



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

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES

Comisiones. Serie A: Comparecencias

Número 103

Año 2009

Legislatura VII

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JESÚS SARRÍA CONTÍN

Sesión núm. 21

Celebrada el miércoles 25 de marzo de 2009

Orden del día

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

2) *Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a petición de seis diputados del G.P. Popular, al objeto de informar sobre la política del Departamento en relación con la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia.*

3) *Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a petición de seis diputados del G.P. Popular, al objeto de informar sobre los nuevos servicios ferroviarios Avant entre Calatayud-Zaragoza y Huesca-Zaragoza, y la nueva política de precios del AVE.*

4) Debate y votación de la proposición no de ley núm. 9/09, sobre la gestión y ayudas en los planes de mejoras de los cascos históricos (ARI), presentada por la Agrupación Parlamentaria Izquierda Unida de Aragón (G.P. Mixto).

5) Debate y votación de la proposición no de ley núm. 35/09, sobre el servicio ferroviario de los Avant entre Calatayud y Zaragoza, presentada por el G.P. Chunta Aragonesista.

6) Ruegos y preguntas.

Preside la sesión, celebrada en el palacio de la Aljefaría, el Ilmo. Sr. D. Jesús Sarría Contín, acompañado por el vicepresidente de la comisión, Ilmo. Sr. D. José Ignacio Senao Gómez, y por el secretario de la misma, Ilmo. Sr. D. Joaquín Peribáñez Peiró. Asiste a la Mesa la letrada Sra. Herráiz Serrano.

Comparece ante la comisión el consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Excmo. Sr. D. Alfonso Vicente Barra.

SUMARIO

Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes para informar sobre la política del Departamento en relación con la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia.

- El diputado Sr. Gamón Yuste, del G.P. Popular, explica la solicitud de comparecencia 2328
- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Sr. Vicente Barra, interviene . . . 2330
- El diputado Sr. Gamón Yuste replica. 2333
- El consejero Sr. Vicente Barra duplica. 2334
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra interviene en nombre del G.P. Chunta Aragonesista 2335
- El diputado Sr. Ferrer Górriz interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés 2337
- El diputado Sr. Berdié Paba interviene en nombre del G.P. Socialista 2338
- El consejero Sr. Vicente Barra responde 2339

Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes para informar sobre los nuevos servicios ferroviarios Avant entre Calatayud-Zaragoza y Huesca-Zaragoza, y la nueva política de precios del AVE.

- El diputado Sr. Torres Millera, del G.P. Popular, explica la solicitud de comparecencia 2340
- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Sr. Vicente Barra, interviene . . . 2343
- El diputado Sr. Torres Millera replica 2345
- El consejero Sr. Vicente Barra duplica. 2346
- El diputado Sr. Fuster Santaliestra interviene en nombre del G.P. Chunta Aragonesista 2347
- El diputado Sr. Ferrer Górriz interviene en nombre del G.P. del Partido Aragonés 2349
- El diputado Sr. Berdié Paba interviene en nombre del G.P. Socialista 2350
- El consejero Sr. Vicente Barra responde 2351

Proposición no de ley núm. 9/09, relativa a la gestión y ayudas en los planes de mejoras de los cascos históricos (ARI).

- El diputado Sr. Barrena Salces, de la Agrupación Parlamentaria Izquierda Unida de Aragón (G.P. Mixto), defiende la proposición no de ley 2352

- El diputado Sr. Fuster Santaliestra fija la posición del G.P. Chunta Aragonesista y defiende una enmienda *in voce*. 2353
- El diputado Sr. Ferrer Górriz fija la posición del G.P. del Partido Aragonés 2353
- El diputado Sr. Torres Millera fija la posición del G.P. Popular. 2354
- El diputado Sr. Berdié Paba fija la posición del G.P. Socialista 2355
- El diputado Sr. Barrena Salces fija la posición de su grupo respecto de la enmienda presentada 2356
- Votación 2356
- Los diputados Sres. Barrena Salces, Fuster Santaliestra, Ferrer Górriz, Torres Millera y Berdié Paba intervienen en el turno de explicación de voto 2356

Proposición no de ley núm. 35/09, sobre el servicio ferroviario de los Avant entre Calatayud y Zaragoza.

- El diputado Sr. Fuster Santaliestra, del G.P. Chunta Aragonesista, defiende la proposición no de ley. 2358
- El diputado Sr. Barrena Salces fija la posición de la Agrupación Parlamentaria Izquierda Unida de Aragón (G.P. Mixto) 2359
- El diputado Sr. Ferrer Górriz fija la posición del G.P. del Partido Aragonés 2359
- El diputado Sr. Torres Millera fija la posición del G.P. Popular. 2360
- El diputado Sr. Berdié Paba fija la posición del G.P. Socialista 2360
- Votación 2360
- Los diputados Sres. Fuster Santaliestra, Torres Millera y Berdié Paba intervienen en el turno de explicación de voto 2360

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

- El señor presidente da por leída el acta, que resulta aprobada por asentimiento. 2361

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Buenos días, señorías.

Buenos días, señor consejero, y bienvenido a esta Comisión de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.

Vamos a comenzar [*a las diez horas y treinta y cinco minutos*] dejando para el final el primer punto del orden del día, la lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior, y comenzaremos con el punto número dos: comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a petición de seis diputados del Grupo Parlamentario Popular, al objeto de informar sobre la política del Departamento en relación con la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia.

En primer lugar procede que un representante del grupo parlamentario solicitante tome la palabra durante quince minutos para realizar la exposición que crea conveniente. Señor Gamón, tiene la palabra.

Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes para informar sobre la política del Departamento en relación con la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia.

El señor diputado GAMÓN YUSTE: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, dar la bienvenida al consejero y al equipo que le acompaña.

Y, bueno, vamos a hablar del tren y, otra vez, de la línea Zaragoza-Teruel-Valencia.

La solicitud de esta comparecencia, como usted conoce, es de 7 de mayo de 2008. Me imagino que este tiempo es más que prudencial para poder hablar ya de la línea, y espero que en este tiempo haya dado tiempo a solucionar todos los problemas y que ahora ya nos venga con todas las soluciones, de las cuales estoy seguro de que nos alegraremos todos.

Podría haber cambiado la situación mucho desde el 7 de mayo, pero, bueno, también podría haber cambiado mucho desde, por ejemplo, julio de 2006, cuando el anterior consejero, el señor Velasco, hablaba de las deficiencias del servicio, o también podía haber cambiado mucho desde noviembre de 2007, cuando usted mismo, señor consejero, decía en un Pleno que «estamos solucionando el problema». Pues, bueno, desde noviembre de 2007 hasta marzo de 2009, esperamos que ya esté solucionado o esté, por lo menos, muy adelantado.

También hay que hacer una pequeña referencia a la historia de esta línea y a una serie de hechos. No todos, porque, desde luego, con esta línea tendríamos para hacer todo un relato de aventuras, de intrigas y de muchas cosas, porque, desde luego, la sorpresa que puede llevar uno en cuanto coge un tren desde Teruel o desde Sagunto hacia Zaragoza o viceversa puede ser desde empezar llevando una bicicleta y no poderla subir hasta no poderte subir tú, hasta subir en el tren y luego tener que llegar al destino en helicóptero, con lo cual no deja de ser una aventura. Incluso, en su momento también podía ser hasta una ruta cultural, porque también se pueden ver unas instalaciones de estaciones con un patrimonio industrial importante realmente, pero que ya no se puede hacer, porque

muchas de ellas se han tirado, se han derruido, creemos que en muchos de los casos de forma errónea.

Dicho esto, pues, bueno, quizás en 1986 es cuando podríamos marcar que empiezan los problemas, empiezan los cambios en esta línea, con la descatalogación de la línea y pasar a catalogarla como línea de orden C, del grupo C. Esto fue, no hace falta decirlo, con el Gobierno del señor Felipe González. ¿Qué consecuencias trae el que esta línea pase a ser del grupo C? Pues, bueno, en principio, un mantenimiento mínimo, algo muy importante, y que no llegue ninguna inversión —por decirlo de alguna forma—, nada más que las justas para ir manteniendo la línea.

Posteriormente, ya avanzamos mucho tiempo, vamos al Plan específico de Teruel, donde se dice que el objetivo a corto y medio plazo es la alta velocidad para Teruel, y que ya tendría que estar en 2009 incluso electrificada toda la línea, cosa que va a ser prácticamente imposible.

También hay una serie de hechos intermedios, como puede ser el corte de la vía durante cuatro meses, en 2007, por obras, la única zona de España donde ha sido necesario cortar una vía por tan largo período de tiempo, con las consecuencias que eso conllevó: desde el descenso de viajeros, que es evidente y que todavía no se ha recuperado, hasta la pérdida de mercancías, que estamos hablando del orden de ciento veinticinco camiones diarios, lo que se podía contemplar en su momento de pérdida de transporte de mercancías, porque una línea sirve igual para llevar viajeros que para llevar mercancías, y las dos cosas tienen que ir de forma conjunta para poder hacerla viable.

Luego viene el famoso material comprometido, las famosas máquinas para poder modernizar esta línea, que viene desde las primeras 598 que se prometían que iban a venir, con una serie de ventajas, como puede ser el SIBI, el sistema basculante que nos permitía avanzar en curva o economizar en tiempo del orden del 30% en líneas muy sinuosas, como puede ser esta, y comparable, a lo mejor, con la que une La Coruña con Santiago (se logra economizar tiempo del orden del 26%). Pero luego, al final, parece ser que se han decidido por el 599, que no lleva este sistema, y que teóricamente tiene que venir ya, y que son los primeros que van a venir cuando salgan de la fábrica, de CAF. Pero también es cierto que altos cargos de Castilla anunciaron el otro día en Salamanca que el día 20 de abril iban a llegar las primeras unidades del 599, cosa que nos sorprendería, porque eso querría decir que antes vendrían aquí, y no nos consta —no sé si al consejero, quizás a él sí— que antes del 20 de abril vayan a venir aquí unidades del 599, con lo cual se incumpliría una parte más del convenio por parte del Gobierno central. En este momento, el Gobierno de Aragón lo único que tendría que hacer es fiscalizar ese convenio y hacer uso de las cláusulas que le permiten penalizaciones o incumplimientos, acotarlos como el propio Gobierno crea conveniente.

Y luego hay una serie de promesas. Tampoco voy a entrar en el material reciclado ese que nos mandaron con una revisión, que entonces tendrían que tener incidencias cada noventa mil kilómetros y resulta que los tenían cada cuarenta-cuarenta y cinco, y algunos hasta cada diez y cada doce mil kilómetros. No voy a entrar,

porque creo que es un tema que ya lo hemos hablado en distintas ocasiones, y me consta, y eso así lo tengo que decir, que el propio consejero, con ese tipo de problemas, no está en absoluto conforme y que ha hecho la consiguiente reclamación.

Pero sí que tengo que recordar una serie de promesas que se han hecho sobre esta línea: promesas del Gobierno central, que en 2008 ya prometió que estaría el corredor electrificado; promesas del Gobierno de Aragón, que en 2007 anunció para el primer trimestre de 2009 la incorporación de las primeras unidades de la 599, de la maquinaria 599 (para el primer trimestre; es cierto que todavía nos quedan unos días y todavía hay posibilidad de que vengan, pero dudo que de aquí al día 31, en una semana, puedan venir este tipo de trenes); luego, las últimas promesas fueron el comienzo de las obras para Teruel-Valencia en 2012 y que Zaragoza-Teruel estaría terminada también en 2012. Hemos pasado de 2008 a 2009, ahora llegamos a 2012, y, como se dice normalmente, «largo me lo fiáis», porque cada vez vamos alargando más los plazos.

Desde luego, hay muchas formas de engañar, muchas y variadas: desde prometer y no cumplir hasta faltar a lo dicho y, cómo no, retrasar lo prometido para, en definitiva, no cumplir. Y yo y este grupo lo que entendemos es que se está llegando a un engaño, porque tampoco se explican las razones de por qué no se cumple algo tan importante, según se ha vendido por parte del Gobierno socialista, como es el Plan específico de Teruel, con verdaderas deficiencias en muchos temas, pero el que hoy nos ocupa, en temas ferroviarios, desde luego, bastante más.

Pero no todos los problemas son de las promesas y cómo se han ido cumpliendo, también hay una serie de problemas en la propia línea, que quizás no dejan de ser también menos importantes.

Hay un tiempo de recorrido que tenemos enmarcado, por un lado, por el material rodante. Es lógico que, según la maquinaria que tengamos, nos va marcando cuál es el tiempo que nos va a ocupar hacer los trayectos.

Pero hay algo muy importante también, que es el trazado: el trazado tiene una serie de deficiencias en cuanto a lo sinuoso, en cuanto a su trazado, que nos obligan a limitaciones (que esté electrificada, que haya doble vía), y, tengamos lo que tengamos, va a ser imposible que se puedan evitar ese tipo de limitaciones. Por ejemplo, en el puerto de Paniza o en el puerto de Cuencabuena, donde las limitaciones oscilan entre setenta y sesenta kilómetros por hora: si no evitamos este trazado... Que es cierto que en el primer proyecto que presentó el Partido Popular, cuando gobernaba en Madrid, sí que contemplaba la eliminación de estos puertos, que luego se redujo y se evitó este cambio de trazado, haciendo un trazado con una inversión importante, que quizás hubiese sido una buena opción para poder haber rectificado el trazado.

Luego hablamos también de la falta de viajeros. Lógicamente, en una línea con un material rodante como el que tenemos, en una línea con la pérdida de tiempo y las limitaciones excesivas que tenemos, pues tenemos un problema de viajeros, eso es evidente y eso es lógico. Pero también es cierto, y así se dijo en estas Cortes, en esta misma comisión, por un anterior

portavoz del Partido Socialista: «en el momento en que se cambiaron las primeras unidades logramos incrementar el 28% los viajeros que cogían esta línea, siendo el mayor incremento en una línea en toda España», y esto está en el *Diario de Sesiones*, dicho por un anterior portavoz del Partido Socialista en esta misma comisión. Con lo cual es fácil: si tenemos claro que, cambiando el material rodante, cambiando la línea, modificando el tiempo, van a subir los viajeros, pues luchemos para que eso pueda ser así.

Teruel-Valencia o Zaragoza-Valencia: nos vamos, prácticamente, a las cuatro horas y media-cinco horas para hacer, por un lado, ciento cuarenta y, por el otro, ciento ochenta kilómetros.

En los billetes también tenemos un problema, porque son más caros que el autobús: por ejemplo, el trayecto Calamocha-Zaragoza, que no es un trayecto excesivamente largo, son ciento diez kilómetros, nos cuesta dos euros más si vamos en tren que si vamos en autobús, con lo cual aún somos menos competitivos y ponemos un hándicap más para todo aquella persona que esté interesada en coger este medio de transporte.

