un minutos] correspondiente al día 15 de mayo de 2013.

Como no, antes de iniciar el orden del día, agradecer la asistencia a esta su comisión del señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, así como a toda la gente que le acompaña.

Como viene siendo habitual, el punto número 1 lo vamos a dejar para más adelante, y pasamos sin más dilación al punto número 2: comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, a petición propia, al objeto de informar sobre la propuesta del Gobierno de Aragón de servicios ferroviarios de media distancia, como primera fase del Plan de servicios ferroviarios de interés para Aragón.

Para ello tiene la palabra, por un tiempo no superior a quince minutos, el señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes.

**Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, a petición propia, al objeto de informar sobre la propuesta del Gobierno de Aragón de servicios ferroviarios de media distancia, como primera fase del Plan de servicios ferroviarios de interés para Aragón.**

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

Muchas gracias, señorías.

Comparezco a voluntad propia, como les dije a sus anteriores requerimientos que iba a hacer, cuando tuviera suficientemente desarrollada la propuesta del Gobierno de Aragón de servicios ferroviarios de media distancia, que vendrá a complementar los servicios de interés general, los servicios que la Administración central del Estado ha encargado a Renfe para mantener después del primero de julio. Lo hago con gusto porque esta es una cosa, es una petición que tenía de varios de ustedes, de varios grupos parlamentarios; yo había dicho que vendría aquí a comentarlo y así lo hacemos hoy.

Como saben ustedes, el Consejo de Ministros aprobó el 27 de diciembre el Plan de racionalización de los servicios de transporte ferroviario, fruto de una obligación a su vez derivada de las directivas europeas, y, conforme a ello, tras una intensa negociación, quedaron como obligación de servicio público todos los servicios que figuran en la transparencia que ustedes tienen aquí. Bien es verdad que les indico que, según los datos que tenía el estudio del que se sirvió el ministerio, no cumplían los límites exigidos en la metodología aplicada por el ministerio ni el Zaragoza-Huesca, ni el Zaragoza-Monzón-Lleida, y tampoco cumplía el Zaragoza-Teruel como línea independiente del Zaragoza-Teruel-Valencia.

En ello estuvimos trabajando para evitar que estas obligaciones del servicio público se cayeran, y, efectivamente,

conseguimos que no se cayeran. Eso no quiere decir que, una vez planteadas las obligaciones del servicio público en este acuerdo, el gobierno central, allá a finales de abril, quizás, pues nos dio a conocer su propuesta definitiva de servicios, porque los servicios, las expediciones, el número de viajes diarios no son exactamente todos los que había, es decir, en alguna de las líneas que quedaban como obligaciones de servicio público el ministerio, basado en sus criterios, había previsto reducirlo.

Nosotros desde el principio estábamos trabajando, estábamos trabajando, como les he dicho varias veces, hemos hecho unas encuestas, unos aforos, hemos hablado con los alcaldes, hemos hablado con los ferroviarios, hemos hablado con ustedes en las Cortes, y teníamos un objetivo, un objetivo, que es mantener en lo posible el servicio ferroviario en Aragón; pero también teníamos otro objetivo, que es mejorarlo. ¿Y por qué? Porque el servicio ferroviario allí, en algunos casos, es el mejor servicio de transporte; en otros casos no es el mejor servicio de transporte, y nuestra obligación es identificar dónde es el mejor servicio de transporte.

Para ello hemos diferenciado la red regional en varios grupos. La red regional básica interior, que es la que figura aquí en amarillo, son las líneas fundamentales, las líneas troncales de Aragón. Esto lo tenía el Gobierno de Aragón escrito en un estudio técnico desde el año 2003 en el que se aconsejaba incrementar servicios en estas líneas. Los servicios también interiores de Aragón pero de débil tráfico son los que figuran allí en morado. El ferrocarril es consustancial con la densidad, con la densidad de habitantes, con la densidad de cargas; el ferrocarril es un medio adecuado para densidad, y el ferrocarril necesita frecuencia y, si no hay densidad, es muy difícil que se le dé frecuencia de servicio.

Pero estos son los servicios ferroviarios internos de Aragón, pero también se han considerado los servicios externos, se han considerado otros servicios. Primero, la red regional de alta velocidad. Nosotros tenemos aquí una red de alta velocidad que no está creada específicamente para el transporte interno de Aragón, pero que podemos utilizar perfectamente para las relaciones entre Zaragoza y Huesca o entre Zaragoza y Calatayud, y, por eso mismo, ¿qué es lo que le hace falta para utilizarse? Pues un régimen tarifario adecuado. Entonces en nuestra propuesta tratamos este tema.

Por último, tampoco dejamos de tratar, sino que tratamos, los servicios con el exterior desde las zonas limítrofes, es decir, todo eso que hablamos de la conexión de Teruel con Valencia o la conexión de Monzón con Lérida o conexión de Caspe con Cataluña o la conexión con Navarra. Son servicios que realmente, bueno, todos los servicios ferroviarios son de competencia del Estado, pero en este caso son servicios más de competencia del Estado, porque unen varias comunidades autónomas; hemos hablado con algunos representantes responsables compañeros de otras comunidades autónomas para hablar de ello.

Estos eran los servicios que hasta el momento existían. Y ¿cuáles son los objetivos a medio plazo? Pues lo que tenemos que hacer es identificar dónde es más necesario y dónde es más conveniente el ferrocarril. Entonces, para ello hemos utilizado unos parámetros, que son la población de los núcleos urbanos de Ara-

gón; la distancia a Zaragoza, porque la mayor parte de las conexiones ferroviarias se hacen para venir a Zaragoza o para volver de Zaragoza; la situación de la estación ferroviaria, que es muy importante, porque si la estación está alejada, el caso de Zuera es evidente, si la estación está muy alejada del núcleo, pues realmente no es competitivo el ferrocarril respecto del autobús, esto es una realidad técnica; los tiempos de viaje, por ello Monzón debe tratarse con ferrocarril porque es que hay una gran diferencia entre ir de Zaragoza a Monzón en ferrocarril o en autobús, como el señor Aso me dirá después sin duda, y las tarifas del transporte también son muy importantes.

Con eso hemos estructurado los objetivos en función de todas estas variables, en todos estos capítulos, en función de la posición, de la distancia y de los costes y de la calidad del servicio ferroviario, hasta llegar a considerar, en las relaciones básicas de las ochenta y ocho expediciones diarias en días laborables que tenemos, cuál sería el porcentaje en cada una de ellas en el que sería óptimo, en el que sería adecuado servir con ferrocarril.

Este es el esquema técnico de la propuesta, y luego el esquema de la propuesta tiene dos fases. ¿Por qué tiene dos fases? Pues porque algunas de las cosas que vamos a pedir van a exigir, indudablemente, unas acciones técnicas por parte de Renfe que lógicamente están empezando a estudiar estos días y, por tanto, probablemente no van a poder estarlo, seguro que no van a estar buena parte de ellos el primero de julio; no sabemos cuándo van a poder estar, pues a lo largo del 2014 esperamos; por eso todos los estudios económicos se han hecho pensando que la segunda fase puede ser el primero de abril del 2014, pero ahí quedamos como en todo, a expensas de quien tiene la competencia, que es Renfe, que es el operador ferroviario actual; en el futuro podrá existir otro...

Hacemos una propuesta hasta final del 2015. Yo creo que es voluntad de este gobierno, o por lo menos de este departamento, dejar el trabajo hecho hasta finales del 2015, dejarle al siguiente consejero o al siguiente gobierno libertad para tomar decisiones ese primer semestre y, luego, seguir, continuar, mejorar, cambiar lo que sea necesario.

Hemos tenido en cuenta todas estas peticiones de los ayuntamientos.

Perdonen, que voy a ir pasando ya un poquito más rápido; si quieren alguna aclaración...

Y, en concreto, en materia de política tarifaria, como les he dicho, lo que hacemos es solicitar de Renfe e igualar las tarifas AVE Zaragoza-Huesca y Zaragoza-Calatayud con las de los servicios regionales, igualar y reducir un 30% las tarifas con Teruel, porque una de las razones por las que el ferrocarril a Teruel no se utiliza (hemos tenido datos de cada hora, de cada momento del día a lo largo de la semana) es el coste, el coste diferencial con el autobús.

¿Cuál es la propuesta en primera fase? Mantener el actual servicio en los servicios básicos, ampliarlo con servicio de alta velocidad y en los servicios de débil tráfico adoptar una solución mixta consistente en mantener los servicios ferroviarios en los que tienen más demanda. En segunda fase, intentamos ir mejorando. Para que el ferrocarril sea utilizado necesita frecuencia. Entonces apostamos, dentro de los medios

económicos que tenemos, por dos expediciones más a Huesca, con la del AVE serían tres, tres de ida y tres de vuelta en días laborables, una más a Monzón de las que hay actualmente entre Zaragoza-Monzón-Binéfar, y dos expediciones entre Zaragoza y Alagón.