Luego tenemos un problema en la propia línea de falta de mantenimiento, y esto es evidente, o sea, sobre todo la línea Teruel-Valencia, que es la que no se ha tocado en absoluto, tiene unas limitaciones importantes, limitaciones del orden de la carga por eje, que son unas veinte... «Unas», no, son veinte toneladas por eje, y lo que normalmente lleva cualquier línea son veintidós toneladas y media; se limitó hace muchos años, y todavía no se ha revisado. Con lo cual tenemos una línea que desde Zaragoza hasta Teruel puede tener veintidós toneladas y media, desde Teruel hasta Sagunto tiene veinte toneladas y de Sagunto a Valencia tiene veintidós toneladas y media. Esto supone una pérdida del orden de doscientas toneladas de transporte por un convoy normal, con el consiguiente hándicap importante a la hora de hacer transporte, que tiene que competir con la carretera y tiene que competir con otras líneas que, si bien son más largas, permiten realizar un transporte de mercancías con más carga.

Y luego, una serie de limitaciones de velocidad, que yo solamente puedo echar la culpa a la falta de mantenimiento, porque no tiene otro sentido. Pero no son faltas de mantenimiento de ayer o de anteayer o de hace un mes, no: estamos hablando de que, por ejemplo, hace cinco años, una tormenta entre Caparrates y el Puerto de Escandón movió piedras del balasto de la vía, hace cinco años. Una revisión o un mantenimiento hasta cierto punto sencillo, bastante sencillo. Consecuentemente, se llega a una limitación de cincuenta kilómetros por hora, pero el problema no es que entráramos en esa limitación hasta que se hiciera la reforma, o hasta que se arreglara ese problema, es que llevamos cinco años y aún no se ha arreglado. ¡Y esto hay que reclamarlo al Gobierno central! No solamente hay que hacer trenes, hay que incorporar..., hay que mantener la vía, ¡que es fundamental! ¡Si por donde van a ir los trenes es por la vía!, no hay más. Cinco años nos parece mucho.

Pero es que, si hablamos de hace siete años, en la estación del Puerto de Escandón se cambió el sistema de cambios de vías. Bueno, pues la empresa que lo

colocó dice que está bien, Renfe dice que no le parece que esté bien y, ante la duda, se limita a treinta kilómetros hora el paso por ese punto. Y de esto hace siete años, no fue ayer ni antes de ayer, ¡siete años y aún se sigue manteniendo! Si está bien, está bien; si no, que se cambie, y si no, arréglese. Pero llevamos siete años con este problema, yo creo que es más que suficiente.

La dejadez manifiesta por parte del Gobierno central, y sobre todo de la actual ministra, yo creo que es indiscutible. Y luego, con expresiones como las que ayer nos dijo desde el Senado, desde luego, es admirable que esta ministra hable de inutilidad y de estudios obsoletos. La inutilidad puede venir por el proyecto y por las formas en que se hacen las cosas, pero la inutilidad fundamental viene por el desconocimiento, por no saber de lo que se habla y por perjudicar de forma clara, evidente y concienzuda a una región como Aragón. Yo entiendo que el consejero y su equipo tienen un verdadero hándicap para poder ponerse a negociar cualquier cosa con esta ministra.

Y luego me surge una serie de preguntas sobre esta línea, que espero —estoy seguro de ello— que en la intervención del señor consejero nos vaya a contestar.

Mire, por un lado, el problema de Cella, de cómo está, del hundimiento de la vía. Me imagino que ya han puesto manos a la obra y que se está rectificando, y me consta que, por lo menos, se han empezado los primeros trabajos. ¿Qué opinión le merece a su Departamento y a usted el mantenimiento de la línea, sobre todo en la parte de Teruel-Sagunto, que es la que está más perjudicada?

Como le decía al principio, han salido noticias de que las primeras unidades del 599 van a ir a la línea Ávila-Salamanca. En Aragón, le preguntaría para cuándo espera que vengan, porque, lógicamente, se incumple, y eso también lo ha dicho usted en algún medio de comunicación y yo coincido con usted, se incumple parte del convenio. O sea, no creo que el Gobierno de Aragón tenga ninguna responsabilidad en ese incumplimiento, pero sí la responsabilidad de exigir las penalizaciones o el cumplimiento de ese convenio. Nos gustaría saber en qué proceso está el convenio, dónde estamos con el convenio. Después de los avisos de que igual nos quedábamos sin línea, que cabía esa posibilidad, que dejaba de haber esa posibilidad..., pues nos gustaría saber si ya está prácticamente cerrado, si no está cerrado, hacia dónde va ese convenio.

Luego, también, ante las últimas reuniones que ha tenido con el Gobierno valenciano, nos gustaría que nos matizara un poco más esa idea de una empresa pública que podría gestionar las mercancías. ¿Se piensa también en una empresa pública que pueda gestionar los viajeros, o únicamente las mercancías? Sabemos que Adif ferroviaria permite —creo que es en su artículo 4— en algún momento, en alguna comunidad autónoma, que si alguna línea puede entenderse que ya no ha dado el servicio público, se puede solicitar la gestión por parte de alguna autonomía. No sé si eso será hacia donde van las intenciones del Gobierno de Aragón, y nos gustaría que nos lo contestase, si ha llegado a algún tipo más de acuerdo con el Gobierno valenciano en cuanto a la línea de viajeros, porque parece ser que lo que se refería a la empresa pública era únicamente de mercancías.

¿Qué sabemos sobre la línea Bilbao-Alicante? Que quizás nos supondría que, a la hora de valorar una línea, el que ya no sea regional, sino que sea otro tipo de línea, nos supone que no se pueda subvencionar, y a lo mejor el mantenimiento vendría por parte del Gobierno de España y no vendría con el pago de este impuesto de mantenimiento, como así lo denominamos, para poder tener esa línea todavía viable.

Y luego, sobre la idea de la línea directa Zaragoza-Teruel-Valencia, ¿eso lo soluciona todo?, ¿eso va a solucionar todos los problemas de la línea? ¿Esa es una de las soluciones o donde se va a basar todo el tema del convenio? Nos gustaría que nos explicara esa línea directa, cuánto tiempo se espera ahorrar o bajo qué circunstancias se piensa hacer.

Y por nuestra parte, en espera de su contestación, muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Gamón.

Para contestación, tiene la intervención el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, buenos días.

Comparezco a petición del Grupo Parlamentario Popular al objeto de que informe sobre la política del Departamento en relación con la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia.

Usted sabe, señor Gamón, que los aspectos relacionados con el ferrocarril convencional, y en concreto esta línea, se han debatido en esta Cámara en abundantes ocasiones. Hoy mismo he leído en el *Diario de Teruel* que decía: «Una vez más, el consejero de Obras Públicas va a hablar del tren de Teruel». O sea, que hemos tenido suficientes debates, a pesar de que ustedes pidiesen la comparecencia el año pasado, pero es un tema que se ha debatido ampliamente.

Si me centro en el objeto de la comparecencia, sabe que a finales de 2007, concretamente en noviembre, me dirigí al Ministerio de Fomento indicándole que el Gobierno de Aragón entiende —y le leo textual— que «en el contexto de mejora de infraestructuras que está realizando Adif en la línea Teruel-Zaragoza, así como en la elaboración de estudios informativos entre Teruel y Sagunto, es necesario potenciar los servicios ferroviarios entre Valencia y Zaragoza, tercera y quinta ciudades de España en población. Para conseguirlo, sería necesario establecer unos servicios de ida y vuelta entre ambas ciudades, con única parada en Teruel, con material adecuado y en horarios que, comercialmente, pudieran resultar adecuados teniendo en cuenta la situación de partida».

Por lo tanto, señor Gamón, en lo que se refiere a transporte de viajeros por tren Zaragoza-Teruel-Valencia, la posición del Gobierno de Aragón es clara, yo creo que no deja lugar a dudas, y así lo he manifestado en más de una ocasión en esta Cámara: consideramos necesaria la implantación de unos nuevos servicios, a sufragar por la Administración general del Estado, que supondrían el embrión de la futura comunicación entre el Levante y el Cantábrico.

No obstante, quiero aprovechar la ocasión que me brinda con esta solicitud de comparecencia para hacer unas breves reflexiones en materia de transporte de viajeros por ferrocarril, en concreto sobre la titularidad de las infraestructuras y el prestador de los servicios de transporte, la demanda real y las necesidades en materia de movilidad en nuestra comunidad autónoma y también la posición del Gobierno de Aragón y la política de transportes que realiza.

Respecto al primer punto, en lo que respecta al marco, la titularidad, es necesario recordar, aunque lo saben perfectamente, que la titularidad de las infraestructuras es estatal. Es Adif, entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento, la que se encarga del mantenimiento y desarrollo de las infraestructuras. Por decirlo de una manera que lo podamos entender todos: es el Adif el que lo tiene que mantener. Por su parte, la prestación del servicio de transporte de viajeros, en tanto en cuanto no se liberalice, la realiza Renfe.

En segundo lugar, respecto a la situación de las infraestructuras, sería necesario también decir en qué situación se encuentran esas infraestructuras y, lo más importante, qué planes tiene previsto el Gobierno central en cuanto a su uso, potenciación o no.

No me voy a extender en la red ferroviaria de Aragón, porque el objeto de su solicitud de comparecencia es conciso: la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia.

En la planificación ferroviaria, en el PEIT, figura el eje Cantábrico-Mediterráneo. Como saben ustedes, se trata de una línea de alta velocidad apta para tráfico mixto de viajeros y mercancías que conectará el corredor Mediterráneo con el corredor Cantábrico. En opinión del Gobierno, esta línea debe permitir integrar a Teruel dentro de la nueva estructura de relaciones ferroviarias de altas prestaciones y potenciar sus relaciones con Zaragoza y también con Valencia. Además, esta línea posee un indudable potencial para el tráfico de mercancías hacia Europa, ya que enlazará con la travesía central de los Pirineos.

¿En qué estado se encuentra el proyecto en estos momentos? Es cierto que el Ministerio de Fomento adjudicó el estudio funcional del corredor en 2005 y que todavía no está concluido, pero, en paralelo, se ha ido avanzando en la línea: por una parte, la redacción del estudio informativo del tramo Teruel-Sagunto fue adjudicada por el ministerio a finales de 2006, por un presupuesto de un millón ciento cincuenta mil euros; los ciento setenta y tres kilómetros de trayecto Teruel-Zaragoza se dividieron en ocho tramos de actuación, todos ellos sin servicio, tras ser sometidos a una renovación total de trazados, plataforma y vías; en agosto de 2007 se adjudicó la redacción de los proyectos de electrificación que permitirán incorporar Teruel a la red de altas prestaciones, por un importe de un millón veintinueve mil euros y un plazo de ejecución de veinticuatro meses; además, le quiero recordar la renovación de la estación de tren de Teruel, por un importe de más de cinco millones de euros; el Ministerio de Fomento adjudicó en mayo de 2008 la redacción de los proyectos constructivos del tramo Plasencia de Jalón-Tudela del corredor Cantábrico-Mediterráneo de alta velocidad, por un importe de un millón dieciocho mil euros y un plazo de ejecución de dieciocho meses; asimismo,

otra inversión que en cantidad puede parecer pequeña, pero yo creo que es importante para la calidad de servicio a los usuarios, es lo relativo a la instalación de marquesinas y adecuación de zonas peatonales en estaciones y puntos localizados de trayectos de la línea Teruel-Zaragoza, con un presupuesto de un millón seiscientos setenta mil euros. Por lo tanto, la Administración general del Estado, y más concretamente el Ministerio de Fomento, tienen en cuenta esta infraestructura en su planificación, y se va avanzando en su ejecución y materialización.

Por otro lado, si nos referimos al uso del medio ferroviario para el transporte de personas, tendríamos que plantearnos cuál es la demanda de servicios, en concreto qué medio es el mejor o más adecuado para satisfacer las necesidades de movilidad de la población. No hay que olvidar que las administraciones somos responsables ante los ciudadanos de una adecuada gestión, y es necesario tener en cuenta principios como la eficiencia, la sostenibilidad y, sobre todo, garantizar las necesidades de demanda de los ciudadanos.

El número de viajeros transportados por vía convencional es conocido por sus señorías y no se lo voy a recordar, sabe que es escaso. En general, los tráficos regionales por este tipo de vía están teniendo una escasa acogida, y eso supone que, para su mantenimiento, los apoyos económicos sean muy importantes: son casi cinco millones de euros al año el dinero que destina el Gobierno de Aragón en sus presupuestos para mantener unos servicios que solo utilizan unos ciento ochenta mil pasajeros. Esto representa, como ya se lo he comentado en más de una ocasión, que el apoyo medio por billete supone una cantidad de veinticinco euros para unos servicios que tienen una ocupación media inferior al 20%, unos déficits generados que, como bien saben, tiene que sufragar nuestra comunidad autónoma. En estos momentos, el Gobierno de Aragón financia diferentes servicios en la línea Canfranc-Zaragoza-Valencia (en concreto, un Zaragoza-Teruel diario, un Teruel-Valencia diario, un Huesca-Valencia diario, Zaragoza-Canfranc, Jaca-Canfranc, Zaragoza-Binéfar, otro Zaragoza-Binéfar de lunes a viernes, Mora-Caspe, Zaragoza-Teruel-Valencia) con diferentes modelos de tren y vías de circulación, que tampoco le voy a recordar porque seguro que usted se lo conoce tan bien o mejor que yo.

¿La posición del Gobierno de Aragón?, ¿cuál es la respuesta política del Gobierno ante esta situación? Pues, mire usted, señoría, no es otra que buscar que los aragoneses tengan mejores posibilidades de transporte. Por ello, el Gobierno de Aragón piensa que, en las pequeñas y medianas distancias, el autobús es el medio ideal articulador del territorio, mientras que el tren es el medio a emplear en las largas distancias, como, por ejemplo, un trayecto Valencia-Teruel-Zaragoza, que afecta a más de una comunidad autónoma y que bajo ningún concepto puede entenderse como regional.

Al mismo tiempo, el Gobierno piensa que realiza un importante esfuerzo económico por mantener unos servicios infrutilizados, pero que piensa que debe mantener. En concreto, en esta línea, el Gobierno de Aragón considera que tiene una importancia estratégica absolutamente incuestionable. Estamos hablando

de transportes de viajeros, pero la línea también sirve para transporte de mercancías, y esta línea conecta dos de los espacios económicamente más importantes del Estado español, como son el valle del Ebro y el Mediterráneo, con continuidad hacia Huesca y el Pirineo, y también, evidentemente, hacia Navarra y el País Vasco.

Pero, centrándonos en la línea Zaragoza-Teruel-Valencia, y más concretamente en el convenio que tiene suscrito el Gobierno de Aragón con Renfe para la prestación de servicios, en justa correspondencia, el Gobierno está exigiendo al prestador de los mismos una serie de contraprestaciones, especialmente en cuanto a calidad y seguridad, así como la implantación de nuevos servicios a su cargo. Hace apenas quince días tuve ocasión de contestar a cuatro preguntas suyas en esta línea, y creo que conoce perfectamente cuál es mi opinión y en qué punto estamos.

En conclusión, señorías, desde el Departamento queremos que el tren forme parte de los diversos medios de transporte en nuestra comunidad. Para ello, estamos dedicando una parte muy importante de nuestro presupuesto, casi cinco millones de euros.

Reconocemos el esfuerzo que está realizando el Ministerio de Fomento en la línea, pero pensamos que es necesario un mayor impulso de la misma.

En primer lugar, es imprescindible que se termine la electrificación, que se incorporen los sistemas de seguridad y control para que la línea sea competitiva. Solo renovando, acondicionando, adaptando y modernizando esta infraestructura lo antes posible se conseguirá rentabilizar la inversión realizada, así como dinamizar las relaciones socioeconómicas de los territorios valenciano y aragonés.

En segundo lugar, la línea debe formar parte del corredor Cantábrico-Mediterráneo, teniendo como punto central Zaragoza y la centralidad que genera la plataforma logística de Zaragoza. Debe, además, posibilitar tráficos hacia Francia por el Pirineo central. En ambas propuestas está trabajando en Ministerio de Fomento.

Pero, al mismo tiempo, pensamos que Renfe tiene que esforzarse más. El Gobierno de Aragón quiere la renovación del material que presta el servicio, de manera que las nuevas unidades que se están fabricando den servicio a los usuarios de las líneas mejorando la seguridad, el confort y la calidad de los desplazamientos. ¿En qué plazo? En el menor posible, debían haberlo puesto ya en marcha y esperamos que lo hagan antes del verano, sin ninguna duda, pero es una decisión también de Renfe.

Además, queremos un tren directo Valencia-Teruel-Zaragoza, sin coste alguno para nuestra comunidad. Usted me pregunta: ¿esta es la solución? Pues yo seguramente diría que esta no es la solución, pero es la línea a seguir. Tenemos que potenciar el corredor Cantábrico-Mediterráneo, y, en estos momentos, conseguir un tren directo Zaragoza-Teruel-Valencia sirve para mejorar los usos del tren en este corredor y seguir potenciando el corredor Cantábrico-Mediterráneo. Y para nosotros sí que es muy importante, no es definitivo, pero sí que es muy importante conseguir esa línea Zaragoza-Teruel-Valencia directa.

Como les digo, ello no nos impide reconocer el esfuerzo que está realizando el ministerio en materia

ferroviaria, en unos casos, en ejecución de proyectos, en otros, en redacción y, en otros, en estudio, siempre con la intención de mejorar un modo de transporte útil y vertebrador del territorio aragonés.

Por lo tanto, señorías, solo una línea absolutamente moderna que comunique Zaragoza-Teruel-Valencia daría en un primer momento al corredor los tráficos de viajeros, y especialmente de mercancías, que la harían económicamente rentable y asegurarían su futuro mantenimiento y desarrollo.

Al mismo tiempo, esta apuesta por el tren es una parte de la política de transportes del Gobierno de Aragón, que busca garantizar la movilidad en el ámbito rural. Por ello, además del tren, pensamos en el autobús como el medio de transporte que realmente vertebrará nuestra comunidad autónoma.

Con respecto a la reunión que mantuvimos con el Gobierno valenciano, yo creo que es un logro importante el que hayamos unido nuestras líneas de actuación ambos gobiernos, porque, al final, los objetivos son los mismos.

Yo le puedo comentar de manera más concreta en qué ha consistido esa reunión: hemos encontrado líneas de apoyo importantes, líneas de trabajo conjuntas. Una, sin duda, pasa por avanzar en el desarrollo de las infraestructuras; está claro que, sin mejorar las infraestructuras, es imposible conseguir mejores servicios para nuestra comunidad autónoma. Estamos en la misma línea, a los dos nos interesa, queremos estar mejor comunicados los aragoneses con los valencianos, y también los valencianos quieren estar mejor comunicados con los aragoneses.

Hay una línea potente, que es la línea de mercancías. En la línea de mercancías, ellos han visto la oportunidad de poder trabajar conjuntamente con las plataformas logísticas aragonesas. Después de la reunión de trabajo que tuvimos, tuve la ocasión de acompañar al consejero Flores a ver la plataforma logística de Zaragoza: se quedó encantado, ha visto muchísimas posibilidades de poder conectar los puertos valencianos con la plataforma.

Y, en definitiva, hemos conseguido lo que yo pretendía, que era unir esfuerzos en unos objetivos comunes, que son: mejorar la línea, mejorar los servicios y conectar las dos áreas económicamente más potentes o dos de las más potentes de España, como son Valencia y Zaragoza, en unos objetivos comunes.

Yo creo que es una reunión muy productiva, que va a dar resultados. Sin duda, es la primera reunión, y, bueno, vamos a seguir trabajando, yo tengo prevista una nueva reunión con el consejero en Valencia en las próximas semanas. Y creo que vamos a establecer una excelente relación, como le digo, con unos objetivos iguales, que son el desarrollo de ese corredor, el desarrollo de las infraestructuras y la mejora de los servicios.

Por lo tanto, nuestra política, en este caso, va a coincidir bastante también con la de la Generalitat Valenciana, sobre todo el corredor Teruel-Valencia-Zaragoza, y creo que eso va a ser bueno para todos los ciudadanos.

De momento, era todo lo que les tenía que decir.

Muchas gracias por su atención.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor consejero.

Tiene la palabra el representante del Grupo Popular para la réplica.

El señor diputado GAMÓN YUSTE: Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, en primer lugar, darle las gracias por las explicaciones al señor consejero.

Y es cierto, se ha debatido, esta línea viene a ser una de las líneas que quizás más se han debatido en los últimos tiempos en este órgano. Lógicamente, nos crea un problema, que es que lo debatimos mucho, pero me parece que estamos solucionando poco o que las soluciones se nos están alargando quizás excesivamente. Esperemos que, con las nuevas referencias que usted nos está aportando, todas estas soluciones vayan viniendo de forma más ágil y más rápida.

Luego, en cuanto a lo de la línea directa, como objetivo o como uno de los objetivos fundamentales para el nuevo convenio, que sería la de Zaragoza-Valencia con una parada única en Teruel y que no supondría ningún coste para el Gobierno de Aragón y para los aragoneses por ende, solamente hacerle una pequeña apreciación. En 2005, la Universidad de Zaragoza hizo un estudio referente, precisamente, a esta línea, y hablaba de que, quizás, una de las formas de hacerla atractiva y de que volvieran los usuarios a hacer uso de ella era establecer una línea que fuera desde Zaragoza-Teruel-Valencia, pero, lógicamente, incorporando unos puntos intermedios (serían dos: uno, en una zona intermedia entre Zaragoza y Teruel, que bien podía ser Calamocha, por ejemplo; otro punto intermedio, entre Teruel y Valencia, que bien podía ser Segorbe, por ejemplo) y que Cariñena se incorporara dentro de la red de cercanías de Zaragoza, con lo cual ocurriría que, por ejemplo, una persona que viva en Daroca y que quiera ir a Teruel o quiera ir a Zaragoza, de esta forma, en ese tren no podría subir, porque únicamente podría subir en Teruel o en Zaragoza, con lo cual tendría que subir en el destino..., no tendría excesiva lógica.

El coste temporal o de tiempo que se perdería con esas dos nuevas paradas se estima del orden de siete minutos por parada, serían unos catorce minutos más en todo el trayecto o siete minutos en un trayecto, hasta Teruel, o siete minutos en el otro trayecto, desde Teruel hasta Valencia. Quizás podría ser otra opción a tener en cuenta, porque ahí sí que a lo mejor se podría valorar la posibilidad de hacer una serie de transportes alternativos para poder llegar a coger ese tren bajo esas paradas.

Luego, lo que decíamos del transporte, pues sí, las vías, desde luego, son de titularidad del Estado, como usted ha dicho, pero en la Ley 39/2003, del sector ferroviario, en su artículo 4, apartado 3, dice que «el Ministerio de Fomento podrá excluir, previa información de las comunidades autónomas afectadas, una determinada infraestructura ferroviaria de la red ferroviaria de interés general, siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquella. Dicha infraestructura podrá ser traspasada a la comunidad autónoma correspondiente. El expediente de traspaso...», etcétera. Quiero decir que, posibilidades, existen sobre este tema.

Y sobre la Cantábrico-Mediterráneo, pues, bueno, es una línea que estamos esperando hace muchísimo tiempo, pero son dos cosas distintas. Me parece que, cuando tengamos la Cantábrico-Mediterráneo, lo que haremos es englobar esta línea dentro de la Cantábrico-Mediterráneo. Lo que ocurre es que, precisamente, el estudio funcional que se pretendía hacer para la Cantábrico-Mediterráneo no era otra cosa nada más que ver cómo se podía realizar la Cantábrico-Mediterráneo utilizando las partes que se pudieran utilizar de la actual vía. Es un estudio funcional que en otras líneas no ha hecho falta, pero que aquí sí que se ha hecho.

Pues, bueno, el caso es englobarlo. Pero, ¿y hasta entonces? Porque, claro, según las últimas promesas que hemos oído, en Teruel-Valencia empezarán las obras con todos los estudios que se han licitado y se están realizando. Las obras, en 2012. Y según las últimas promesas —y perdonen que me remita a promesas, pero es que siempre nos quedamos en promesas, porque, luego, todas las fechas se alargan—, ¿es que la línea Zaragoza-Teruel está electrificada y en funcionamiento en 2012 también! Con lo cual, hasta entonces, ¿qué hacemos con la vía?

Sobre todo, señor consejero, sí que le solicitaríamos que pidiera que el mantenimiento, con esos puntos conflictivos que le he dicho, que parece poco importante, pero pasar por algunas zonas a treinta por hora o a cincuenta o a sesenta puede suponer el permitir hacer una serie de paradas, y eso, quitemos paradas o pongamos, lo vamos a tener siempre. A lo mejor, con una labor de mantenimiento de esa línea hasta que se pueda englobar la futurible Cantábrico-Mediterráneo —y digo «futurible» porque, tal y como van las cosas, no sabemos cuándo va a venir— podríamos acortar tiempos y permitir, a lo mejor, alguna parada más o hacer más atractiva la línea aunque esas paradas no se hicieran, porque sí que estaríamos acortando tiempos a la vez que evitando paradas.

Luego, sobre la ocupación, pues es cierto, es una línea que tiene una ocupación bastante pequeña: menos de un 20%, desde luego, es pequeña. Pero también hay que tener en cuenta, y le vuelvo a repetir lo que se dijo —y se dijo en el Pleno, no se dijo en esta comisión—: «... cuando se produjo el cambio de los TRD, se aumentó un 28% los que van en el tren, los usuarios, suponiendo el mayor incremento porcentual de todas las líneas de España». Eso lo dijo el diputado señor Sada en el Pleno en noviembre de 2006, Y se lo he leído textualmente.

Quiero decir que, si tenemos veinticinco euros de coste por usuario, si tenemos un 20% de usuarios que lo utilizan, si subimos un 20% —ya no el 28%, un 20%—, ¡ya no nos cuesta veinticinco!, nos costará doce y medio, lógicamente, porque los costes son iguales. Mayor número de usuarios, con ese incremento, pues estaríamos... Quiero decir que no solo valoremos el coste, que valoremos la oportunidad que tenemos que tener con estas líneas de hacer que la gente utilice el tren y seamos usuarios del tren. No voy a entrar en criterios de sostenibilidad, de menos contaminación, que creo que aquí los conocemos todos y a lo mejor tampoco es el momento de entrar aquí sobre eso.

Y luego, coincidimos plenamente con su opinión: Renfe tiene que hacer más, ¡tiene que hacer mucho más! No solamente más: tiene que hacer mucho más.

Y en cuanto a la reunión con el Gobierno valenciano, por nuestra parte, todo lo que sea reunirse con quien sea para poder hacerlo más viable, hacer que esto llegue antes, que se arregle antes. Y si es el Gobierno valenciano, pues, como comprenderá, con mayor razón, porque seguro que se puede llegar a cualquier tipo de acuerdo.

Y le vuelvo a reiterar lo que ya le he dicho en algún momento: nosotros estaremos siempre apoyándole, se tomen las medidas que se tomen, siempre que entendamos que esas medidas son las necesarias para que Aragón pueda tener una red ferroviaria como Dios manda, y no una vergonzante, y perdone la expresión, como la que tenemos actualmente, sobre todo en esta línea.

Y nos ponemos a su disposición para todo aquello en lo que usted entienda que podemos colaborar para apoyarle en estas decisiones ante Renfe y ante quien haga falta.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Gamón.

Para la dúplica, tiene la palabra el señor consejero.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Gracias, señor presidente.

Señor Gamón, si analiza usted su intervención, creo que estamos bastante de acuerdo con lo que estamos debatiendo. ¡Y lo hemos debatido tantas veces que, al final, nos vamos a convencer mutuamente! Solamente le falta un pequeño detalle: que reconozca que Fomento está haciendo un esfuerzo, ¡está haciendo un esfuerzo! Otra cosa es que no sea el que todos queremos. Pero, hombre, eso hay que reconocérselo a Fomento: está haciendo un esfuerzo importante.

Por ejemplo, en el tema de la electrificación, no estaba prevista, usted lo sabe. O sea, que ustedes habían diseñado un corredor Cantábrico-Mediterráneo o una mejora de esa línea sin electrificar. ¡Y eso es una pega importante para esa línea! Imagínese si nosotros hubiésemos seguido en la misma dinámica: ¿qué sería esa línea Zaragoza-Teruel-Valencia sin electrificar? Sería complicado de entender.

Es decir, que ha habido adelantos, ha habido mejoras, se está trabajando en los proyectos y estamos ahí, intentando mejorar.

¿Con respecto a qué se puede mejorar el servicio? Pues lo vengo diciendo desde que he llegado aquí, yo creo que ya me lo han escuchado muchas veces y por eso estoy trabajando: para mejorar el servicio. Pero, además de mejorar el servicio puntualmente, y usted hablaba de la línea del tren directo y ya le quiere alguna parada... Bueno, eso es otro servicio más, pero, al final, un tren que pare no va en poco tiempo. O sea, si lo hacemos parar, pues llegará a la hora que llegue, y nuestro objetivo es prestar servicio a los ciudadanos de una manera integral (el tren en unos casos, el autobús en otros; habrá trenes que no tendrán que parar y otros que tendrán que parar) y mejorar la

infraestructura para conseguir un mejor servicio para los ciudadanos.

Pero, además de esa mirada tan cercana, que es muy importante de cara a los ciudadanos, yo creo que tenemos que elevar un poco el nivel y el punto de mira sobre cuáles son los objetivos que tenemos en ese corredor, porque ese corredor tiene otras expectativas, sobre todo de desarrollo económico, que son las que nos tienen que hacer también avanzar a medio plazo, y son mejorar esas comunicaciones entre, como he dicho, una zona tan importante como el Levante, con una zona tan importante como es Zaragoza, el valle del Ebro y el País Vasco.

Y esa es la política global que yo intento —no sé si lo he conseguido— transmitirles a sus señorías, que yo intento seguir en el tema del ferrocarril, en el tema del tren, en concreto en ese corredor: en primer lugar, seguir potenciando la infraestructura, seguir potenciando los servicios y, como digo, fundamentalmente, conseguir conectar las dos áreas económicas más importantes.

Y, para eso, ¿qué estoy haciendo? Pues estoy haciendo, primero, quejarme del convenio, y lo he manifestado claramente, porque yo me quejo del convenio aunque mi partido esté en Madrid. Y no me duelen prendas en pactar con el Partido Popular en Valencia, ¡porque mi objetivo no es dejar contentos a unos y a otros!, mi objetivo es mejorar los servicios de los ciudadanos y mejorar las posibilidades económicas de nuestra comunidad autónoma, y yo entiendo que lo que tengo que hacer es defender esos intereses, y definiendo que tenemos que mejorar los servicios porque nos cuesta un esfuerzo importante a los aragoneses, y tenemos que mejorarlos.