Estos son los costes, tienen ustedes los costes de cada uno de los ejes. Entre Zaragoza y Huesca esto nos va a costar setecientos diez mil euros al año en primera fase; entre Zaragoza y Calatayud, ochocientos cuarenta mil; con Teruel, un millón seiscientos mil; con Monzón, un millón ochocientos mil, me parece que es, si lo veo bien; con Alagón, algo menos, ciento cuarenta y cinco mil; en el Huesca-Jaca en estos servicios intermedios ahí pueden ver ustedes la diferencia de lo que nos cuesta mantener el servicio regional en servicios adicionales en fin de semana, solamente mantener dos días a la semana el servicio cuesta doscientos trece mil euros; bueno, de este orden. Esta es nuestra propuesta a Renfe de acuerdo con los datos de costos globales que ellos nos han dado. Tenemos que negociar cosas: si tiene que dormir un ferroviario en Fayón, pues seguramente tendrá un coste complementario.

Sin embargo, mantener el servicio de carretera los otros cinco días cuesta setenta y seis mil euros. Por eso se toman estas decisiones. Entre Caspe y Fayón también mantenemos el servicio más demandado por los alcaldes; el otro lo convertimos en carretera en esta propuesta, o entre Calatayud y Ariza mantenemos viernes y domingo.

Con todo esto, estas son las propuestas, y, sin contar con los servicios de alta velocidad, se mantiene el número de expediciones totales en la red básica y se aumentan un 13% en segunda fase; incorporando los de alta velocidad, los incrementos son de un 21% en primera fase y de un 34% en segunda fase. Estamos hablando del interior de Aragón. Si contamos con el exterior de Aragón, realmente el incremento en primera fase es del 12% y, en segunda fase, el 23%.

Esta es la propuesta, es decir, los servicios sustituidos en forma de débil tráfico se proponen sustituir como ven por servicios alternativos de transporte en carretera, y también lo hacemos así en segunda fase para las estaciones que, por tener menos de un viajero al día, la Administración central del Estado exige cerrar a Renfe.

Vamos a intentar, vamos a seguir trabajando con Renfe y con Adif que mantenga alguna estación más, estamos trabajando con ello, pero eso no está recogido en el proyecto porque es mucho más dudoso que otras cosas. Hemos aportado mejoras de horarios.

Todo esto ¿en qué lo basamos? Lo basamos fundamentalmente en una razón. ¿Por qué el ferrocarril no era utilizado en Aragón? Pues, miren ustedes, fundamentalmente porque Aragón es un territorio poco denso, eso hay que tenerlo en cuenta; es decir, ferrocarril y densidad de carga o densidad de habitantes es muy importante; pero también es verdad porque no ha habido una gestión comercial adecuada ni en competitividad en tarifas ni en competitividad en horario, y eso es muy importante, lo de los horarios es tremendamente importante.

En nuestra propuesta hay horarios, hay una propuesta de a qué hora tiene que salir el tren de Zaragoza, a qué hora tiene que llegar a Monzón y a qué hora tiene que salir de Caspe, distintos que los ac-

tuales. Esos horarios están en la propuesta que hemos remitido a Renfe (no da tiempo de expresarlos aquí, yo les puedo dar algún dato de alguno de ellos), pero no son tan seguros como el programa global, porque Renfe me puede decir que puede haber alguna contradicción en el túnel de avenida Goya, hay problemas de este tipo que pueden surgir. Entonces esto es lo que estamos en este momento negociando con Renfe y que nos pueda dar lugar a retrasos en la adopción de la segunda fase.

Pero nosotros hemos optado por trabajar en los horarios en los que hay demanda. Por ejemplo, en el ferrocarril de Teruel lo que hacemos es que el primero de la mañana queremos que salga de Zaragoza treinta y cuatro minutos antes y que vaya parando en las paradas que tenga que parar para llevar viajeros a Teruel, que es lo que no hace, porque es Intercity de primera hora, que es el que debería de parar, y también solicitamos a Renfe, y eso está por resolver, pero lo solicitamos, lo proponemos y lo presupuestamos, que salga de Miraflores, es decir, que pare en avenida Goya, fundamentalmente, para recoger..., de acuerdo con las peticiones de los alcaldes, hemos interpretado esas peticiones.

Tendremos que seguir trabajando y, como les digo a ustedes, en segunda fase vamos a crear este sistema alternativo de autobús a la demanda para solucionar todas las necesidades sociales que este programa global pueda dejar de solucionar, que yo espero que sean en número pequeñas, pero cada una de ellas muy valiosa, y vamos a trabajar en ello y vamos a trabajar en completar este plan urgente de medidas ferroviarias con lo que estamos trabajando, con el Plan global de interés ferroviario de Aragón, que incluye también, como saben ustedes, medidas para las mercancías, medidas de infraestructuras, algunas las tenemos ya en nuestro presupuesto, sabemos en nuestras reuniones con Madrid que están trabajando en ello y podremos resolverlo.

¿Cuánto nos va a costar el plan? Anualmente, porque esto es algún dato de los comunicados cuando tuvimos que comunicarlo a los medios de comunicación ante su demanda, pues anualmente la primera fase que vendría a costar, sin contar con los posibles ingresos que haya, cuatro millones sesenta mil euros anuales, es decir, en medio año no va a ser más de dos millones; de aquí habrá que deducir los ingresos que se tengan, que los tenemos también calculados, pero no quiero darlos por inseguridad, aunque tenemos bastante aproximación, y, en segunda fase, serían seis millones ciento veinte mil.

Esta es una cifra bastante parecida a los cinco millones doscientos mil que se liquidaron en el año 2010, es decir, estamos en el mismo orden, pero hay una diferencia fundamental: entonces se financiaban por la comunidad de Aragón todos los trenes, por ejemplo, del Zaragoza-Monzón, o todos los trenes... Ahora no, el Estado financiará los trenes que va a dejar de acuerdo con la directiva Europea, y nosotros financiamos las acciones complementarias de ese listado.

Hemos hablado hasta el momento de todo esto, y, entonces, pues yo creo que es suficiente para esta primera, no sé si tiempo me ha sobrado o no me ha sobrado, porque al estar con los sistemas estos... Pero yo creo que la trasmisión de la comunicación es mejor.

Espero que ustedes me pregunten, que complementemos el análisis, y quedo a las expectativas. El plan es un plan abierto todavía para ser mejorado; eso espero, que consigamos entre todos mejorarlo.

Muchas gracias.

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

Muy bien, pues turno ahora para los representantes de los diferentes grupos políticos. Por parte de Izquierda Unida de Aragón, y por un tiempo no superior a ocho minutos, tiene la palabra el señor Aso.

*El señor diputado ASO SOLANS:* Gracias, señor presidente.

Bien venido, señor consejero y al equipo que le acompaña.

La primera cuestión, más allá de que usted ya ha aclarado parte de lo que va a ser mi intervención, la primera cuestión que a mí me apetece preguntarle, habida cuenta de lo que ha señalado, es si Renfe ya es conocedora o no del plan, que doy por hecho, de la valoración económica, y está de acuerdo con ella; pero, claro, lo digo porque ha dicho que Renfe está estudiando a día de hoy la propuesta. Entonces me gustaría saber, ya doy por hecho que me lo va a aclarar, hasta qué punto está de acuerdo con la valoración económica que el Gobierno de Aragón está realizando en relación con estos servicios, o no lo está, y luego también alguna de las cuestiones que yo creo que son fundamentales es saber qué contraprestaciones va a poner Renfe en los servicios que prestan, es decir, en el material que usamos los ciudadanos que frecuentemente utilizamos el tren, para saber si se va a mejorar el material, vamos a tener mejores trenes, si vamos a tener peores trenes, qué tipo de materia vamos a tener y también si va a tener que hacer algún tipo de mejoras en las infraestructuras que circulan por nuestra comunidad autónoma.

También me gustaría hacer una reflexión, yo creo que ya la he hecho en algún otro momento, en relación con una pregunta que ha hecho usted sobre por qué no se utiliza el tren en Aragón. La realidad es que no se utiliza el tren porque las medidas políticas que se han llevado a cabo a lo largo de estos años han hecho que desaparezcan gran parte de los servicios que complementaban o ayudaban a que los aragoneses utilizaran el tren. Ya le he dicho en alguna ocasión: nosotros no compartimos la política del AVE, con carácter general, es cierto, se apostó por el AVE y finalmente al final todo el mundo ha querido su AVE en cada lugar, pero nosotros considerábamos que no era necesario, que con mejorar la red actual era más que suficiente. Y la línea política ha sido esa. Y por eso hemos pasado en siete años que ciudades como Monzón era la segunda ciudad que más viajeros tenía a prácticamente, y sin prácticamente, tener cerrada su estación por la noche. Esta es la evidencia de una política ferroviaria que a nosotros nos parece que no es la mejor que deberíamos haber tenido.