Pero, por otra parte, pretendo que esos dos espacios económicos consigamos conectarlos y tener unos objetivos comunes. Y ustedes lo valorarán como lo valoren, pero yo creo que es muy importante conseguir que dos gobiernos de diferente signo consigamos tener unos objetivos comunes y que, fundamentalmente, estemos de acuerdo en que queremos unir los espacios económicos.

Nosotros necesitamos pactos con los puertos. Es cierto que tenemos pactos con el de Tarragona, con el de Santander, con el de Bilbao, con el de Sines; pero, para nosotros, el puerto de Sagunto y el puerto de Valencia van a ser referentes en las mercancías a nivel mundial durante los próximos años, y nos interesa estrechar esas relaciones. Así lo ha entendido también el Gobierno valenciano.

Y esa es nuestra política a medio plazo: elevar un poco más el nivel, no pensar solamente —que es cierto— que hay que mejorar cuatro puntos en los que la velocidad es a treinta y se puede mejorar a cincuenta, que, ahí, el mantenimiento seguramente habrá que mejorarlo, no tengo ninguna duda. Pero lo que yo le pido es elevar un poco el nivel de la discusión, el nivel del entorno en el que nos movemos, conseguir el eje Cantábrico-Mediterráneo, un eje que, por fin, no pasa por Madrid, un eje que pasa por Zaragoza, que conecta los dos mares, que conecta las dos regiones más importantes, económicamente, del país, y Zaragoza está en medio. Y son objetivos que compartimos con los valencianos.

Pues yo creo que esa es mi política y eso es lo que intento: aunar esfuerzos, quejarme, mejorar lo inmediato, pero, sobre todo, pensar en el futuro. Y el futuro pasa por tener relaciones *joint ventures* con comunidades autónomas que tienen los mismos objetivos, esté quien esté.

Y eso es lo que yo pretendo, me critiquen o no, porque, al final, venir a hablar —y vengo encantado— de que si en el tren hay que poner un tornillo en la traviesa o hay que ponerle dos —dicho con todo el cariño del mundo—..., pues sí que es importante, sí que es importante, porque, si no, el tren no funciona, pero yo les pido elevar un poquito más el nivel. Vamos a ver si, efectivamente, ese corredor tiene sentido, que yo creo que lo tiene, no solamente para los viajeros, sino también para las mercancías, y esas son las oportunidades que yo quiero poner en valor dentro de nuestra política en ese eje entre Zaragoza-Teruel-Valencia.

Yo voy a seguir siendo reivindicativo con Madrid, le he puesto las pegas que creo que tengo que ponerle. El convenio sigue sin firmarse porque tenemos que ver una situación global de Aragón, y se ha comprometido el ministerio a que lo vamos a seguir analizando, y no tengo ninguna prisa. ¡Ustedes tampoco tienen ninguna prisa en firmar el convenio!, el servicio se sigue dando, se sigue prestando, y lo que yo pretendo es conseguir de ese convenio lo mejor para nuestros ciudadanos.

Y con respecto a la vía que se abre con la Generalitat Valenciana, pues la verdad es que yo soy muy optimista. Creo que, en el tema de mercancías, ellos tienen ya una empresa pública mixta en este caso, con empresas privadas, para operar desde el punto de vista de mercancías en la Comunidad Valenciana y en otras comunidades autónomas. Nos han ofrecido esa posibilidad y la vamos a estudiar, porque creo que puede ser interesante para nuestra plataforma entrar a participar en una empresa pública con la Generalitat Valenciana para el desarrollo de operaciones en el tema de mercancías en nuestra comunidad autónoma.

Y eso es un poco lo que les venía a contar. Y lo que quiero que me critiquen, precisamente, es, un poco, lo global, ¿no? Porque lo puntual, primero, no es responsabilidad de este consejero, es una responsabilidad del Adif, es una responsabilidad de Renfe; mi responsabilidad es empujar para mejorar esos servicios, pero, desde luego, del servicio puntual, pues les pido que no me pidan responsabilidades, porque... porque no.

Yo lo que voy a hacer es defender con todo mi interés y mi tozudez el que eso se cumpla, y conseguir los mejores servicios para los ciudadanos.

Nada más, y muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor consejero.

A continuación tienen la palabra los representantes de los grupos parlamentarios.

No estando presente el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el representante del Grupo Chunta Aragonesista, señor Fuster.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señor presidente.

Y gracias también, señor consejero. Bienvenidos los miembros de su equipo también, y gracias por la información.

Yo sé que, de este asunto, hemos debatido en sucesivas ocasiones, y hubo recientemente dos comparecencias, de usted y del director general, y, por tanto, vamos a aprovechar esta circunstancia, al margen de que algunos grupos, además de esa comparecencia, planteamos también proposiciones no de ley, que ya se debatieron, y algunas preguntas sobre estos mismos temas, cuyas respuestas tengo delante y que ahora ha reiterado en la respuesta al grupo proponente.

Yo voy a hacerle caso y voy a intentar hacer un debate por elevación, intentando ver la cuestión de fondo por encima de las pequeñas circunstancias locales y particulares, de las que ya debatimos, que ya votamos, pero que, en el fondo, yo estoy convencido de que, evidentemente, porque garanticemos las paradas en Ferreruela o en Cutanda, eso no va a garantizar la existencia de un gran eje Cantábrico-Mediterráneo. Será, en todo caso, al revés: si se consolida un gran eje y un corredor, al final, Cutanda y Ferreruela también acabarán siendo beneficiadas directa o indirectamente. Eso lo tenemos muy claro.

Y quiero recordarle que fue precisamente mi grupo, en este caso en el Congreso de los Diputados, quienes arrancamos ese compromiso del Plan especial para Teruel, que lo planteamos específicamente para cuestiones como esta (lo digo para el corredor Cantábrico-Mediterráneo), y otra cosa ha sido el devenir posterior y el incumplimiento de las expectativas, al menos en cuanto a los plazos temporales, de lo que se incluyó en ese plan.

Antes de entrar en concreto en esta línea o en este corredor o en este trazado, sí que quería hacer una reflexión respecto al simplismo que a veces puede deducirse de las palabras —no de usted, de usted y nuestras— respecto a cuando queremos hacer una comparación fácil entre el autobús y el tren. No se trata de comparar en términos de rentabilidad económica la rentabilidad del uso del ferrocarril y del autobús. ¡Ya lo sabemos!, ¡eso es así!, es así ahora, era así antes y es también así en todos los lugares. Pero hay una rentabilidad social, hay una sostenibilidad que no se mide y que no se cuantifica en pesetas, hay una recomendación de las instancias europeas y españolas.

Quiero recordarle a este respecto el borrador de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, elaborado por el Gobierno del Partido Socialista, que en su punto 6.5.3 habla específicamente de que hay que adecuar el sistema de tarificación del transporte público, y está referido especialmente al ferrocarril, para incentivar su uso frente a modos menos sostenibles. Quiero decir que el que los ciudadanos viajen en ferrocarril debe ser un objetivo por encima de cuestiones de costes de explotación. Es un objetivo, porque, ¿cuánto vale la seguridad que pueda representar el transporte público en ferrocarril?, ¿cómo se cuantifica la seguridad o cómo se cuantifica la sostenibilidad? Y, ojo, yo soy el primero que digo que los trenes vacíos son poco sostenibles, ¿eh?; los trenes vacíos, consumiendo combustible o energía y yendo vacíos, eso es muy poco sostenible.

Por tanto, lo que yo digo es que lo que hay que intentar en todos los casos —tenemos después otra

comparecencia y otra iniciativa en esta misma dirección—, lo que hay que intentar es que, ya que hemos hecho el esfuerzo —y digo «hemos» porque, como contribuyente, creo que hemos hecho todos el esfuerzo—, a través de los presupuestos públicos, para conseguir dotarnos de unas infraestructuras de un alto coste económico, que han requerido una alta inversión, que se ha destinado el dinero a construir unas infraestructuras y unas vías con características de alta velocidad, que se han traído de otras inversiones posibles que se podían hacer, y todos hemos decidido, a través de nuestros representantes, que se hicieran esas inversiones, ya que se ha hecho, tenemos que ser los primeros también en luchar por conseguir la máxima rentabilidad. Porque —lo apuntaba también el portavoz del grupo proponente—, al final, el coste de explotación de una unidad es el mismo de llevarlo de Zaragoza a Teruel, es el mismo; pero, si van cincuenta personas, pues, evidentemente, la rentabilidad de todo tipo es la que es, y si fueran los ciento cincuenta o los ciento noventa, pues, evidentemente, estaríamos cumpliendo un doble objetivo: rentabilidad social, sostenible, de seguridad, etcétera, y, además, le daríamos sentido a las inversiones que hemos estado haciendo.

Lo digo porque es fácil también —yo lo entiendo desde la perspectiva de Gobierno, cuando se le bombardea o se les plantean muchas iniciativas de mantenimiento de servicios ferroviarios—, que me diga: «Oiga, no me diga usted que me gaste aquí todos los millones, porque, para ciento ochenta mil pasajeros, mire cómo me sale el viaje...». Sí, pero no es ese el debate. Quiero decir que hay que hacerlo con independencia de esa circunstancia, y el objetivo debe ser que no sean ciento ochenta mil, sino que, con esos cinco millones que nos gastamos como convenio, acaben siendo trescientos mil porque hemos conseguido unos mejores horarios, porque hemos conseguido dar respuesta a demandas reales de la población, porque hemos conseguido mejorar, porque, con la comodidad, con el confort, vayan más usuarios porque lo han considerado interesante, etcétera. Y en esa línea —y ahora entro ya directamente en la línea concreta que estamos hablando, la de Zaragoza-Teruel-Valencia—, en esa línea, yo creo que hay mucho terreno que recorrer.

Aquí hemos planteado varias iniciativas al respecto, y, ¡qué duda cabe!, la línea más rentable de todas ellas, de todos estos servicios que se pueden prestar en ese corredor (digo el limitado al caso aragonés de Zaragoza, Teruel y Valencia; luego hablaremos de todo el corredor en su conjunto), es evidente que la línea Zaragoza-Teruel-Valencia puede ser una línea rentable desde un punto de vista de explotación. Tiene que haber un mínimo de demandas suficientes, y prestando servicio, claro. Para eso, tendrán que estar totalmente ultimadas las obras y la infraestructura de Teruel hasta Valencia, hasta Sagunto también. Pero evidentemente, hay masa crítica; teniendo en cuenta que no hay conexiones aéreas y que, evidentemente, si el ferrocarril compite y acaba teniendo un servicio que sea competitivo en cuanto a horario, en cuanto a calidad del servicio y aprecio, evidentemente que tendrá usuarios. Pero hasta llegar a ese punto, evidentemente, ese es el camino que tenemos que recorrer.

Yo lamento que, cuando Chunta Aragonesista planteó este punto, ustedes lo votaran en contra aquí. Es verdad que en el Ayuntamiento de Calamocha lo votaron de una manera; en la comarca de Teruel, de otra; en el Ayuntamiento de Teruel, de otra; en la Diputación Provincial, de otra... ¡Hasta cuatro votaciones diferentes! Yo, como su director general no nos lo dejó muy claro realmente, porque el día que él compareció luego se votó también una proposición no de ley y ustedes no lo votaron, yo, de sus palabras, he creído entender que usted está de acuerdo con la creación y lo está defendiendo, y, por tanto, yo creo que es ociosa la discusión. Todos, todos estamos de acuerdo en conseguir para Aragón y para Valencia un servicio directo, y yo no entro en las circunstancias técnicas de si pudiera convenir o no, o los tiempos que pueden perderse, si le pueden restar mucha competitividad o no al servicio.

Creo también que hay que dejar trabajar a los técnicos y elaborar sus propuestas sin atarles y sin presionarles, sin constreñirles el propio planteamiento en exceso.

Pero, que estemos todos de acuerdo, yo creo que es un paso adelante. Esto, hace cinco años no lo decíamos. Ahora, todos los grupos políticos estamos de acuerdo en que haya un servicio ferroviario directo entre Zaragoza, Teruel y Valencia, y que es bueno para Aragón, es bueno para Valencia, es muy bueno para Teruel, porque le coloca en el mapa, y además, y en esto coincido totalmente con usted, es muy bueno para el futuro, es muy bueno para que en este corredor se generen dependencias, se generen hábitos de uso, se generen demandas que vayan conformando finalmente la necesidad de la existencia del corredor, porque los corredores no se crean de la noche a la mañana, es una suma constante de usuarios, de demandas que se van produciendo, etcétera.

Y este servicio —y por eso me parece muy bien que se empeñe en su consecución y que busquemos los aliados necesarios, en este caso, evidentemente, el Gobierno valenciano— es un servicio que generará esa costumbre de uso, esa demanda, esa necesidad de que el corredor, ya en su conjunto, todo él, desde el Cantábrico al Mediterráneo, tiene sentido. Pero, bueno, esto es más de la mitad del corredor, desde Valencia a Zaragoza es más de la mitad del corredor; por tanto, es muy importante que se pueda conseguir.

Tengo alguna duda, señor consejero. Aunque usted no lo ha dicho así ahora, no sé si exactamente es así, pero, mediáticamente al menos, sí que ha aparecido así: que ustedes, como que estaban utilizando la consecución de este servicio, con coste, lógicamente, al propio Ministerio de Fomento, porque se está hablando de una conexión ya de larga distancia y que afecta a dos comunidades autónomas. Totalmente de acuerdo: debe pagarlo y debe sufragarlo el ministerio y unir las ciudades tercera y quinta de España; es difícil de explicar que no se haga y que, si se hace, no lo sufrague el propio Ministerio de Fomento. Es algo que tenía que estar desde hace veinte años, pero, claro, la infraestructura lo hacía —y todavía lo hace, en parte— muy poco viable. Yo estoy de acuerdo.

Lo que no sé es si, para conseguir este objetivo, se debe utilizar la firma del convenio, o no, como elemento de presión, entre otras cosas porque yo no sé si

al Ministerio de Fomento le preocuparía mucho o no que tuviéramos o no tuviéramos este convenio. Yo creo que los interesados principales en la firma de este convenio somos los aragoneses, por eso dedicamos una parte importante de nuestro presupuesto para hacerlo.

Yo no sé si se cabreará mucho —entre nosotros, aquí, y en confianza—, ¿se cabreará mucho el Ministerio de Fomento si posponemos y no firmamos el convenio, y eso les hará apostar por lo otro? Yo creo que son vías independientes. Hay que conseguir un buen convenio, y me parece bien que se prorrogue lo necesario si con eso conseguimos adecuar algunos horarios, conseguimos la adscripción de unidades nuevas, que se cumplan los términos del anterior, que se evalúe un poco lo que se ha hecho..., todo eso me parece bien, y, desde luego, no nos vamos a jugar aquí, por dos meses arriba o abajo, no nos vamos a jugar la calidad del propio servicio que se puede conseguir con la firma de un convenio. Pero lo otro yo creo que es una reivindicación, y se lo ofrezco como sugerencia, es una reivindicación que supera el propio marco de existencia del convenio, por mucho que tenga que ver y que hablemos de trenes que van por ese mismo corredor; la reivindicación del tren directo es una primera fase, un primer paso para el futuro corredor, y el corredor sí que forma parte de un compromiso escrito formal del Plan estratégico de infraestructuras de transporte y del Plan específico de Teruel, y generar las demandas y necesidades para que ese corredor tenga sentido y sea posible es una obligación del Ministerio de Fomento.

En este sentido, creo que hay alguna iniciativa pendiente, al menos de mi grupo, y hubo otra en su momento, del corredor. Espero que podamos darle todo el apoyo desde las Cortes de Aragón para que usted tenga más argumentos o más respaldo, y en esto, si tiene que involucrarse personalmente el propio presidente del Gobierno, pues que se haga lo que haga falta, porque este es un objetivo estratégico a largo plazo. Yo me he alegrado cuando usted ha hecho referencia a que intentáramos elevar el listón, porque esto sí que es muy importante. Igual que ha sido muy importante que usted le enseñe al consejero no solo Zaragoza y Barcelona, que todos sabíamos dónde estaban y todos las conocíamos, sino que vea las plataformas logísticas, que vea que Plaza es una realidad, que vea que Platea lo será, que lo podrá ser, y que vea, por tanto, que a Valencia le conviene estar, porque, si no, muchos flujos portuarios podrán venir, efectivamente, desde Tarragona o desde Bilbao o desde Gijón o desde Cantabria, porque va a ser un destino apetecible desde el punto de vista de la distribución de mercancías. Bueno, pues eso es un acierto en la gestión, porque se evidencia la necesidad.

Y también hay que hacerle ver al Gobierno..., que ya sé que no gusta mucho desde Madrid esto de ver los corredores que no son radiales y que no salen desde Madrid (no a este Gobierno, este es un problema conceptual de los gobiernos centrales desde siempre). Este es un gran corredor, que se está demostrando ahora, por carretera, desde que la obra está finalizada (al menos, desde Valencia hasta Huesca se puede ir ininterrumpidamente), se está demostrando con los aumentos de tráfico que se han generado y, por tanto, con la rentabilidad social que produce ver

que una inversión importante que se ha hecho después atrae y tiene una efectividad real, y, por tanto, se está rentabilizando también económica y socialmente la inversión que se ha hecho.

Yo creo que es importante, y ahora queda demostrar la conveniencia del corredor ferroviario, no solo por el Cantábrico-Mediterráneo —que, evidentemente, sí—, sino por la propia plataforma logística de Zaragoza, por la estrategia logística aragonesa. Será más fácil poder conseguir la reapertura del Canfranc y la apertura de una travesía, de un paso por el Pirineo, si tenemos un corredor ya generado que no sea solo para conectar Zaragoza con Francia o con el resto de Europa, sino que sea, gracias a esa conexión, para conectarlo con un corredor entero, como es el Cantábrico-Mediterráneo, además del corredor Madrid-Barcelona y otros.

Por tanto, bueno, yo creo que, en este tipo de cuestiones, podemos estar de acuerdo.

Y termino con una consideración que fue objeto de debate aquí, pero que no se aprobó y no se entró en ese debate, que redundaba, a menor escala, pero redundaba también en el corredor...

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Señor Fuster, vaya terminando, por favor.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Sí, sí, voy terminando. Ya lo he advertido, señor presidente, que terminaba con esta breve idea.

Hizo nuestro grupo una propuesta de que se estudiaran dos medidas, una de las cuales era el restablecimiento del servicio diurno de larga distancia entre Alicante y Bilbao por Teruel, servicio que se realizó en su día por el *Sol de Levante* y el tren TER. Ese servicio, que se suspendió por el mal estado de la vía y que se llevó —y sigue yendo— hasta Tarragona haciendo un rodeo de ciento y pico kilómetros (creo que de casi ciento cincuenta kilómetros) para hacer el mismo recorrido de mercancías y llegar hasta Valencia, ahora que la línea ya está en unas condiciones no óptimas, pero, desde luego, muy mejoradas, sería bueno intentar rescatarlo para lo mismo también: para ir generando esa sensación de existencia del corredor, para ir generando esas demandas que lo hagan posible. Y aunque ustedes lo votaron en contra porque formaba parte de una iniciativa global, espero que estén de acuerdo y espero por su parte que lo ponga entre sus objetivos también, para conseguir hacer de esto un corredor de futuro importante para Aragón, para Valencia y, por tanto, para el Estado español.

Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Fuster.

Por parte del Grupo del Partido Aragonés, señor Ferrer.

El señor diputado FERRER GÓRRIZ: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor consejero, a usted y a las personas de su equipo que le acompañan.

Yo quiero empezar agradeciéndole las explicaciones que usted ha dado, porque yo creo que su intervención ha tenido dos grandes apartados claramente

diferenciados. El primero, en el que ha explicado pormenorizadamente todo el estado en el que se encuentran la vía y las siguientes actuaciones que están haciendo en este momento, es decir, ha entrado primero en lo que ha sido la travesía, el tornillo en la travesía..., cosa que, bueno, pues también satisface que haya dado esta relación tan pormenorizada. Pero yo creo que lo mejor de su intervención ha estado en lo último: estoy muy de acuerdo con usted en que hay que elevar el nivel, porque, elevando el nivel, los tornillos y las travesías se solucionan ellos.

Y las paradas intermedias o no, ya veremos si esto es rentable para el operador que lo haga, el hacerlas o no, porque yo creo que, en esta reunión que ha tenido usted con el consejero de la Comunidad Valenciana, en la que se han puesto de acuerdo en algunos objetivos —difícil, porque son dos comunidades distintas, con intereses distintos—, pero creo que en lo que se han puesto de acuerdo es importantísimo para elevar, precisamente, ese nivel. Yo creo que el confluir intereses de dos comunidades autónomas que en su parte sur, en Teruel, siempre han estado yo diría que íntimamente ligadas, íntimamente unidas, porque siempre ha sido más fácil ir a Valencia que a Zaragoza —siempre, menos ahora—, pues esto ha hecho que haya unas buenas relaciones, de forma que los propios empresarios valencianos han sido los que han pensado, por ejemplo, la plataforma logística de Teruel, Platea, para establecer tanto aduana como puerto seco como naves de logística industrial, aprovechando, naturalmente, las dificultades y aglomeraciones que tienen en Valencia y en toda la parte sur.

Por lo tanto, yo le felicito muy sinceramente por haber conseguido un objetivo, que creo que, con esta simple reunión y trabajando en este esquema, todos los demás problemas van a quedar solucionados, y van a quedar solucionados en ciudades intermedias como Teruel, naturalmente, que nos vamos a beneficiar de ese corredor que haya entre las ciudades tercera y quinta de España, y que es necesario en estos momentos.

Yo participo también de lo que ha dicho usted: que sea reivindicativo. Porque, bueno, todos conocemos el estado de las dos partes de la línea, es decir, Zaragoza-Teruel, que en este momento está en un estado aceptable, con visos de tener la licitación en fechas muy próximas, y, sin embargo, la otra, en la que también me ha satisfecho ver que algunas palabras del señor Gamón, del portavoz del Partido Popular, pues es que están en el *Diario de Teruel* de ayer (los baches que hay), y, en algunas cosas, algunas palabras las pone en boca del consejero valenciano, es decir, que ellos ya conocen también el estado de la vía en la parte turolense (no hasta Segorbe, sino en la parte turolense), y su preocupación es, precisamente, estos —digamos— tramos pequeños que impiden que la velocidad pudiera ser mayor y que impiden tener un tráfico adecuado y de altas prestaciones, una línea de grandes prestaciones, esto es lo que está —digamos— impidiendo, naturalmente, que en este momento se pudiera establecer esta comunicación directa.

Pero, bueno, yo pienso que eso, uniendo objetivos y no siendo —estoy seguro de ello— el ministerio (el Adif) insensible a ello, pues va a hacer que estos pequeños problemas, o grandes problemas, que es lo

primero que te dicen los de la plataforma del ferrocarril (las veintidós toneladas y media por eje o las limitaciones de velocidad a treinta bajando el Ragudo que en este momento están), pues son los que impiden poder ser competitivos en tráfico de mercancías y también en el de viajeros, por el tiempo excesivo que se puede emplear en hacer este trayecto.

Pero yo veo también muy bien esa iniciativa que usted ha tomado de o bien participar en Logitren, esa empresa pública que tiene la Generalitat Valenciana, o bien con el Adif o bien de la forma que estime conveniente. Esa es, yo creo, su labor: ver qué es más beneficioso para Aragón.

Pero, desde luego, coincido totalmente en que esto es elevar el nivel de lo que estamos discutiendo, esto es de verdad llegar a conclusiones mejores para todos, y, en definitiva, creo que al final todos nos vamos a beneficiar de eso.

Yo querría también decirle que esta apuesta estratégica es importante y viene de lejos. O sea, el hecho —ya lo he dicho antes— de que los empresarios valencianos elijan Teruel y puedan llegar hasta Zaragoza es una apuesta estratégica importante. Pero no queda solamente ahí, y también en las declaraciones del consejero de Valencia hablan incluso de la A-40. Yo siempre he dicho que poner tráfico de mercancías en Zaragoza, bien por autovía, viniendo del sur, bien desde Valencia, con una vía alternativa a los dos tramos, a las dos principales comunicaciones que hay en este momento, que es por Madrid y por la costa, es importantísimo para Aragón. Ya no solamente es importantísimo para Teruel, que parece que en este debate siempre sea Teruel el que se queja o el que no tiene comunicaciones —siendo verdad—; pero, siendo importante para Teruel, yo creo que también lo es, y mucho, para Zaragoza, es un asunto de envergadura para comunidad autónoma.

Y creo que ahí, insisto, es donde tienen que estar nuestras felicitaciones: en que siga por ese camino, señor consejero; en que logre usted al final, de verdad, ese primer inicio del Santander-Mediterráneo; que las actuaciones sigan con el esfuerzo de Adif y, por supuesto, con el del Gobierno de Aragón, con el convenio que se firma cada año, que creo que es importante, porque esto ha permitido que no se hayan abandonado definitivamente algunas de las líneas, y, en definitiva, pues que logre usted esas cotas mayores y que eleve el nivel. Estamos completamente de acuerdo con usted.

Le felicitamos por lo que ha conseguido hasta el momento y le animamos, por supuesto, a que siga trabajando en esa línea, que creemos que es la adecuada y la acertada.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Ferrer.

A continuación tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Socialista. Señor Berdié, por favor.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor consejero, y los miembros de su equipo que le acompañan.

También ha sido grato para el Grupo Socialista escucharle una vez más, porque yo creo que en principio, ha dejado dos cosas claras: una, que existe una política del Gobierno de Aragón acerca de la movilidad y, dentro de la movilidad, acerca del ferrocarril, y una política clara también en las líneas de ferrocarril, que, sin depender directamente del Gobierno de Aragón (esto es, dependiendo del ministerio), el Gobierno de Aragón y su consejería, en este caso, tiene una política activa.

Y yo, desde ese punto de vista, creo que su exposición convence, y, desde luego, al Grupo Socialista le convence plenamente, porque usted ha hablado claro y ha hecho lo que desde el punto de vista del Grupo Socialista creemos que se debe hacer.

En primer lugar, yo destacaría de su intervención que en 2007 usted se dirige al ministerio planteándole una posición política clara del Gobierno de Aragón por escrito, negro sobre blanco, y, por lo tanto, desde ese punto de vista, la posición política de su Departamento y del Gobierno con respecto a esta línea está meridianamente clara y es incuestionable. No se puede cuestionar aquello que está escrito negro sobre blanco, y por eso yo creo que no se cuestiona, ¿no?, desde los grupos políticos, tal como han intervenido. Yo así lo veo: no hay un cuestionamiento de la posición política del Gobierno.

Por otro lado, con las sombras y las luces de las actuaciones del ministerio en la línea, hombre, usted ha destacado como segundo punto varias actuaciones. De las actuaciones puntuales que ha destacado a lo largo del tiempo, seis, con unas inversiones que si no he contado mal, están en los diez millones de euros por parte del ministerio, según los datos que usted ha aportado. Bueno, se explicita que durante este tiempo ha habido actuaciones, y además ha explicitado que le hubiera gustado que hubiera habido más.

Ha recordado —yo creo que no está mal recordarlo y no viene mal recordarlo cada vez que hay una comparación de este tipo, que hay muchas y variadas, como usted ha dicho— que es tanto el interés del Gobierno por el ferrocarril que la aportación de veinticinco euros por usuario del Gobierno de Aragón es una importante demostración (en este caso, no negra sobre blanco, sino monetaria) evidente del apoyo que se pueda utilizar ese medio.

Y luego yo destacaría, en nombre del Grupo Socialista, lo que usted ha dicho de que hay una respuesta política para la movilidad. Yo quiero destacar la frase exacta que ha dicho, que ha sido contundente: «Autobús para distancias cortas, tren para largas distancias». Yo creo que esa es la base y el punto de partida de la sostenibilidad, más allá de otro tipo de debates acerca de la sostenibilidad, el tener claro ese concepto de, como medio de movilidad, autobús para distancias cortas, tren para distancias largas, y más en una comunidad que no tiene más de sesenta o setenta municipios con estaciones y tiene, sin embargo, más de setecientos municipios. Esa claridad política yo creo que es la que, a lo largo de su exposición, ha ido demostrando que la actividad con respecto a esta línea por parte del Gobierno de Aragón es, dentro de lo que cabe, bastante buena por bastante activa.

Y ha terminado reconociendo al Gobierno central la actividad que ha llevado en esta línea, y, sin

embargo, ha vuelto a destacar por segunda vez que necesita un mayor impulso esa propia línea.

Claro, cuando, desde la responsabilidad política, se combina el reconocimiento de lo que ahí está hecho más la exigencia de lo que se cree que se debe hacer, yo creo que caben pocos resquicios para la crítica, aunque no están mal tampoco o las críticas matizadas que se puedan hacer —y, de hecho, se han hecho algunas— por parte de la oposición. Sin embargo, por parte del Grupo Socialista, la valoración es muy positiva, y le felicitamos por su actuación.

Por terminar, yo no me quiero extender en aquello de lo que todos hemos hablado y que nos parece también una importante línea de trabajo, que es la reciente reunión con el responsable en esta materia de la Generalitat Valenciana, el interés conjunto de ambas comunidades y, por lo tanto, una nueva línea de trabajo, fruto también, desde luego, de la iniciativa política del Gobierno de Aragón en este caso y también, naturalmente, porque así lo ha querido, por parte del Gobierno valenciano.

Creo que, avanzando en esa línea, sin ninguna duda, se seguirá mejorando la línea Zaragoza-Teruel-Valencia, como se ha ido avanzando, sobre todo en los últimos tiempos.

Nada más, y muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Berdié.

Tiene la palabra el señor consejero para contestar a todos los intervinientes.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Fuster, en primer lugar, agradecerle sus intervenciones. Yo creo que ha explicado muy bien, casi tan bien como lo querría haber explicado yo, el tema del bus y del tren. Es cierto que son dos modos de transporte que tenemos que dejar aparte, pero es inevitable, como usted bien ha explicado, que, en momentos puntuales, tengamos la tentación todos de introducir la comparación.