Nosotros la primera observación que tenemos que realizar en relación a esta presentación que nos ha hecho es que creo que se han dejado algo que estas Cortes demandaron hace escasamente unos meses en relación con la conexión por AVE entre Zaragoza

y Lleida. Es verdad que se ha conectado el tema, se ha pensado —en el Huesca-Zaragoza usted lo ha citado—, pero hay una demanda ciudadana, usted lo sabe, que hemos trasladado los diferentes grupos políticos de abundante número de trabajadores de la ciudad de Zaragoza que se desplazan diariamente a Lérida, a Lleida, y le solicitábamos que también haga alguna valoración para ver hasta qué punto desde el Gobierno de Aragón se puede colaborar en esa cuestión porque, ya digo, es una demanda ya no solo ciudadana sino también de las Cortes.

Y entrando ya un poco más en lo que son las apreciaciones personales, tengo la sensación, puede ser errónea, de que usted hace la presentación de este plan en un momento determinado, no sé si un día después o dos de que se conociera la sentencia de Plaza, y usted hace esta presentación también cuando hace escasamente unos días se ha caído el único sector del Plan Red que estaba operativo. Y yo tengo la sensación de que el gobierno, sus compañeros, le han dicho: «date una pequeña alegría y presenta un plan en el que vamos a poner mucho dinero, mucho dinero», que yo creo que de su intervención se reconoce que vamos a financiar menos cosas por más dinero, porque antes se financiaban líneas enteras y usted lo que ha venido a decir es que ahora vamos a financiar parte. Es lo que he entendido. Es decir, antes se financiaban Zaragoza-Monzón-Lérida, y ahora solo financiamos lo que no financia el Estado. Que de alguna manera vamos a financiar menos servicios que nos van a costar más dinero. Eso es lo que nosotros interpretamos habida cuenta de lo que hemos conocido y de la explicación que nos ha dado.

Nosotros también le pedimos en alguna intervención que hemos tenido a lo largo de estos meses que tuviera un plan B. Nosotros acabamos de conocer el plan B del gobierno. Y nos parece bien que tenga un plan B y que se mantengan los servicios como criterio general y que incluso se mejoren. Nos parece bien. Ahora bien, no sé si era el momento oportuno de sacar el plan B. No sé si usted ha querido cantar las cuarenta antes de demostrar que tiene otras cartas. Nosotros creemos que usted ha jugado esta baza demasiado precipitadamente y que debería haber negociado hasta el final con Madrid hasta el último céntimo, es decir, hasta el último céntimo de la responsabilidad del gobierno central en el pago de infraestructuras ferroviarias, para ver si en lugar de cuatro al final podían ser dos en la primera fase y en la segunda seis en vez de cuatro. Esa es la sensación que nosotros tenemos, más allá de que, evidentemente, nosotros no seremos los que rechacemos el hecho de que se mantengan los servicios ferroviarios o que se puedan mantener.

No sé, por otro lado, si no es de alguna manera también una especie de delegación encubierta o de transferencia de competencias parciales a las comunidades autónomas lo que acaba de hacer el Estado. Y en eso me viene la pregunta, habida cuenta de que usted es del mismo partido de los que gobiernan en Madrid, si el Estado cumple una directiva europea que lleva aparejada la reducción del gasto en materia ferroviaria si nosotros dejamos de incumplirla. Es decir, si usted maneja el mismo criterio que Madrid en el sentido de que nosotros no podemos financiar servicios deficitarios. Esa es un poco la pregunta, porque creo

que en eso también debe ser valiente y reconocer si Madrid está haciendo o no lo que debe. Porque lo que está trascendiendo es que Madrid no paga porque tiene que reducir, ya lo pagan las comunidades autónomas, como si el dinero de las comunidades autónomas viniera del oro de Moscú, que se quedó en algún lado. No, viene del dinero que pagamos entre todos los ciudadanos.

Esa es una de las cuestiones que también tenía la voluntad de preguntar.

Hay una cuestión, creo que usted lo ha barajado o lo ha explicado en el sentido de las comunicaciones Zaragoza-Huesca, que, como hemos dicho en muchas veces, son muy frecuentes en líneas de autobús y no así en el de tema ferrocarril... Aquí ha habido una propuesta que se debatió a principio de legislatura sobre la creación de un servicio de cercanías, así lo votamos todos, entre Huesca y Zaragoza. Lo que se ha hecho me parece que no es exactamente eso. Es verdad que se van a posibilitar mayores comunicaciones, por lo menos de lo que usted ha trasladado así se puede entender, pero creemos que esa es una demanda a la que no hemos renunciado, a la que debemos aspirar y que le solicitamos que incorpore, no sé si para esta primera fase igual es un poco precipitado, pero sí para años siguientes.

Seguimos teniendo dudas, así lo han planteado también algunas organizaciones que nos han facilitado a los grupos algunas de las dudas que les está generando todo este plan en materia ferroviaria; la fundamental: si habrá dinero. Esa es la fundamental.

La pregunta central es si el plan fase 2 de mantenimiento de trenes en la comunidad autónoma será un plan de carretera, que tiene una valoración correcta para hacer no sé cuántas carreteras, y luego, cuando vengamos aquí en el mes de noviembre, veamos la partida con seis millones de euros. Esa es un poco la gran duda de todo lo que usted acaba de presentar en el día de hoy.

Luego hay una cuestión que a nosotros siempre nos ha preocupado y sí que en ese aspecto esperamos que el gobierno lo tenga en cuenta. Yo le aviso porque creo que es importante. Es que, en el momento que el Gobierno de Aragón, por lo menos en los años anteriores, firmaba un convenio con Renfe, para Renfe el cliente ya no era el ciudadano que entraba al tren sino el Gobierno de Aragón. Y eso llevaba aparejado que los servicios no se mejorasen. Pues ya desde aquí le adelanto que nosotros queremos que se esté muy encima de Renfe, y se lo solicito; no tengo por qué dudar que no lo vaya a hacer, pero sí le insto a que el gobierno esté muy encima de Renfe para que cumpla con las obligaciones con los clientes que no sea el Gobierno de Aragón, es decir, con los ciudadanos, que al final también somos los que pagamos...

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Debe de ir concluyendo, señor Aso.

*El señor diputado ASO SOLANS:* Finalizo ya.

Y finalmente me gustaría saber, que me explicara cómo quedan las estaciones, muchas de ellas, que se pidió que se hiciera un plan con paneles informativos de horarios, iluminación... Están en un estado deplorable. Si se van a negociar con Renfe esas cuestiones.

Me hubiera gustado adelantar un poquito más el tema de la evaluación de los mercancías, que prácticamente no hemos hablado y es una cuestión para nosotros trascendental.

Si Renfe va a hacer mejoras y qué tipo de mejoras tanto en infraestructuras, porque lo que sucedió con el Canfranc es lamentable e impresentable, no lo podemos seguir permitiendo y también, como he dicho, en las estaciones.

Señor consejero, finalizo diciendo que la duda también central es ya no solo qué sucederá el año que viene. Si con este plan dentro de tres años tendremos que seguir poniendo seis millones o, habida cuenta de los recortes paulatinos, vamos a tener que ver cómo se van recortando servicios porque el gobierno va a llegar a un momento que no pueda poner más dinero. Nos preocupa porque, insisto, creo que la prioridad hubiera sido negociar hasta el final el último céntimo con el gobierno central.

Nada más, y muchas gracias.

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

Señor consejero, creo...

*El señor consejero de Obras Públicas, Vivienda, Urbanismo y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO):* Sí, solamente para una aclaración; luego constataré todo lo demás.

El momento en el que yo he presentado esto. Yo en el mes de enero tuve una reunión con la secretaria general de transporte y el presidente de Renfe, y se ofrecieron a hacer las medidas complementarias al plan estatal que pidiera el Gobierno de Aragón por interés de Aragón; ellos han entendido y ellos son los que tienen que entender y las Cortes de Madrid las que tienen que entender cuál es el interés de España, cuál es el interés de Aragón. Y entonces me pidieron que lo presentara el primero de abril.

En ese forcejeo que tuvimos sobre las obligaciones de servicio público, antes y después, y por incorporar, por ejemplo, todo los servicios de Huesca, y por incorporar los de Calatayud, que todavía seguimos forcejando porque ahí tenemos alguna duda, yo, indudablemente, he luchado por eso, he llegado a primeros de mayo, donde ya me presentaron los últimos datos y me exigieron que yo les presentara este documento porque, si no lo hacía, no llegaría a primero de julio. Ellos tenían que cambiar ya los servicios. Sabe usted que el programas servicios ferroviarios lleva dos meses, como mínimo. Entonces, había que ya contar o había que dejar en el mes de julio sin servicio. Me pareció más conveniente contarlos ya. Y por eso es por lo que hemos planteado la fecha. Esta es la razón por la que hemos planteado la fecha.

Y ¿la voluntad del Gobierno de Aragón?: esto estaba en el programa del Partido Popular. Creo que también en el programa del Partido Aragonés. Por eso estamos aquí resolviendo hasta finales de 2015 el problema ferroviario.

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

Por parte del Grupo Parlamentario de Chunta Aragonesista, señor Briz.

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor consejero.

Bien venido a la comisión y al equipo que le acompaña.

Señorías, buenos días.

Yo quiero decirle que voy a empezar de forma positiva. Yo creo que habría que celebrar que no vamos a perder servicios ferroviarios. Pero le tengo que decir que hablaré de forma y fondo, como casi siempre.

Me he sentido rejuvenecido porque me ha dado la sensación de que he vuelto a las aulas otra vez con el Power Point. Se lo digo en serio. Espero que este documento vaya acompañado de otro documento con más entidad, como sería propio de usted.

Yo creo que ha juntado todo y ha salvado los muebles. Yo no voy a entrar en el momento oportuno, estratégico o en si usted quiere lanzar telones para tapar otras cosas. Usted sabrá. Yo lo que voy es a hablar, si puede ser, de política y de algunas dudas importantes. Porque al fin y al cabo es la casa donde se hace la política.

Para empezar, esto ha parecido, señor consejero, el parto de los montes. Desde el mes de octubre de 2012... Y luego le leeré una proposición no de ley que presenté mi grupo parlamentario con el resultado negativo en su aprobación. Y la leeré por curiosidad para que vea la política que hacemos en esta casa. Decía que el parto de los montes resulta que ha parido un ratón. Porque resulta que hemos avanzado hacia no sé dónde y tenemos un convenio semejante al que había anteriormente y que va a costar casi lo mismo o más y que realmente no sabemos hasta qué punto esto va a tener valor y Renfe se va a comprometer.

Por lo tanto, yo creo que aquí lo único que hemos hecho es coger dinero y resolver el problema como se había hecho anteriormente. Y, como ha dicho mi antecesor, ¿Renfe se compromete o simplemente como usted paga los servicios que no le competen al Estado lo dejará a su suerte y entonces el Gobierno de Aragón tendrá que hacerse cargo de esto, con lo que realmente la responsabilidad incompetente, porque al final es un servicio impropio que está asumiendo, la va a tener que asumir? Yo ahí tengo diversos temas que me producen dudas.

Y luego, señor consejero, por muy bonito que haya quedado el Power Point, en la primera fase perdemos servicios. Eso es real. Si de cuatrocientos quedan en trescientos cincuenta y ocho, está claro que algunos se pierden: Teruel-Valencia, Zaragoza-Jaca, Zaragoza-Mora. ¿Se pierden o no se pierden? Porque si no las cifras no coinciden.

Siguiendo con el planteamiento político. Nosotros creemos que usted no debería de pagar estos servicios. Porque hay una ingerencia absoluta por parte del gobierno estatal y nos traspasan competencias que hay que financiar sin que nos correspondan. Si ustedes tuviesen el mismo celo en poner contenciosos administrativos cuando suena a catalán, sería maravilloso. Sin embargo, aquí aceptan un trágala sin ningún problema. Y luego llega el señor Montoro y dice: hay que mantener el déficit público. Las consecuencias del ajuste presupuestario que realiza el gobierno

de Rajoy nos las traspasa a las comunidades autónomas, diez millones de euros.

Explíqueme el papel de Aragón en este episodio. Y además usted ha justificado que le exigían anteriormente que lo presentase, pero hasta julio habría que haber agotado todas las vías.

Por lo tanto creemos que de una manera no apropiada el Gobierno de Aragón está asumiendo competencias que no le corresponden a la vez que después cuando hay que flexibilizar el déficit el gobierno de España dice que si hemos hecho bien los deberes es nuestro problema. Otra vez lo mismo de siempre. Total abulia y total lealtad malentendida al gobierno central.

Y luego le quería decir la propuesta para que vea el respeto que tienen ustedes a los grupos de la oposición.

Mes de octubre, se presentó el 5 de julio de 2012 esta propuesta, y decíamos, señor consejero: «mostrar su absoluto rechazo a cualquier tipo de medida que pueda suponer la supresión de líneas de ferrocarril convencional en beneficio de un transporte alternativo por carretera y a la merma en la calidad y frecuencias de los servicios que actualmente se prestan». Dos: «exigir una apuesta firme en defensa del ferrocarril convencional por lo que supone de servicio público, social y vertebrador del territorio a través de una inversión para la mejora de los servicios ofertados que se adecuen a las necesidades de los usuarios». Tres: «firmar a la mayor brevedad posible el convenio de colaboración del Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Aragón para la prestación del servicio ferroviario en media distancia entre la comunidad autónoma que garantice una dotación económica, que mantenga y mejore los servicios existentes».

Votaron ustedes que no. ¿Se da cuenta de la coherencia política que tienen?

Y, si seguimos en esa línea, le he hecho preguntas orales, por escrito, de todo tipo, y fíjese lo que usted me contestaba. Quiero recordarlo porque a lo mejor ilustra el debate que estamos teniendo y las dudas que puedan tener plataformas, colectivos e incluso partidos políticos.

Yo le preguntaba el día 26 de abril, le pedía además otra serie de cosas: «¿ha solicitado el Gobierno de Aragón un presupuesto al gobierno de España que valore los costes de los servicios ferroviarios que son imprescindibles para Aragón que no hayan sido declarados como obligación de servicio público en el plan de racionalización de los trenes de media distancia? En caso afirmativo, ¿piensa sufragar estos costes y qué fórmula económica piensa utilizar para financiarlos?».

Decía usted el día 26 de abril: «Cuando el Ministerio de Fomento determine exactamente cuáles son los servicios ferroviarios que se mantienen, con independencia de si han sido declarados como obligación de servicio público, se le solicitará por parte del Gobierno de Aragón a Renfe el precio del mantenimiento de aquellos servicios que el Gobierno de Aragón considere necesarios y que no se vayan a mantener por el Estado, y esto determinará la decisión sobre los servicios a mantener por parte del Gobierno de Aragón en función de sus disponibilidades presupuestarias».

Yo creo que usted en estas fechas sabía todo esto y usted no me lo quiso contar. Por lo que ha dicho hace un momento, evidentemente lo sabía. Sin embargo, yo no le voy a llamar mentiroso porque no forma parte de mi vocabulario, pero ajuste a la verdad del todo tampoco. En definitiva, ¿lo sabía o no lo sabía? El 26 de abril.

En definitiva, yo creo que las formas han sido no las mejores ni las más apropiadas. En todo caso, siguiendo con el planteamiento, aquí ya nos asaltan algunas dudas importantes. ¿Qué grado de compromiso hay por parte de Renfe, porque aquí hay una privatización pendiente que se va a producir, qué compromiso por parte de Renfe y del Ministerio de Fomento para invertir y modernizar estas líneas para que al final pueda ser realmente un servicio que pueda ser no digo rentable, pero por lo menos no tan deficitario? Primera cuestión.

Después. Usted dice que son dos años, dos años y medio, con un compromiso que veremos presupuestariamente cómo queda y realmente veremos si eso se puede cumplir, pero hay una mezcla entre sistema ferroviario y autobús que puede llegar a que los criterios que mantiene el Ministerio de Fomento los puedan ustedes aplicar y se convierta en un sistema o un plan que acabe siendo más de autobuses que ferroviarios. Entonces ahí también hay algún problema al respecto.

Y yo creo, señor consejero, que la mayoría de profesionales le están requiriendo y le están pidiendo, y yo me sumo a ese requerimiento, que tenga un plan regional de transportes. Se dijo hace tiempo aquí que habría un trabajo al respecto, donde se plantea la intermodalidad de todos los servicios de transporte. Y algo que se ha dicho aquí, y yo me reitero porque Chunta Aragonesista ha defendido siempre ese planteamiento: el cercanías aquí queda huérfano, no se habla de cercanías, no se dice ni una palabra al respecto. Y eso me preocupa y nos preocupa a nuestro grupo parlamentario.

La intermodalidad. ¿Cómo queda todo eso en un documento mucho más sólido que el que nos ha presentado?

Y luego el tema del débil tráfico. Esto nos lo tendría que concretar un poco mejor porque vamos a ver qué significa eso y cuándo puede ser y cuándo se convierte en débil el tráfico y no se convierte en débil tráfico.

Y además también creemos que es importante que el Ministerio de Fomento tenga muy claras cuáles son sus obligaciones cuando se firme este convenio. Y eso nos gustaría de forma evidente que nos lo pudiera realmente aclarar.

Y luego hay una cosa que usted ha dicho y que a mí me parece interesante, y enlace con la parte positiva del...

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

*El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ:* Termino, señor presidente.

Es que el plan era largo.

Decía que usted ha hablado de una política comercial y a mí eso sí que me interesaría mucho que

nos lo especificase. ¿Qué quiere decir con «política comercial» y en qué va a consistir? Porque a lo mejor usted en el paseo que va a la estación de mi pueblo pone carteles luminosos para darle publicidad al servicio que tiene ahí, por ejemplo.