Pero, en todo caso, yo sigo apostando por que son modos complementarios, que son modos necesarios, imprescindibles, cada uno en su apartado: el bus, no me cansaré de seguir apostando por él, sobre todo en el Aragón del interior, que son muchísimos pueblos; por otra parte, la apuesta por el tren, yo creo que, como también lo ha dicho muy bien el señor Berdié, nuestra apuesta se demuestra con el presupuesto, y, en el presupuesto, todos los años los aragoneses hemos aportado casi cinco millones de euros por mantener esas líneas.

Yo creo que el convenio, en su momento, fue bien firmado, ha sido un instrumento importante para mantener ese modo de transporte, que de otra forma seguro que hubiera desaparecido en líneas como la de Teruel o la de Canfranc. Y creo que, solamente por eso, ya es importante haber tenido el convenio y haberlo mantenido. Lo que yo intento ahora es que no sea un convenio de adhesión, en el que yo me sume al convenio y lo mantenga, sino que lo que intento en este momento procesal es que yo pueda utilizarlo, es sacar algo más.

Es cierto que se podía separar el tren directo, que no tendría que estar en el convenio, que debería aparecer en otras líneas diferentes; pero el momento en el que estamos negociando es este, y yo quiero utilizar las armas que yo tengo para poder sacar lo que yo quiero sacar de la relación con Renfe.

También yo creo que el ministerio está interesado, ¿por qué no?, ¿cómo no va a estar interesado en que se firme el convenio con Aragón? Si desapareciera el convenio, las líneas de media distancia y las líneas regionales, prácticamente, desaparecerían o tendrían que desaparecer. Entonces, yo creo que Renfe también está interesado en mantener esas líneas y mantener el convenio. Y, si no, por su parte, también lo hubiera roto ya desde el principio si se hubiese puesto intransigente.

En todo caso, yo estoy utilizando mis «armas» —entre comillas— para la negociación. Lo utilizo lo mejor que sé, y creo que al final llegaremos a acuerdos.

Desde luego, creo que han captado perfectamente mi intervención cuando yo decía de subir un poco el nivel con el tema de la línea Mediterráneo-Cantábrico. Yo creo que ese es el objetivo a medio plazo. Es cierto que eso, a corto, es un objetivo que a lo mejor no contenta a cosas puntuales de las que tenemos ahora mismo que mejorar, pero si nosotros —yo, el otro día, le ponía el ejemplo creo que fue al consejero valenciano—, si Zaragoza tiene AVE es porque estamos entre Madrid y Barcelona; estoy seguro de que nadie hubiese puesto Zaragoza como primer punto de desarrollo del AVE si no hubiésemos estado entre los dos puntos. Entonces, para Zaragoza y para Teruel, estar entre dos zonas como el Mediterráneo y el Cantábrico creo que es una oportunidad, y es por donde tenemos que seguir trabajando. Eso le va a ir fenomenal a Teruel, a Teruel sobre todo, porque, evidentemente, Teruel está entre Zaragoza y Valencia, ¡no nos engañemos! Es lo mismo que le pasa a Zaragoza: que está entre Madrid y Barcelona.

Entonces, esa tiene que ser la línea: tenemos que conseguir la mayor para que, al final, el resto de los servicios, el resto de las posibilidades que va a desarrollar la línea desde el punto de vista de viajeros y, sobre todo, también desde el punto de vista de mercancías y desde el punto de vista económico se puedan desarrollar. O sea, que, en ese sentido, pues muchísimas gracias por compartir las inquietudes y los objetivos que tiene la consejería en estos momentos, y yo espero conseguir esos objetivos.

También al señor Ferrer, pues, bueno, agradecerle también sus palabras.

Con la Generalitat Valenciana no hablamos de carreteras porque lo hemos dejado para una segunda reunión. Ahí dejamos pendiente hablar de la A-40, hablar también de otro tema que a mí me preocupa, que son las carreteras que comunican los dos territorios, las limítrofes, esas que, cuando llegas, sales del territorio aragonés y te encuentras con una magnífica carretera en Valencia, o al revés. Entonces, en esos ejes de comunicación entre las dos comunidades autónomas, en concreto entre Valencia y nosotros, intentar hacer ahí un convenio o hacer alguna línea de actuación conjunta para mejorar esas infraestructuras.

Lo que sí que, aun sin hablar de la A-40, sí que me quedé gratamente sorprendido..., bueno, gratamente

sorprendido, no, pero que confirmó mis teorías sobre la A-40 que yo había manifestado aquí. No sé si han tenido ocasión de leerlas o no, pero dijo concretamente por qué era optimista, que eran los dos mismos argumentos que yo había utilizado aquí: por una parte, porque habíamos consensuado el trazado, que era un trazado consensuado por las tres administraciones, y que, además, el compromiso de las consejerías de Medio Ambiente para avanzar en el tema del estudio medioambiental era un compromiso firme de las tres consejerías. Recuerdo que así lo manifesté, y, a la salida de la reunión, sin haber hablado en la reunión previamente de la A-40, pues se confirmó lo que yo les había dicho. Entonces, bueno, pues la verdad es que me quedé gratamente sorprendido y agradecí la intervención, porque significa que, evidentemente, estamos los dos en la misma línea.

Señor Berdié, muchísimas gracias por sus palabras. Yo creo que, evidentemente, estamos en la línea adecuada, y vamos a seguir trabajando. Es un trabajo de todos; es un trabajo que, si tenemos objetivos claros todos los grupos, pues al final lo conseguiremos. Y le agradezco el apoyo que, como siempre, le presta al Gobierno.

Y en general, a todos los que han participado, pues les agradezco el tono de sus intervenciones.

Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor consejero.

Terminado este punto del orden del día, pasaríamos al tercer punto: asimismo, comparecencia del consejero de Obras Públicas, a petición de seis diputados del Grupo Popular, al objeto de informar sobre los nuevos servicios ferroviarios Avant entre Calatayud-Zaragoza y Huesca-Zaragoza, y la nueva política de precios del AVE.

Para comenzar este punto, procede que el señor representante del grupo parlamentario solicitante, el señor Torres, tome la palabra. Señor Torres, cuando quiera.

Comparecencia del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes para informar sobre los nuevos servicios ferroviarios Avant entre Calatayud-Zaragoza y Huesca-Zaragoza, y la nueva política de precios del AVE.

El señor diputado TORRES MILLERA: Gracias, señor presidente.

Tenemos una mañana muy ferroviaria, y es obvio que, si hablamos del AVE y hablamos del Avant, no estamos hablando de la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel. Eso es algo que ha quedado claramente visto en la comparecencia anterior; al menos, de momento, señor consejero.

Pero me gustaría comenzar mi intervención encuadrando cuál es el objeto de esta comparecencia. El objeto de esta comparecencia es el que surgió en abril y mayo de 2008 —no olvidemos que esta comparecencia se pidió el 7 de mayo—, y en aquel momento tenía unas cuestiones muy concretas. Analizaré cuáles eran entonces y en qué situación estamos ahora, por

centrarnos en el objeto concreto, que es analizar la entrada en servicio y la continuación, ya que hemos tardado once meses en tener la comparecencia, del servicio de los trenes Avant, fundamentalmente en sustitución de los antiguos regionales, de los TRD, o de los S-508 —si no me falla la memoria, son los trenes que había entonces—, y cuál era la política tarifaria del AVE, porque también en aquellas fechas hubo una subida que a todos los partidos políticos, incluso a los del Gobierno, a muchísimos colectivos, a muchas plataformas y a los usuarios, nos pareció escandalosa, en cuanto al AVE.

Como digo, el 24 de abril se conoció que se iban a poner doce nuevos trenes, según algunos medios de comunicación, o seis trenes rápidos Avant, según otros. Lo cierto es que eran seis trenes rápidos y, además, se mantenían seis, que luego fueron siete (los antiguos regionales), es decir, trece servicios entre Zaragoza y Calatayud, entre Huesca y Zaragoza. En concreto, eran siete entre Zaragoza y Calatayud y seis entre Zaragoza y Huesca.

Y además, en esa misma época se conoció que había una subida del 20% de las tarifas del AVE. Recordarán sus señorías, aunque hayan pasado once meses, que aquello ocasionó mucho revuelo y mucha noticia.

El señor Morlán, secretario de Estado de Planificación del Ministerio de Fomento, anunció el 5 de mayo que, evidentemente, había que mejorar los servicios, que había que mejorar los horarios, que había que adecuar los horarios de los trenes, pensando en la alta velocidad y, sobre todo, pensando en las necesidades de sus usuarios, fundamentalmente estudiantes, trabajadores y otros colectivos, fundamentalmente eso.

Y en lo que se refería a la subida del 20%, recordarán sus señorías, porque la frase fue muy sonada (la dijo él, pero también la dijo la ministra), que se dijo que tenía que subir un 20% porque la normativa de la Unión Europea obligaba a que los ingresos y los gastos estuvieran equilibrados, un equilibrio de costes, porque el AVE no era un servicio público. ¿Se acuerdan ustedes de la famosa frase tanto de la ministra como del secretario de Estado?: «El AVE no es un servicio público».

Bien es verdad que el 13 de octubre de 2008, varios meses después, en concreto cinco meses después, el propio señor Morlán manifiesta en unas declaraciones en una visita a Huesca que: «Sigo teniendo pendiente la adecuación de horarios y la mejora de los servicios Avant». Eso está publicado en todos los medios de comunicación. Desde luego, en Huesca tuvo mucha repercusión, porque, efectivamente, reconocía que cinco meses después no había habido ninguna modificación con respecto al servicio Avant.

A mí me gustaría recordar también, como antecedente para todas sus señorías y para el consejero, las iniciativas que ha habido sobre este particular, que han sido muchas en las Cortes: por ejemplo, hubo una proposición no de ley —hablo del servicio ferroviario— en relación con los trenes de media distancia y en relación con la alta velocidad, que sería lo equivalente a la comparecencia que hoy tenemos; después hubo una PNL, la 224/05; pero más cercanas, hubo una comparecencia del consejero en febrero de 2006, a petición del Partido Popular, para hablar del servicio

y las tarifas del AVE; hubo una comparecencia del consejero en febrero de 2007, a petición de Izquierda Unida, para hablar del análisis del abandono de las inversiones del Canfranc y la reestructuración de las medias distancias (las medias distancias son las que sustituyen los Avant por los anteriores); hubo una proposición no de ley de Chunta Aragonesista en noviembre de 2005 sobre precios y tarifas; hubo una proposición no de ley en enero de 2007, del Partido Popular, sobre discriminación en los precios del AVE, discriminación —se entiende— de otras ciudades españolas en relación con Zaragoza; hubo una proposición no de ley del Partido Popular, en mayo de 2008, sobre los servicios Avant (quiero recordar a sus señorías que esta proposición se presentó a la vez que esta comparecencia, y las Cortes ya la aprobaron en mayo o junio de 2008, en Pleno, una proposición no de ley del Partido Popular), y, posteriormente a esta comparecencia, tendremos una proposición no de ley, en este caso de Chunta, también para hablar del Avant, que es la 35/09; además de eso, ha habido muchas preguntas sobre el particular, fundamentalmente del Partido Popular y de Chunta Aragonesista.

Pero ha habido un acuerdo (Pleno de la Diputación Provincial de Huesca de 5 de mayo) que quiero recordar, porque fue por unanimidad de los cuatro grupos allí presentes (del Partido Socialista, del Partido Popular, del Partido Aragonés y de Chunta Aragonesista), denunciando el servicio deficiente, en ese caso, entre Huesca y Zaragoza, denunciando los horarios, que no se ajustan a las necesidades de los usuarios, y denunciando los precios. Eso fue el 5 de mayo de 2009..., perdón, el 5 de mayo de 2008, señor consejero, quería decir. Efectivamente, el 5 de mayo de 2009, no sé si habrá un acuerdo de la Diputación Provincial, pero ahora mismo... ¡No soy como la consejera, que ponía la bola de cristal y hablaba con las monjas fallecidas! Yo no tengo esa virtud. Evidentemente, me he confundido, fue en mayo de 2008.

En el mismo mayo de 2008, el Partido Popular presentó una iniciativa en el Congreso de los Diputados sobre este mismo asunto. También, el diputado nacional Ramón Moreno ha hecho una serie de preguntas en el Congreso, en las que, por cierto, la ministra contesta a una de las preguntas sobre las subidas del AVE (subidas del AVE, recuerdo a sus señorías, del 20%): contestó la ministra que la subida todavía era insuficiente, que aún había que subirlo más. Eso figura en la contestación por escrito de la ministra Álvarez.

Y muy recientemente, en el mes de febrero, el Ayuntamiento de Calatayud también se ha manifestado por la mejora de los servicios, adecuación de horarios, etcétera, en relación con el Avant.

Como verán, han sido muchísimas cuestiones institucionales, y no voy a recordar todas las iniciativas de plataformas ciudadanas, de usuarios, de asociaciones en defensa del ferrocarril, etcétera, porque se acabaría el tiempo sin entrar en el meollo de la cuestión, sin llegar hasta hoy. Pero seguro que el señor consejero las tiene perfectamente en sus dossiers, ¿no?

A mí me gustaría recordar algún dato más para que sepamos con exactitud de qué estamos hablando.

El 4 de octubre de 2008, hace unos meses, conocimos que hubo un acuerdo entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Castilla y León —repito:

entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Castilla y León; hay ya otras comunidades donde también se reúnen, aunque en esa, señor Berdié, además de reunirse, consiguen acuerdos— por el que el tramo del AVE entre Madrid y Valladolid deja de considerarse larga distancia, pasa a ser considerado media distancia, y eso supone un abaratamiento del precio del billete del 38%, señorías, ¡del 38%!

Voy a dar un dato: el recorrido entre Madrid y Valladolid es, prácticamente, el mismo (son en torno a ciento ochenta kilómetros) que hay entre Zaragoza y Lérida, y no creo que ese descuento se haya aplicado, por ejemplo, a un usuario que va de Lérida a Zaragoza, o viceversa. ¡Eso es un claro ejemplo de discriminación! Pero, además, en ese mismo acuerdo, se ha llegado a acuerdo —valga la redundancia— sobre bonos de descuentos que todavía no se han aplicado en Aragón. No son los mismos bonos que los que se han aplicado recientemente, son diferentes y no se han aplicado todavía, no son ni Web ni Estrella; estos se han aplicado muy recientemente, y hablaré sobre ellos al final.

El 27 de octubre de 2008 conocimos, en un análisis interno de Renfe, un dato, y es que los peores resultados de explotación de toda España del ferrocarril son los que corresponden a Aragón, en este caso la alta velocidad. ¡Son datos de Renfe! Yo creo que son datos de Renfe en los que hablaba de la alta velocidad y, fundamentalmente, del Avant, fundamentalmente de los servicios de medias distancias. Claro, nos deberíamos hacer la pregunta de por qué, señor consejero.