En todo caso, diría que me preocupa también en un momento de déficit; ustedes están con el mantra este que está pasado de moda, es decir, esto es como la minifalda, se han pasado de moda, pero ustedes siguen con eso, el mantra del déficit. El señor Rajoy ahora parece que ya se pone un poco más gallito y le dice: «No, esto». En fin, no voy a entrar en política general, que no es lo que estamos diciendo. Quiero decir: ¿cómo van ustedes a mantener ese gasto de diez millones de euros cuando realmente las dificultades presupuestarias son tantas? Esta es una pregunta y una preocupación importante.

Y, señor consejero, como usted dice, seguiremos hablando, seguiremos planteando pero por lo menos quédese con que, al menos, ha salvado los muebles.

Muchas gracias.

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

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

Señor Briz, muchas gracias por la consideración que tiene.

Yo precisamente por esa consideración no voy a incidir en que usted no me ha presentado ninguna alternativa a lo que yo he presentado. Es decir, usted por un lado parece que quiere que sigan existiendo servicios ferroviarios en Aragón, por otro lado no quiere que paguemos nada. Las competencias del Gobierno de Aragón son las que son y es cuidar el bienestar de los aragoneses, fundamentalmente. Y donde hay procuramos que cuide cada uno del bienestar. Por eso, y aprovecho para contestar, es distinto el Zaragoza-Lérida que el Zaragoza-Monzón, aunque acabe en Lérida. Es distinto. Yo he intentado llegar a acuerdos con la Comunidad Valenciana. No lo he intentado todavía con la comunidad catalana, pero lo intentaré respecto al Zaragoza-Lérida, seguramente. Pero les aseguro que lo que no puede usted es por un lado decir que quiere que se mantengan servicios ferroviarios y por otro lado que el Gobierno de Aragón no asuma ninguna responsabilidad económica. La responsabilidad del Gobierno de Aragón y del gobierno de España indudablemente está en tener estable este país, en mantener el déficit. Esto es muy importante.

Y la otra cosa que me ha dicho usted, plan comercial o una de las otras cosas. Fundamentalmente con dos cosas que ya hacemos, horarios y tarifas. En un plan comercial eso son dos elementos, los carteles ya vendrán. Pero horarios y tarifas fundamentalmente. Luego vendrán muchas otras cosas que tienen que venir. De momento ya hay dos medidas comerciales.

Y esto es una parte de un plan regional. La parte a corto ferroviario, la parte a medio-corto, porque estamos no solo manteniendo a corto sino al año que viene y al siguiente estamos mejorando ligeramente y es el trampolín para realmente hacer las inversiones

que Aragón necesita en ferrocarril en las que estamos trabajando.

Pero esas, indudablemente, no competen al Gobierno de Aragón.

Muchas gracias.

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

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

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

Señor consejero.

Bien venido, bien venidos todos los que le acompañan también a esta comisión.

En primer lugar, constatar la dificultad que conlleva presentar un plan en tiempo y forma. No se sabe muy bien si se acierta con los tiempos y con las formas. Pero evidentemente lo que es importante es que tenemos un documento, tenemos un plan y tenemos unas negociaciones establecidas con el Estado en el que, evidentemente, mientras no tengamos las competencias absolutas en el tema del ferrocarril, cosa que no pasará nunca, tendremos que estar negociando con ellos. Por lo tanto, desde el punto de vista del Partido Aragonés damos la bienvenida a esta propuesta y a este trabajo que se ha hecho que, entre otras cosas, denota la importancia que se le da desde este gobierno al ferrocarril. Por lo menos el intento que se está haciendo de mantenerlo en Aragón.

Se ha hablado en muchas ocasiones ya en esta comisión y en otros momentos también de la importancia que tiene el ferrocarril tanto para vertebración del territorio como para el desarrollo de la actividad económica, como para el propio sostenimiento del medio rural y, por lo tanto, no voy a insistir en esos temas. Pero sí que los tenemos que tener en cuenta a la hora de plantear las necesarias soluciones a un suceso que hubiera tenido lugar de no plantear el Gobierno de Aragón alternativas a ese planteamiento que se ha hecho desde Renfe, desde el gobierno del Estado, en general. Esto es lo que vamos a hacer y ahora vamos a ver cómo las autonomías y en este caso cómo Aragón o cómo desde Aragón se puede mejorar.

Por eso decía que es difícil plantear un documento de estas características en tiempo porque el tiempo es limitado. Pero realmente en la forma ahí sí que tenemos que ser muy cuidadosos y creemos que con lo que se plantea en este documento incluso yo creo que por las intervenciones que he visto anteriormente sorprendentemente mejora las circunstancias. Esa es un poco la conclusión a la que he podido llegar vistas hacia dónde se enfocaban más las intervenciones.

Naturalmente que en este tipo de planes no se debe de buscar una rentabilidad económica, lo que debe de primar es una rentabilidad social. Y yo creo que en eso estamos también de acuerdo incluso con otros colectivos y con todos los partidos políticos incluso con los planes que se han presentado y otros colectivos en los que se habla de la necesidad de seguir trabajando en el ferrocarril en Aragón hablando de temas como son la reapertura del Canfranc, la modernización de líneas ferroviarias, la mejora en la red de cercanías, la adecuación de los horarios, la

promoción de la intermodalidad entre trenes y autobuses. En todo eso estamos de acuerdo y a nosotros nos parece que se tendrá que seguir trabajando.

Hay dos fases. Una primera fase que usted ya ha explicado en la que se va a trabajar y es muy importante porque esas adecuaciones son las que hacen que después el ferrocarril se pueda utilizar con mayor frecuencia en lo que son temas de frecuencias y tarifas. A nosotros nos parece que ese es un elemento, el adecuar la oferta a la demanda, evidentemente es un elemento sobre el que se tiene que actuar. Yo creo que en eso se ha estado hasta ahora un poco de espaldas a esa realidad y lo que se ha estado haciendo es mantener la línea sin profundizar en cuáles eran los argumentos que debíamos de trabajar para seguir manteniendo esas tarifas.

Es verdad que esos esfuerzos se han hecho para que se sigan manteniendo esas líneas y que ahora se pueda seguir trabajando sobre ellas, un trabajo que no corresponde, no debe de ser solo frecuencias y tarifas. Es verdad lo que se ha dicho también de que hay que modernizar los servicios, hay que mejorar los trenes, hay que mejorar las infraestructuras, porque, evidentemente, en buena parte el tiempo que usted ha dicho que es uno de los elementos importantes a la hora de valorar la importancia de los ferrocarriles, el tiempo cuanto peor son los elementos que se utilizan más largo se hace, porque por lo menos eso es lo que parece.

Y sí que hay una frase que está ahí puesta y que me ha llamado un poco la atención porque se habla de que en la segunda fase, lo tenía por aquí apuntado, «una vez resueltas las condiciones técnicas que permitan aplicar mejoras en el transporte ferroviario». Eso es así como muy genérico, no sé si lo puede centrar un poco más. Porque evidentemente esa segunda fase que se plantea en el documento a partir del 2014 está sujeta a ese condicionante, una vez resueltas, insisto, las condiciones técnicas. ¿Estamos hablando del material obsoleto, de las infraestructuras, de las frecuencias, de la situación de las estaciones? Hay muchos temas ahí en los que evidentemente se deberá de valorar.

En definitiva, a nosotros nos parece muy adecuado que en estos momentos desde Aragón se haga una apuesta clara por el ferrocarril, yo creo que eso es la mejor noticia que se puede dar. Evidentemente a nosotros nos parece que con independencia de todo lo que se presente en estos momentos, cuando se tiene que estar prácticamente terminando la negociación con el ministerio o se tiene ya prácticamente que cerrar, es un momento adecuado, pero, sobre todo, insisto, lo que más nos satisface es que ese plan sea una realidad y, sobre todo, que dé respuesta, y así nos parece, a las necesidades que se plantean. Evidentemente hay temas que todavía no están cerrados, cómo se pueden solucionar en esas frecuencias mínimas o en esos servicios mínimos que existen en estos momentos y que corren el riesgo de cerrarse, pero en todo caso si no habrá que buscar alternativas, insisto, en el menor grado posible porque lo que a nosotros nos sigue pareciendo bien es que se siga haciendo una apuesta por el ferrocarril.

Nada más, y muchas gracias.

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

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

Voy a aprovechar para también contestarle a usted y a los dos parlamentarios anteriores.

Nuestro objetivo no es solo mantener las líneas, las líneas se mantienen, ¿eh?, las líneas se mantienen. Nuestro objetivo no es solo mantener los servicios, nuestro objetivo es recuperar viajeros para el ferrocarril allí donde los ciudadanos van a ir mejor en ferrocarril que en autobús, y es evidente dónde van a venir o van a ir con menos tiempo, eso es clarísimo, y es evidente si se les da los tiempos. Lógicamente no podemos dar un salto porque tampoco podemos gastar en esto más de lo que hemos planteado. Pero yo estoy de acuerdo con el señor Aso en que la política ferroviaria no ha sido la adecuada en los últimos años, en muchos años, no ha sido la adecuada para los intereses de Aragón, y estamos poniendo los cimientos de que sea adecuada. ¿Cuáles son los cimientos? Pensar en el cliente, pensar en el ciudadano que necesita el ferrocarril, y eso es con lo que hemos trabajado fundamentalmente.

Por supuesto que hay obras necesarias para poner la segunda fase; están haciéndose por Adif obras en la estación de Huesca y en la de Tardienta, por ejemplo, son necesarias para poner algún servicio más, están olvidadas desde hace años y son necesarias. Tendremos algún problema en el túnel, en el túnel de avenida Goya; tenemos algunos problemas puntuales en temas técnico-laborales, vamos a dejarlo así; el tren que duerme en Fayón, duerme en Fayón o duerme en Mora de Ebro. Son cosas que tienen que resolverse y en ello estamos trabajando. Pero en el plan de interés general ferroviario tendremos que trabajar en las infraestructuras que necesita Aragón de ferrocarril, yo espero que en unos meses les pueda traer el plan completo con independencia de este.

Muchas gracias, y seguimos.

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

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señor Ibáñez.

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

Buenos días, señor consejero, bien venido y bien venidas las personas de su equipo que le acompañan. Le tenemos que agradecer una vez más entre comillas sus explicaciones, que haya comparecido en esta comisión, porque otra vez ha decidido que estas Cortes seamos prácticamente los últimos: primero lo presentó en la prensa y después viene a presentarlo a estas Cortes; nosotros preferiríamos que fuera a la inversa, pero en fin allá usted, pero no nos deja de sorprender. Y ha habido un cierto debate con la fecha de presentación de la propuesta. Una cosa es que haya que presentarlo en Madrid al ministerio, porque ya el tiempo..., y otra cosa es que haya que presentarlo públicamente en la prensa y aquí; yo creo que son dos cosas totalmente distintas. Me parece muy bien

que al ministerio se le haya presentado ya, porque si no probablemente a julio no hubiéramos llegado, pero quizá no era necesario el bombo y el platillo para poder solucionar ese problema.

Dicho esto, señor consejero, el señor Briz decía, hablaba del parto de los montes. Yo le diré que para este viaje no necesitaba usted tantas alforjas, señor consejero. Usted llegó aquí, usted ahí en esa misma silla donde está sentado ahora, en el mes de agosto del año 2011, dijo cosas muy interesantes que se las voy a recordar: «El segundo punto a corto plazo del programa de transportes es la mejora de los servicios ferroviarios de interés para Aragón; pero quiero aclararles una cosa: un servicio ferroviario no solo consiste en que haya trenes, consiste en que haya infraestructuras sobre la que circulen los trenes, y por ello el departamento de Obras Públicas va a intentar replantear totalmente el convenio con Renfe Operadora, para potenciar los servicios ferroviarios regionales, exigiendo que en ese convenio sea a tres partes y esté el Adif; no podemos seguir haciendo un convenio con Renfe y que luego los trenes vayan a treinta kilómetros por hora».

Parece, señor consejero, que esto lo hubiera dicho usted ayer, ayer lo podía haber dicho si cogemos el *Diario de Teruel* de ayer, que supongo que lo verá; la línea de Teruel-Zaragoza-Valencia tiene nada menos que catorce limitaciones de velocidad, y dicen los que hacen las declaraciones que el estado de la infraestructura ha ido deteriorándose desde el año 2011. Por lo tanto da la impresión de que usted cuando quien gobierna en Madrid es el Partido Socialista pues lo ve de una manera, y cuando gobierna el señor Rajoy y la señora Pastor y el señor Garcés pues lo ve de otra forma.

Ya le digo, usted llegó a la consejería criticando abiertamente los convenios que siempre habían defendido los responsables anteriores de su consejería y del Gobierno de Aragón, que es la única posibilidad de mantener todos los servicios de trenes en Aragón. Usted una vez más iba a descubrir América, y, señor consejero, no nos ha descubierto nada, sino que sencillamente va a hacer aquello que cuando llegó a la consejería dijo que le parecía poco menos que un desastre.

Usted, señor consejero, también nos ha repetido en multitud de ocasiones que usted iba a hacer más con menos, y le digo una cosa: el que va hacer más con menos es el señor Garcés, el señor Garcés y la señora Pastor sí que van a hacer más con menos, ellos sí, pero usted no, señor consejero, usted y este gobierno una vez más ha demostrado la debilidad que tiene ante el gobierno central, porque diciéndole, como hemos dicho desde el inicio de la legislatura, nosotros no somos ni Izquierda Unida ni Chunta Aragonesista, sabe que nosotros hacíamos esto, le digo que es de las pocas o la única cosa que cabe hacer si queremos mantener determinados servicios. Pero, claro, lo que no nos parece de recibo en un escenario nuevo, en un escenario en el que Renfe y el gobierno de España, y posiblemente para privatizar Renfe, deciden hacer ese plan de racionalización y esas obligaciones de servicio público, resulta que el gobierno de España, y lo dijo el señor Garcés en la última visita a Zaragoza: no se preocupen ustedes, tranquilos, en Aragón no se

va a quitar ni un servicio ni medio. Ahora, de quién lo pague ya hablaremos... Entonces el gobierno de España se ha quitado esa mota de encima y se la ha cargado a usted, señor consejero, y el problema no es que se la haya cargado a usted; es que se lo ha cargado a las espaldas de los aragoneses, que ya bastante cargaditas las llevan debido a toda la serie de recortes que se van produciendo.

En este caso, al igual que con la liberalización de los peajes de los camiones en las autopistas de peaje, pues no acabamos de entender por qué ustedes ceden a que sea el Gobierno de Aragón, los aragoneses, en definitiva, quienes paguen esas cantidades en temas que son, y lo dice el señor Garcés además cuando hablas con él, son única y exclusivamente competencias suyas del Ministerio de Fomento y del gobierno de España. Pues si son competencias suyas única y exclusivamente, y ustedes que hablan de las competencias impropias y que los ayuntamientos... Usted decía: es que el Gobierno de Aragón la obligación que tiene es la de darle a los aragoneses los mejores servicios. Correcto. Los alcaldes de todos los municipios también, por eso tantos ayuntamientos dan competencias que ninguna ley las dice, porque si no las dan ellos no las dan nadie.

Pero, ya digo, su mensaje es muy contradictorio y no tiene nada que ver lo que dicen con lo que finalmente acaban haciendo. Es que en la actual situación, señor consejero, con una poca suerte, con el debate que hay sobre el déficit y sobre si hay que tratar a todos por igual o no, pues a lo mejor en Aragón encima nos aplican un objetivo de déficit menor que a otras comunidades autónomas, con lo cual todavía nos cargarán un poquito más las espaldas.

Dicho esto, una de las cosas que más nos preocupa a nosotros es cómo se va a pagar, porque sabe que, cuando se aprobaron los presupuestos del doce y del trece, este tema ha sido un tema recurrente por mi parte y por parte de este grupo parlamentario, y usted en el presupuesto de este año tiene 0,4 millones de euros para negociar con Renfe, y también nos dijo en la comparecencia del presupuesto, dice: ¿qué vamos a hacer con Renfe? Por un lado tenemos cuatrocientos mil, por otro trescientos cincuenta mil para mercancías; eso es lo que he conseguido para el presupuesto. Entonces no acabamos de entender cómo antes de llegar a mitad del año nos plantea que va a hacer cosas que cuestan cuatro millones de euros al año, con lo cual se supone que de julio a diciembre de este año habrá que poner dos millones de euros como mínimo que usted no tiene en el presupuesto y que nos gustaría que nos dijera de dónde lo piensa sacar.

Teniendo en cuenta que el presupuesto de la Dirección General de Transportes, de toda la dirección general para este año, era de 8,9 millones de euros, pues estamos hablando de unas cifras realmente considerables.

Habla usted también del programa del Partido Popular, que también de vez en cuando me gusta echarle una ojeada, y, mire, la medida 91 decía: «Este planteamiento general de los estructuras ferroviarias debe ser completado con la potenciación de los trenes regionales y con una ambiciosa red de cercanías para el entorno amplio de Zaragoza, coordinada con los

sistemas de movilidad interna de la ciudad, de forma que se facilite la expansión de la riqueza de la capital por el área metropolitana», cosa que aquí no decía quién lo tenía que pagar, ahí no decía quién lo tenía que pagar, ahí no lo decía, y seguía el programa del Partido Popular: «por ello entendemos que a través del convenio del Gobierno de Aragón con Renfe —aquí sí que hablaban del convenio— es preciso definir un nuevo modelo de ferrocarril de cercanías y media distancia que preste atención especial a la conexión de Zaragoza con Calatayud, Tudela, Canfranc, Monzón y Caspe, entre otras poblaciones». La 93: «Es necesario además potenciar los trenes regionales mejorando sus frecuencias y su material móvil, incorporándolos a la línea de cercanías y las líneas que más urgencia reclaman, Tardienta-Monzón, Binéfar-Lérida, Zaragoza-Caspe, Zaragoza-Calatayud, Huesca-Sabiñanigo, Jaca-Canfranc y las líneas de Teruel y Castejón». Eso es lo que decía y lo que dice el programa del Partido Popular.