Y yo voy a dar más datos antes de llegar a la situación actual: en Francia, la política del tren de alta velocidad, del TGV francés, según las encuestas que han hecho entre usuarios y las encuestas que han hecho entre no usuarios, pero que tienen que hacer recorridos entre las ciudades en las que hay TGV, es que, al final, el TGV, la alta velocidad francesa, la conclusión que sacó el ministerio fue que es un tren que los ciudadanos lo veían como elitista. Y, en consecuencia con ello, empezaron a aplicar tarifas más bajas y flexibles, hasta tal punto que el TGV francés tiene trayectos que son, por kilómetro, un 45% más baratos que la alta velocidad española —en concreto, nuestra línea—, un 45% más baratos. Eso ha supuesto una multiplicación de los usuarios y, en consecuencia, una multiplicación de los servicios, y, al aumentar los servicios, supone que también todo el mundo tiene cómodo en los horarios. Eso es lo que tendríamos que pedir desde el Gobierno de Aragón también.

Recientemente, hemos conocido que Renfe va a poner o ha puesto en estos días —no tengo ese dato todavía— unas nuevas tarifas, un poco en la misma línea que lo que estoy hablando del sistema francés, con lo que han llamado billetes Última Hora, billetes Web y billetes Estrella. Pero, claro, señor consejero, eso no nos va a afectar en el tramo Zaragoza-Calatayud, no nos va a afectar porque, si afecta, a la vez perjudicará al Avant, por ejemplo; no va a afectar en los tramos Zaragoza-Madrid, no va a afectar en los tramos Zaragoza-Barcelona, porque no somos estación de inicio ni somos estación de destino, somos estación de paso.

Ese tipo de medidas, de tener alguna consecuencia positiva, señorías, en mi modesta opinión, solamente

sería en el AVE entre Zaragoza y Huesca o, mejor dicho, entre Huesca y Zaragoza (porque, obviamente, el de Huesca es destino), solamente sería entre Zaragoza y Huesca. Pero no olvidemos que todos los usuarios de Zaragoza sacan el billete con reserva, con lo cual, cuando el tren sale vacío desde Huesca (solo hay uno, solo hay uno), ya tiene la mayoría de sus plazas vendidas, con lo cual, seguramente, tampoco afectaría. Pero, afectar, solamente sería en eso.

¿Y cómo estamos hoy?, ¿cómo estamos hoy? Tenemos, señorías, exactamente los mismos servicios Avant que en mayo de 2008. Es decir, el Gobierno de España ha incumplido su compromiso, y yo no sé si el Gobierno de Aragón, en esas reuniones a las que hacía referencia el señor consejero, se lo ha recriminado o no; pero, si se lo ha recriminado, señor consejero, que sabe que cuenta con mi apoyo para recriminárselo, el resultado no puede ser más descorazonador: seguimos teniendo exactamente los mismos servicios (cuatro regionales y tres Avant desde Calatayud, y tres regionales y tres Avant desde Huesca).

Segunda cuestión. Ya hemos dicho, sobre precios, que es un 38% más barato el trayecto Valladolid-Madrid que lo que se nos aplica a nosotros. Pero es que yo le digo más, una cuestión más: es un 11% más caro el tramo Huesca-Zaragoza o Zaragoza-Calatayud, un 11% más caro que el tramo Madrid-Toledo, y es prácticamente el mismo. ¡Un 11%!

Pero le voy a dar un dato que, seguramente, el señor consejero conoce. ¿Con quién compite este tren? Con el autobús? —usted lo ha insinuado antes con las distancias cortas y las distancias largas—. El tren, en los mismos recorridos entre Huesca-Zaragoza y Calatayud-Zaragoza, el tren es un 66% más caro que el autobús. El billete de esta mañana —que me he preocupado de llamar a la estación para comprobarlos todos—, el billete de esta mañana Madrid-Toledo es 9,45, como digo, un 11% más barato que el de Calatayud o el de Huesca; pero es que el billete de autobús de Zaragoza a Huesca es 6,25, y el billete de autobús de Zaragoza a Calatayud es 6,47, cuando, en ambos casos, el Zaragoza-Calatayud vale casi once euros y el Zaragoza-Huesca vale 10,50. Con esos precios, es absolutamente normal lo que he dicho antes: que dice Renfe que los peores resultados de explotación de toda España en medias distancias sean los de Aragón.

¿Qué tenemos que hacer para que esto sea de otra manera y no sigamos perdiendo servicios? No hemos avanzado, estamos exactamente igual que en mayo: nuestros problemas son que los horarios no son competitivos. Mire, ¿una cosa que haría competitivos los media distancia de Calatayud o de Huesca? El apeadero de El Portillo, si no me equivoco, lleva seis meses en funcionamiento: los trenes Avant no paran en el apeadero de El Portillo, con lo cual a un ciudadano le sale mejor ir en autobús o en coche, porque llega antes a destino, que si tiene que ir en tren, llegar hasta Delicias, hacer un transbordo en Delicias, coger un taxi, etcétera.

¿Por qué no pueden parar en El Portillo? El apeadero de Goya, que sería otra alternativa para que esos trenes llegaran al centro de la ciudad, apeadero que, por cierto, sus señorías saben —y, si no, permítanme que se lo recuerde—, tendría que haber estado inaugurado para la Expo, todavía no está en funcionamiento,

y la Expo se inauguró hace nueve meses. No está en funcionamiento. Pero, como digo, los Avant no paran en los apeaderos.

Y, desde luego, señor consejero —y, con esto, termino en esta primera intervención—, si la política del Gobierno es que el AVE no es un servicio público, evidentemente, además del 20% que se subió en abril-mayo del año pasado, se ha vuelto a subir el 1 de enero, se seguirá subiendo, y usted podrá enseñarnos y decirnos aquí todas las reuniones que tiene, pero los resultados que tenemos no son los adecuados, no son los adecuados.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Torres.

A continuación, tiene la palabra el señor consejero, para contestar al interviniente.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Gracias, señor presidente.

Señor Torres.

Hay cosas en las que usted no dice todos los datos —luego voy a intentar explicarles—. Pero, en todo caso, a mí, por enmarcar la comparecencia, para lo que me ha servido fundamentalmente y lo que pretendo de este debate es analizar si Calatayud y Huesca, en estos momentos, tienen buenos servicios de transporte público en sus relaciones con Zaragoza o con otras partes del territorio. Entonces, eso es lo que voy a intentar analizar, que creo que, al final, es lo que nos interesa, ¿no?, si tenemos buen servicio o si no tenemos buen servicio y se puede mejorar o en qué puntos podemos mejorar.

Aunque, por empezar, le diré que sí, la conclusión final es que el Avant que salía de Calatayud a las siete de la mañana, pues si ha desaparecido, no sé si estamos de acuerdo en que ese ha sido uno de los problemas que ha tenido la puesta en marcha de estos servicios, y lo hemos reivindicado, y así se ha manifestado en numerosas ocasiones.

Pero yo creo que el debate también es un poco más amplio, y, a mí por lo menos, me va a servir o quiero que me sirva para analizar cómo están funcionando esos servicios. Entonces, el planteamiento que yo me he hecho con esta comparecencia es analizar cómo estábamos antes y cómo estamos ahora y cuáles son las posibilidades que tenemos para mejorar lo que ahora mismo tenemos.

Entonces, según mis datos y según lo que yo he podido o me han podido recoger de las intervenciones que ha habido en otras ocasiones, antes (es decir, hasta marzo de 2008), las principales relaciones entre Zaragoza y Calatayud estaban dotadas con cuatro trenes regionales diarios en cada sentido, a las que habría que añadir las conexiones con Madrid vía el Estrella, el regional exprés, etcétera, que, como saben, paraban en todos los pueblos y que muchas veces efectuaban su recorrido por la noche. La duración del trayecto en esos trenes era de cuarenta minutos, un tiempo de servicio que yo creo que es razonable teniendo en cuenta que entre Calatayud y Zaragoza hay noventa kilómetros, y, asimismo, yo creo que había unos horarios de conexión buenos, con salidas

de Zaragoza a Calatayud a las siete de la mañana y llegada a las siete cuarenta y salida de Calatayud-Zaragoza a las siete cincuenta y llegada a las ocho y media. Estos horarios permitían desplazarse a ciudadanos para ir a trabajar, para ir al médico, etcétera; sin embargo, con estos horarios y en esas condiciones, las tasas de ocupación apenas alcanzaban el 10% en 2008 —o sea, que estamos de acuerdo—.

La oferta de plazas de cada tren era de ciento treinta y ocho plazas, y los viajeros que se desplazaban fueron los siguientes: en 2006, una media de doce viajeros por tren; en 2007, 11,8, y en 2008, casi quince (14,8). Es decir, estamos hablando de entre diez y quince viajeros por cada tren, lo que supone entre cuarenta y sesenta viajeros diarios en cada sentido. Ahora, en estos momentos, por tren, tenemos once conexiones entre Zaragoza y Calatayud en cada sentido (tenemos seis AVE, tres Avant, un tren regional y un tren Estrella).

Con respecto a los TRD que les he enunciado anteriormente, los tiempos de viaje se han acortado de una manera razonable: oscilan entre los veinticuatro minutos si se realizan en AVE y los treinta minutos si se realizan en un Avant, si bien es cierto que a primera hora, como le he dicho antes, no existe un Avant, a primera hora de la mañana como tal, en las relaciones Zaragoza-Calatayud, y, sin embargo, sí que existe un AVE a las siete de la mañana que llega a Calatayud a las siete veinticuatro.

En este trayecto, el precio del viaje, tanto con Tarifa Web (que es de 6,70 euros) como con Tarifa Estrella (10 euros), porque usted solamente cuenta la tarifa normal, pero hay que contar también que hay otro tipo de tarifas y otro tipo de precios, y entonces, además de la que usted dice, yo le recuerdo que, con la Tarifa Web son 6,70 euros y con la Tarifa Estrella, 10 euros, que son inferiores al billete sencillo del Avant, que son 10,80, como usted ha dicho (10,85, en concreto). Y además, en el primer caso, todavía es más barato que el abono de veinte viajes, que salen a 7,59 euros cada viaje.

Yo tengo aquí todas las tarifas, donde aparecen las diferentes posibilidades, y creo que hay que recordar esas posibilidades: por una parte, el abono de veinte y cincuenta viajes, la Tarifa Web y la Tarifa Estrella. Entonces, ahí es cierto que el Avant cuesta 10,85, pero también es cierto que, con diferentes tarifas (con la Tarifa Web o con la Tarifa Estrella), tenemos posibilidades de ir a Calatayud en AVE por 6,70 o, si es con un bono de veinte viajes, a 7,59. Estoy describiendo lo que hay; si hay algún error, pues creo que no lo tengo, pero...

Como le digo, el billete base en Avant se sitúa en 10,85. Además, Renfe aplica diferentes descuentos que no son acumulables, pero tiene una política de descuentos, que son: ida y vuelta tiene un descuento del 20% si vuelven en el mismo día; ida y vuelta en distinto día es un 10% hasta quince días después de la ida; la tarifa infantil, para niños de cuatro a trece años, un 40% de descuento; el carné joven, un 25%; la «tarjeta dorada», de un 25% a un 40%; por grupos de diez a veinticinco personas, un 15%, y el Abono Tarjeta Plus, de veinte a cincuenta viajes, que, como le he dicho, tiene una validez para treinta días naturales a partir de la primera reserva formalizada y que

da unos precios bastante razonables en esta utilización del tren.

Como le digo, en los Avant existe el Abono Tarjeta Plus, que a mí me consta que está funcionando, que tiene las siguientes características: lo que le decía de los treinta días y que, además, tiene una validez de seis meses; la formalización de la plaza es obligatoria, permite un máximo de una por tren. Y los precios en concreto son: para el abono de veinte viajes, 7,59, y para cincuenta viajes, 4,73 euros.

A estos descuentos y tarifas que les he nombrado, hay que añadir la Tarifa Web —también se la he nombrado— y la Tarifa Estrella de Renfe, que pone a disposición de los usuarios para viajar en AVE, en alta velocidad y largas distancias. La Tarifa Estrella permite obtener hasta un 40% de descuento en todas las clases de plazas, siempre que la compra se realice con una antelación mínima de siete días. La Tarifa Web permite obtener hasta un 60% de descuento en todas las clases de plazas sentadas para determinados días y trenes; el plazo mínimo de antelación en la compra son quince días.

Con respecto al número de usuarios que emplean los Avant, sigue siendo muy similar a los que tenían los TRD: durante el período abril de 2008-febrero de 2009, el promedio de lunes a viernes, estamos en una media de ciento catorce viajeros diarios, es decir, cincuenta y siete por sentido o, lo que es lo mismo, unos dieciocho o diecinueve viajeros por tren en cada dirección.

Quería hacer un inciso sobre el autobús, por ver un poco también la demanda que en estos momentos está soportando el autobús entre Calatayud y Zaragoza, fundamentalmente. A la demanda de viajeros, como le digo, hay que añadir que, por bus, tenemos que la línea concesionaria Zaragoza-Calatayud-monasterio de Piedra ha trasladado en concreto a sesenta y una mil personas en el año 2008 en una de las líneas, y otra, a cincuenta y cuatro mil, es decir, con un horario de oferta de servicios bastante razonable (en concreto, son trece posibilidades de viaje por autobús entre Zaragoza y Calatayud). Los precios ya los ha dicho usted, pero, en muchos casos, esos precios son incluso superiores al precio del Avant con abono de cincuenta viajes.

Bueno, en concreto, entre Calatayud y Zaragoza se vienen a trasladar, aproximadamente, unas doscientas personas por el servicio público, entre autobús y tren, unas doscientas personas. Esta es la masa crítica que tenemos en estos momentos para trasladar con el uso del transporte público.

Con respecto a la conexión Huesca-Zaragoza y Zaragoza-Huesca, la situación en el corredor Huesca-Zaragoza, antes eran siete las relaciones en cada sentido entre Huesca y Zaragoza y el tiempo de viaje oscilaba entre los cincuenta minutos y la hora y diez minutos. Ahora tenemos seis conexiones por tren entre Zaragoza y Huesca: un AVE, tres Avant y dos trenes regionales. Yo creo que tienen buenos horarios (en concreto entre Zaragoza y Huesca, yo creo que el problema no son los horarios), tanto a primera hora de la mañana como a última hora, y tanto con servicios prestados con Avant como con TRD. Los tiempos de viaje son, aproximadamente, de una hora y seis minutos frente a los cuarenta y dos.

Y el precio del billete es inferior con respecto a los TRD. Al igual que en el caso de Zaragoza-Calatayud, sobre este precio Renfe aplica las tarifas que le he dicho, los descuentos, que no se los voy a repetir porque son los mismos. Y al igual que en la otra línea, para los Avant existe, además, el Abono Tarjeta Plus, que tiene las mismas características que le he comentado y que les voy a evitar. En concreto, por ir a lo concreto, el precio entre Huesca y Zaragoza por viaje con un Abono Plus de veinte viajes sale a 7,28; entre Huesca y Tardienta, a 3,47, y entre Zaragoza y Tardienta, a 6,66. Y con el abono de cincuenta viajes: entre Huesca y Zaragoza, a 4,54; entre Huesca y Tardienta, 2,16, y Zaragoza-Tardienta, 4,17. Además, como le digo, también hay que añadir los descuentos de la Tarifa Estrella y la Tarifa Web.