En cualquier caso, señor consejero, se lo hemos dicho desde el inicio de la legislatura y queremos decirle que valoramos positivamente su rectificación, valoramos muy positivamente su rectificación porque normalmente solo suelen acertar, y usted especialmente, cuando rectifica. Nos alegramos, por tanto, por la presentación de esta propuesta que no mantiene todos los servicios ferroviarios que hay en este momento en Aragón, y que nos plantea algunas dudas que en su primera intervención no nos ha aclarado y que nos gustaría a ver si es posible que en la segunda lo pudiera hacer.

No nos gusta, señor consejero, cómo plantea, cómo soluciona este plan las comunicaciones de ferrocarril en las zonas fronterizas con Cataluña y la Comunidad Valenciana, fundamentalmente; no acabamos de entender de ninguna de las formas, porque además hay algunas cosas, a usted mismo se le ha escapado o lo ha dicho, o sea, que el tren que llega a Fayón, en lugar de ir a Mora de Ebro, tenga que volver a Caspe por la noche es una barbaridad, pero, si tiene que volver a algún sitio o se tiene que quedar en Fayón, va a generar un coste, de Fayón a Mora ...

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

*El señor diputado IBÁÑEZ BLASCO:* ... hay treinta y siete kilómetros, señor consejero, y allí están todas las instalaciones perfectas para que el tren pase allí la noche, como viene haciendo hasta ahora, y por tanto no nos parece de recibo que se quiera suprimir o que se quiera dar una alternativa por carretera, señor consejero, cuando usted dice que una cosa que se ha tenido en cuenta es el coste en tiempo de esos viajes, pues no sé si sabe usted, supongo que sí, que para cubrir los treinta y siete kilómetros de Caspe, Fabara, Nonaspe y Fayón por carreteras son setenta minutos y sesenta y tres kilómetros, cuando con el tren se invierten treinta y tres minutos para esos treinta y siete kilómetros.

Otro tramo que nos llama poderosamente la atención es el de Alagón-Gallur, que ahí con la problemática que usted sabe que hay con la 232 y con la siniestralidad y con el tráfico que hay, querer solucio-

nar esa relación de ferrocarril por carretera pues tampoco nos parece, señor consejero, lo más oportuno.

Por lo tanto, en general valoramos positivamente que haya vuelto a donde nunca debió de salir, a plantear mantener los servicios regionales; creemos que la negociación que se ha hecho en las circunstancias actuales, porque el propio ministerio va a cubrir dado ese plan más cosas de las que cubría anteriormente, y finalmente desde Aragón tengamos que pagar más dinero, cuando lo que tendríamos que haber hecho es pagar menos; por lo tanto, su negociación en este aspecto no ha sido conveniente, y estaremos muy vigilantes de eso que usted denomina «servicios de bajo nivel», que no entendemos por qué se le ha puesto ese nombre, y la función que se plantea con ello no nos parece en ningún caso la más adecuada.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Señor consejero.

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO):* Solamente por dos matices.

«Bajo nivel» no: bajo uso, baja densidad; «bajo nivel» no.

Y, segundo, mire usted, no es lo mismo lo que nosotros estamos haciendo. Nosotros estamos queriendo cuidar al cliente y conseguir más clientes para el ferrocarril, porque estamos cuidando los horarios y las tarifas, los horarios y las tarifas. Ustedes pagaban sin más.

Muchas gracias.

Luego sigo.

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

Por parte del Grupo Parlamentario del Partido Popular, señor Campoy.

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

Buenos días, señor consejero, y bien venido a esta su comisión, al igual que al resto de su equipo que le acompaña hoy.

Es obligado también en esta materia de trenes que nos ocupa, para saber adónde vamos, saber de dónde venimos y de dónde partimos. Partimos de un Ministerio de Fomento con cuarenta mil millones de agujero, en un completo crack y prácticamente, podríamos decir, en parada cardíaca. Era obligación de cualquier buen gestor poner un plan de racionalización encima de la mesa y era obligación de cualquier buen gestor buscar la eficiencia en este ministerio, que no conocía.

De ahí apareció el plan de racionalización aprobado en el consejo de ministros del pasado 27 de diciembre, en el cual se anunciaba algún tipo de ajuste en los servicios ferroviarios de Aragón. De ahí aquí ¿qué ha pasado, en estos prácticamente cinco meses, del 28 de diciembre al 15 de mayo? Pues lo que ha pasado ha sido sencillamente una vertiginosa escalada de negociaciones entre el Gobierno de Aragón y el Ministerio de Fomento con un fin primordial y con

un objetivo primordial: asegurar el mantenimiento, la adecuación de todas las líneas, de todas las frecuencias y de todos los horarios de los servicios ferroviarios de Aragón.

Una escalada vertiginosa de negociaciones que hoy vemos que ha tenido sus frutos, frutos buenos para Aragón. Y, al mismo tiempo, ¿qué ha hecho el Gobierno de Aragón? Pues preparar sin descanso un plan de servicios ferroviarios para Aragón ante la previsión de que se pudiera realizar algún tipo de ajustes. Mientras tanto, en Aragón, ¿qué ha pasado en estos cuatro o cinco meses? Pues ha habido unos grupos políticos aquí en las Cortes de Aragón que han sido agoreros, los cuales han llegado a manifestar que poco menos el tren no pasaría por Teruel, pero se ha dicho aquí en estas Cortes; ha habido un Gobierno de Aragón que no ha parado de negociar constantemente y ha habido una serie de, vamos a decirlo, representantes sociales que han reivindicado que se mantengan por lo menos, que se intentara mantener por el Gobierno de Aragón todas las frecuencias, todos los horarios y todos los trenes en Aragón.

Señorías, ¿cuál es la foto de hoy, la foto objetiva de hoy, cuál es la verdadera foto de hoy? Que no solamente se mantienen los servicios ferroviarios de Aragón, es decir, que no solo se mantiene y se cumple con la demanda de los aragoneses en Aragón, sino que se aumenta y se mejoran líneas, frecuencias, horarios y, es objetivo también del Gobierno de Aragón, tarifas. Objetivamente, señorías, impecable. Lo repito: objetivamente, señorías, impecable.

¿Cuál era, señor consejero, su obligación como responsable político y como un buen gestor? Escuchar lo que le estaban pidiendo los ciudadanos, escuchar lo que le estaban pidiendo los ayuntamientos y escuchar lo que le estaban pidiendo, sobre todo, todos los grupos políticos de esta cámara a través de sus interpellaciones, a través de sus mociones, a través de sus preguntas y a través de sus proposiciones no de ley, foto de todo lo que estaban pidiendo que hoy usted ha traído aquí con esta propuesta del Gobierno de Aragón, con este avance de la propuesta de Aragón que hoy nos ha presentado.

¿Está garantizado todo lo que se pedía? Por supuesto. Este plan, insisto, lo repito, no solo mantiene sino que mejora. Poco o nada más habría que añadir al plan presentado por lo menos con lo que respecta a las peticiones que se habían hecho desde los grupos políticos de Aragón en estas Cortes y en Pleno.

Se ha hablado aquí también del coste. ¿Es desproporcionado destinar casi seis millones de euros a este plan en sus dos fases? Solo seis, señor Briz, no sume seis y cuatro, que son solo seis. Pues miren, a través de todas las interpellaciones, de todas las mociones, de todas las proposiciones no de ley, de todas las peticiones, de todas las preguntas y de todo lo que todos, cualquier institución le ha reclamado al Gobierno de Aragón, en absoluto es desproporcionado; es más, era tremendamente necesario.

Usted, señor consejero, hoy ha traído aquí solución a un problema, y otros grupos políticos, que ya le digo yo, aunque no se lo han dicho, que sí que les gusta el plan, a tenor de la profundidad y del calado de las explicaciones y de las intervenciones anteriores a la mía.

Y solamente tengo que añadir al señor Ibáñez, aplicándole el principio de congruencia, que o no son válidas todas sus intervenciones que ha tenido en esta materia hasta ahora o no es válida la intervención de hoy. Usted elija y ya nos dirá.

Muchas gracias, señor consejero.

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

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

*El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO):* Señorías, vamos a ver, en el equipo el director general de Transporte y yo mismo, todo nuestro equipo sigue trabajando, sigue trabajando porque efectivamente la negociación con Renfe no ha acabado, nos quedan por resolver algunos flecos económicos indudablemente, estamos en el orden de magnitud y nos quedan por resolver, como les he dicho, algunos flecos técnicos y de tiempo. Yo espero que todo ello permita mejorar, y no ha acabado porque yo por ejemplo ahora dentro de un rato me reúno otra vez con los alcaldes de Teruel, de la línea de Teruel, para seguirles escuchando después de presentarles este acuerdo y para seguir viendo a ver qué puedo hacer yo por los detalles del plan.

Es decir, el trabajo es un trabajo continuo, es un trabajo día a día para atender las necesidades día a día de los ciudadanos, las necesidades sociales. Y a veces no es espectacular. Pero esto es un trabajo eficaz y eficiente para Aragón que da mejor servicio por menos coste. Y ustedes yo comprendo que se opongan porque está de moda la oposición. Ya se lo he dicho muchas veces: me gustaría haber visto alternativas a este plan. Me gustaría que alguno de ustedes hubiera traído alguna alternativa en la situación actual a este plan. Igual que me gustaría que trajeran ustedes alternativas a lo que hemos hecho con los vehículos pesados en las autopistas. ¿Ustedes no pondrían dinero ahí, ustedes no trabajarían en eso desde la necesidad de Aragón? Nos hemos concentrado en Aragón, no nos hemos concentrado en las relaciones de Aragón con el exterior, evidentemente. Esto puede ser criticable. Yo lo puedo aceptar. También hemos cuidado esas relaciones, pero nos hemos concentrado en Aragón porque la obligación es Aragón. Y por supuesto que, si consigo algo en el exterior de Aragón, voy a intentar hasta el final que lo paguemos de acuerdo con otras comunidades autónomas. Y hasta el momento Valencia me ha dado buenas palabras, y por eso estoy intentando también, no lo he dicho antes, mantener el cuarto servicio entre Teruel y Valencia, bajándome en un cercanías que llega hasta Caudiel, Barracas... Vamos a intentarlo. Pero seguimos luchando por hacerlo mejor.

Voy ahora ya a acabar la contestación a casi todas las cuestiones individuales que han dicho ustedes.

Renfe es conocedora de la valoración, indudablemente; Renfe nos tiene que presentar su contravaloración en este momento; nos presentó ya los datos con los que calcularla, por lo tanto, no puede irse mucho.

En la segunda fase hay contraprestaciones de mejora de trenes y mejora de infraestructuras que están financiándose ya con nuestros presupuestos, y en otros acuerdos que hay, en concreto en el Zaragoza-Sagunto, estamos trabajando.

Y no tenemos un plan B porque este va a funcionar. Lo que tenemos es que va a mejorar este plan, que lo vamos a cuidar cada día, que, si un horario no es el más adecuado, buscaremos otro. Que vamos a flexibilizar el plan en lo necesario, que a lo mejor un miércoles no es necesario un vehículo o un tren, y el viernes son necesarios dos más. Analizando con cuidado, y es lo que no se había hecho antes. Lo que no se había hecho antes es todo un trabajo de encuestas, todo un trabajado de análisis, todo un trabajo en el que yo le puedo decir cada día de la semana en cada momento, no del año, porque no hemos estado un año entero, cuántos viajeros se suben y se bajan en cada estación y por qué. Eso es muy importante, y es un trabajo técnico necesario para hacer una propuesta económicamente eficiente, con menos costo, con menos, hacer más con menos. Sí, señor, hacer más con menos. Estamos y vamos a hacer más con menos. Porque lo vamos a hacer con más respeto a los técnicos. Y esto es muy importante.

Estaciones. Valoración de mercancías. De mercancías hemos hablado y seguiremos hablando mucho y estamos trabajando en infraestructuras y con el ministerio en ello. En cuanto a estaciones, efectivamente, este plan, hay que reconocerlo, este plan no tiene mejoras en las estaciones. Estamos trabajando en la de Canfranc, pero no tiene mejoras en las estaciones, no hemos llegado a ello. Es decir, ya haremos otro plan si podemos. Pero ¿ahí sí que es tan vital para los ciudadanos de Aragón? Hemos conseguido que Monzón adelante un horario para que la estación no esté cerrada cuando lleguen los últimos viajeros. Me lo pedía usted, señor Aso, y lo hemos conseguido. Cuidamos a las personas pero no nos vamos a meter a cuidar a las estaciones, no podemos hacerlo, no es nuestra competencia, indudablemente.

Y yo quiero ser muy realista con ustedes. Seguramente puede ser un titular: «El plan no consigue...». Bueno, pues puede que sí, pero es que es así. Tampoco lo planes anteriores lo hacían.

Nosotros esperamos que en el plan integral de transporte ferroviario que presentaremos a fines de este año, a primeros del año que viene, no sé exactamente, porque estamos trabajando en él, después de resolver esta primera situación a corto plazo, a plazo actual y a corto plazo, trabajaremos en el medio y en el largo plazo y les haremos un presupuesto de lo que cuesta lo que nos gustaría a nosotros mantener en Aragón.

Yo estoy seguro de que entonces van a estar ustedes oponiéndose. De lo que no estoy seguro es de si ustedes me dirán si la alternativa es gastar todo ese dinero que va a costar esa inversión en esas estaciones o la alternativa es olvidarnos de las estaciones. Ustedes me dirán entonces qué es lo realista, qué es lo que debo hacer, y yo intentaré seguir escuchándoles para atenderles.

Un trabajo de estos lleva muchos días. Y hacerlo manteniendo el déficit de la comunidad autónoma es muy importante, manteniendo el déficit de España. Y

en eso estén ustedes seguros de que mientras estemos en el gobierno vamos a tener la cantidad necesaria.

Siguiendo. Mire usted, señor Briz, yo recibí la comunicación final de los últimos trenes del director general de Transportes del Estado el 27 de abril. Es así. Yo no le engañé a usted el 26 de abril. Estábamos luchando por un servicio de Calatayud, seguimos luchando por ese servicio de Calatayud porque consideramos con nuestros datos que las estadísticas del ministerio no son acertadas y que son las nuestras y que cumplía el dato y eso nos puede rebajar un poquito el coste.

Mejora de las infraestructuras. Estamos trabajando con Adif en esos dos proyectos que le he dicho y en algunos otros de mejora de las infraestructuras. No lo hemos podido meter en un convenio global, pero estamos trabajando en ello.

Y por qué lo presentamos. Porque teníamos ya idea de que había una filtración en cuanto lo mandamos a Madrid. Es que estas cosas... Pero también le voy a decir una cosa: la petición de comparecencia salió antes de convocar a la prensa. Yo pedí la comparecencia y me di cuenta de que había una filtración, y entonces pedí adelantarle a la prensa. A veces también la prensa me pide estas cosas y son también representantes de los ciudadanos.

Señorías, ¿cómo se va a pagar? Se va a pagar 0,4 millones este año de esa partida, con alguna baja económica de alguno de los proyectos de carreteras, yo creo que podremos pagar hasta los dos millones este año. Hay alguna posibilidad de alguna parte que se pague con cargo al Fondo de Teruel, de lo que afecta a Teruel, hay posibilidad, estamos trabajando en ello, no es seguridad. Pero, en cualquier caso, el pacto con Renfe dice que Renfe no nos va a cobrar intereses por pagarle en enero o en febrero lo correspondiente a este año. Esto ya está pactado con Renfe.

Servicios con Calatayud. Cuatro más al día si lo ponemos, y además a veinte minutos o a veinticinco minutos, y no a una hora, si utilizamos como regionales tres Avant en cada sentido y un Ave, el Ave de Huesca. O sea, cuatro servicios más. Con Huesca, tres servicios más.

Si yo digo que quiero ir a Mora, a lo mejor Renfe me cobra por ir a Mora. Yo quiero ir a Fayón. Yo le he pedido a Renfe ir a Fayón, dónde duerme el tren es cosa de Renfe, probablemente me costará más, menos, pero yo le pido ir a Fayón. Es lo que les interesa a los aragoneses fundamentalmente. Eso no quiere decir que no estemos trabajando en que haya un servicio de autobuses mejor entre Caspe y Cataluña, estamos trabajando en ello también, pero eso es otro proyecto que ya trabajaremos.

Y acabo con lo que ha dicho Javier Campoy. Muchas gracias. Efectivamente, este es un proyecto, es un paso adelante para que el servicio ferroviario deje de ir cayendo y empiece a subir la cuesta.

Muchas gracias.

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

Con su explicación finalizamos este punto del orden del día.

Agradecerle una vez más su asistencia a esta su comisión.

Y si les parece suspendemos dos minutos la comisión para despedir al señor consejero.

Muchas gracias.

[Pausa.]

Señoras y señores diputados, por favor, vayan tomando asiento.

*El señor presidente (GALVE JUAN):* Si les parece, señoras y señores diputados, vamos a retomar el orden del día de esta comisión del 15 de mayo de 2013.

Punto número 3: debate y votación del informe de la ponencia del proyecto de ley por el que se modifica la ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón.

[Los debates sobre los informes de ponencia no son objeto de transcripción en el Diario de Sesiones.]

[...]

Retomamos el primer punto. ¿Se aprueba el acta?

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

Muy bien. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión [a las doce horas y seis minutos].