Ya sé que esto es un poco confuso, pero estamos analizando la situación actual, sobre todo por cotejar si los datos están correctos, son los mismos.

Con estas tarifas, como les decía, los precios de viaje son incluso inferiores a los TRD o a los de los Avant.

Con respecto al número de usuarios que emplean los Avant, siguen siendo muy similar al de los TRD: durante el período abril de 2008-febrero de 2009, el promedio entre Huesca y Zaragoza es de ciento tres viajeros, es decir, cincuenta y dos viajeros por sentido o, lo que es lo mismo, diecisiete por tren. Al igual que en el caso anterior, la oferta en autobuses yo creo que es amplia, y los precios del billete se sitúan en torno a los 6,25 euros.

Hay otro compromiso con respecto a la puntualidad Zaragoza-Calatayud-Huesca, y, después de analizar la situación en otras líneas (comparado con Toledo), bueno, pues, en este caso, Renfe Operadora aplica los mismos criterios de compromiso de puntualidad en las líneas Huesca-Zaragoza, Calatayud-Zaragoza, Madrid-Segovia-Valladolid, Málaga-Córdoba y Barcelona-Lleida, es decir: demoras superiores a quince minutos, devolución del 50%, y superior a treinta minutos, devolución del 100% del billete.

Cuando entraron en servicio los Avant, el Gobierno de Aragón, a través de la Dirección General de Transportes, se puso en contacto con Renfe para explicarles que la entrada en servicio había supuesto un cierto descontento porque se había perdido la primera relación entre Calatayud y Zaragoza y, además, no había un Avant a Lleida. Quiero remarcar que, en el caso de las conexiones con Lleida, la puesta en funcionamiento de nuevos servicios y de nuevas prestaciones del AVE ha supuesto que se utilicen más servicios. En este sentido, quiero informarles de que el Ministerio de Fomento nos comunica que Renfe Operadora está estudiando nuevos horarios en la línea Calatayud-Zaragoza-Huesca y que es sensible a las demandas de la zona.

Con respecto al AVE y la política de precios del AVE, el otro asunto de esta comparecencia, la modificación de la oferta comercial como consecuencia de la puesta en servicio del AVE Madrid-Barcelona, que se produjo el 20 de febrero de 2008, supuso igualmente un incremento del 85% de la oferta de plazas que Renfe realizaba sobre Zaragoza y propició un incremento de viajeros del 76% en las relaciones que tienen origen o destino en la capital aragonesa. Para que

ustedes se hagan una idea, el total de viajeros que llegaron o salieron de Zaragoza en el mes de marzo de 2008 fue de ciento noventa y un mil seiscientos setenta viajeros, mientras que, en el mismo período de 2007, los clientes de los servicios de Renfe fueron de ciento cuarenta y cinco mil cuatrocientos doce. Por su parte, el nivel medio de ocupación de los trenes AVE de las relaciones con Zaragoza fue en aquel mes del 79%.

En total, los nuevos servicios puestos hace más de un año en las relaciones entre la capital aragonesa y la Ciudad Condal supusieron veintidós trenes AVE diarios: diez en el sentido Zaragoza-Barcelona y once en sentido opuesto. El total de plazas que Renfe ofrece en esta relación es de ocho mil trescientas treinta y siete, con un incremento del 141% respecto a las que tenía.

Por lo que respecta a la relación Zaragoza-Madrid, se han mantenido las frecuencias (treinta y siete en ambos sentidos), aunque se ha incrementado el número de plazas, de diez mil quinientas a trece mil seiscientos cuarenta y cinco (un 30% más), debido, fundamentalmente, al cambio de vehículos, ya que todos los servicios han pasado a prestarse con trenes AVE.

Por otra parte, las conexiones que Renfe ha programado entre Barcelona y Sevilla y entre Barcelona y Málaga tienen también parada en Zaragoza, y los tiempos de viaje desde Zaragoza con ambas capitales son de tres horas y media, aproximadamente, con Sevilla y de cuatro horas cincuenta minutos con Málaga.

Así pues, las características del servicio que presta Renfe en el corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona lo convierten en uno de los que cuentan con mayor oferta de trenes AVE de España, en concreto cincuenta y ocho servicios diarios, que solamente supera Córdoba. Se han hecho, además, refuerzos dependiendo de momentos puntuales de la demanda.

Con respecto a las tarifas, entre las características del servicio que Renfe realiza para Zaragoza destaca la estrategia comercial implantada por la operadora, que ha supuesto la introducción de las nuevas tarifas, la Web y la Estrella, que permiten adquirir billetes con precios reducidos, y la del puente AVE, que es un billete abierto para un trayecto que se puede utilizar durante un año a partir de la fecha de la compra. La gestión de estas tarifas, no obstante, no incide en la oferta de las plazas que ofrecen en el corredor, ya que, por una parte, el volumen de los billetes con la tarifa es poco significativo en proporción con la totalidad de plazas que se ofrecen y, por otra parte, las plazas no confirmadas son puestas a la venta en cada uno de los trenes.

Esta es la situación que en estos momentos tenemos. Yo creo que tenemos, pues, unos buenos servicios en estos momentos en Zaragoza, en Huesca y en Calatayud; que tenemos que recuperar el viaje de las siete de la mañana, y en ese sentido es en el que nos hemos relacionado y estamos hablando con Renfe. Pero, en su conjunto, creo que tenemos unas más que aceptables conexiones con AVE y que las tarifas, no solamente con el precio general, sino con las posibilidades de diferentes tarifas que tenemos en estos momentos, como en el resto del Estado, pues permiten la utilización de estos servicios a unos precios más que razonables.

Y esto era lo que le quería decir en esta primera intervención.

Gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor consejero.

A continuación tiene la palabra el señor Torres para la réplica.

El señor diputado TORRES MILLERA: Gracias, señor presidente.

Mire, señor consejero, yo creo que, si usted analiza su intervención, verá que hay contradicciones en la misma. O sea, no se puede decir que se está satisfecho con los servicios, con las frecuencias y con los precios y, a la vez, decir que somos reivindicativos con el Ministerio de Fomento porque no estamos de acuerdo.

Mire, muchas veces, desde el Gobierno se acusa a la oposición de que presentamos una comparecencia o una interpelación o una iniciativa y no saben de qué vamos a hablar. Aquí estamos hablando ahora mismo de los servicios de Avant y de los precios del AVE. Los precios del AVE subieron un 20% el año pasado y han vuelto a subir este año. Eso no ha cambiado para nada, haya o no haya reivindicado usted.

Pero es que, además, le voy a decir una cosa: ¿no le preocupa a usted, señor consejero, no le preocupa a usted que los mismos usuarios que tenían los pésimos TRD sean usuarios del Avant? ¿No le preocupa eso? O sea, la iniciativa se presentó en mayo, ¿y en qué hemos avanzado desde mayo? ¿No hemos avanzado en nada, señor consejero! Y no dudo de sus reivindicaciones, pero no me diga que no es chocante que usted diga en esta sala, que lo acaba de decir, que existe cierto descontento, que es lo que le traslada usted a Fomento en mayo, y en mayo contesta que Fomento es sensible a ese cierto descontento. ¡Es lo que ha dicho usted! Pero, claro, en octubre tiene que reconocer el señor Morlán que no ha cumplido su compromiso de mejorar los horarios, ¡y hoy siguen siendo los mismos, exactamente los mismos!

Mire, usted me ha hablado de una serie de descuentos de Renfe que son iguales para toda España: el 20% por ida y vuelta, el Abono Tarjeta Plus, lo de veinte y treinta viajes en treinta días, la Tarjeta Dorada, el Carné Joven... Son los mismos en toda España, y esos ya existían antes de la entrada en funcionamiento de los Avant en Aragón, antes. Pero es que yo le digo una cuestión: las mismas promociones y descuentos que el Ministerio de Fomento, Adif, etcétera, aplican a los billetes en Aragón están aplicando a los billetes entre Málaga y Córdoba, entre Barcelona y Lérida, entre Madrid, Segovia y Valladolid y entre Madrid y Toledo, con lo cual, si nosotros partimos de un billete un 11% más caro que el de Toledo, ¡los descuentos también se aplican sobre ese 11%! seguimos siendo más caros que Toledo; si somos un 38% más caros que Valladolid, como también aplican las mismas medidas a los usuarios de Segovia-Valladolid, seguimos siendo un 38%. ¡Si a mí me parece de maravilla que apliquen esos descuentos a Valladolid, a Segovia...! Lo que pedimos, lo que pedía usted, lo que pedía el Gobierno de Aragón, lo que pedían las plataformas, lo que ha pedido la Diputación Provincial de Huesca, lo que ha pedido el Ayuntamiento de Calatayud, el Ayuntamiento

de Huesca, lo que han pedido estas Cortes por unanimidad —recuerdo, en mayo-junio de 2008, estas Cortes, por unanimidad—, es que no hubiera un trato discriminatorio. Y lo hay y lo sigue habiendo, tenemos lo mismo que tuvimos en mayo, no se han cumplido esos compromisos.

Mire, el tratamiento del Gobierno hacia el ferrocarril en Aragón es lamentable. O sea, han hablado del AVE por Teruel antes: la electrificación tenía que estar en 2009 y no está; no voy a remontarme a Mercé Sala, la desclasificación de las vías a clase C y el cierre de estaciones, pero tienen abandonada la zona oriental de la provincia de Huesca, hasta el punto de que esta comisión rechazó hace dos meses una iniciativa de este grupo sobre el ferrocarril de la zona oriental, que ha tenido que volver a llevar el Grupo Socialista en el Ayuntamiento de Monzón para intentar aprobarlo.

Mire, ¿qué vemos nosotros del ferrocarril? Que la semana pasada se hundió parte del tramo en Cella y que ayer hubo un accidente en Riglos porque descarriló un tren. Señor consejero: descarriló un tren cuatro horas después, solo cuatro horas después de que la ministra dijera en el Senado que los proyectos del Canfranc eran obsoletos e inútiles (empleó las expresiones «obsoletos» e «inútiles»). Seguramente, cuando dijo lo de inútil se estaba mirando al espejo, ¿es que no me cabe otra explicación!, ¿no podía ser otra cuestión! Cuatro horas después descarriló un tren en un tramo que no ha querido renovar el Gobierno, y si el Gobierno hubiera puesto en marcha ese proyecto «obsoleto» e «inútil», ayer no hubiera descarrilado ese tren. Mire, para el ferrocarril en Aragón, para las infraestructuras, es una auténtica desgracia que tengamos a esa señora de ministra.

Ha dicho antes «la empresa pública de mercancías con Valencia», señor Berdié, según he entendido al consejero, la empresa es una iniciativa de Valencia, que vinieron a explicar y a informar, y el Gobierno de Aragón entra. Me imagino que usted, para ese tema, le explicaría cuáles son las carencias de las infraestructuras ferroviarias que tenemos, porque, claro, ¿qué empresa va a venir por un ferrocarril que se hunde o por un ferrocarril que se descarrila? Solamente querrán ir por el trazado Barcelona-Lérida, ¡exclusivamente querrán ir por ese!, ¿no querrán ir por otro, señor consejero, y usted lo sabe!

Aquí estamos picoteando, pero picoteamos en todo de infraestructuras: en la A-40, en la A-68, en la 232, en la nacional II, en el Canfranc, en la travesía central del Pirineo... ¡Es todo un picoteo!

Usted dice que se dirige al ministerio reivindicando. ¿De qué nos ha servido, señor consejero, de qué nos sirve si no hemos avanzado? No dudo de su buena voluntad, no dudo de su capacidad de acción, ¡pero no nos sirve de nada y hemos visto que en Valladolid sí que sirvió! ¿En qué hemos avanzado?

Fíjese, usted ha dicho, y puedo estar de acuerdo, que autobús en distancias cortas y tren en largas. ¿A qué se refieren esas distancias? ¿Quiere decir que vamos a abandonar las cercanías?, ¿vamos a dejar de hacer las cercanías? ¿Quiere decir que no vamos a hacer el...? El Avant ¿qué es?, ¿distancia corta o distancia larga?, ¿qué es el Avant? ¿O el contrato-programa?

Oiga, por cierto, señor consejero, usted está hablando de que el contrato-programa es una demostración del interés del Gobierno de Marcelino Iglesias por el ferrocarril... El contrato-programa supone el 0,0008% del presupuesto de la comunidad autónoma, el interés del Gobierno de Marcelino Iglesias por el ferrocarril vale un 0,0008%.

Y si ahora vamos a cambiar de idea sobre las cercanías y vamos a cambiar de idea sobre el contrato-programa y vamos a cambiar de idea sobre el Avant y no avanzamos, mire, yo creo una cosa, señor consejero: el Gobierno viene a gobernar, no a aprender para, cuando lleva ya varios años de gobierno, entonces cambiar de idea. ¡El Gobierno viene a gobernar desde el primer día!, y sobre todo, en este caso, a defender los intereses de los usuarios del ferrocarril en Aragón. A eso tenemos que estar, señor consejero.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Torres.

Tiene la palabra el consejero para la dúplica.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Gracias, señor presidente.

Señor Torres, usted ha venido aquí a hacer una ensalada, una ensalada con todos los elementos, y me mezcla aquí todo lo que usted quiere mezclar para, al final, decir que la ministra no le gusta —pues ya lo sabemos: no le gusta la ministra— y que Fomento funciona muy mal. Pero aquí estamos en Aragón, estamos en las Cortes de Aragón, estamos con el Gobierno de Aragón, y usted tiene que hablar de los temas que interesan y en los que podemos nosotros tomar decisiones.

Como comprenderá, yo no voy a ser el que ponga las tarifas AVE en España, ¡ya me gustaría! Si fuera yo el responsable de las tarifas AVE, en Aragón no pagarían los ciudadanos aragoneses... [Risas.] ¿Eh? ¡Claro! Pero, como no lo soy, pues resulta que usted se lo tiene que dirigir a las políticas comerciales de Renfe, del AVE, de cercanías... Ha mezclado todo.

Lo que yo le quiero decir es que hemos venido a hablar de Calatayud-Huesca-Zaragoza, Zaragoza-Huesca-Calatayud. Usted dice que está muy mal: yo le digo que no está tan mal, que tenemos mejores servicios que los que teníamos hace unos meses, el año pasado, y que las tarifas que usted dice —porque usted también reivindicaba: «no vamos a tener los abonos que tienen otras comunidades autónomas»— pues al final se pusieron, y tenemos los abonos de veinte viajes, tenemos abonos de cincuenta viajes... Es cierto que nos falta un horario mejor en el Avant de las siete de la mañana de Calatayud, pero, con todos esos componentes, la realidad es que desplazamos muy poquita gente y que tenemos unos precios razonables y, en algún caso, inferiores al autobús y, en algún caso en el AVE, inferior a los Avant.

La política de Renfe con respecto a los precios se rige por los kilómetros. Cuando usted mezcla Valladolid con Huesca o Valladolid con la línea de Teruel, pues yo creo que ahí no está en lo cierto. Quiero decir que viene en relación con los kilómetros. Y las tarifas son las mismas, o, al menos, eso es lo que a nosotros se nos transmite.

Entonces, bueno, en realidad, de lo que yo venía a hablar era de los servicios, de lo que estamos consiguiendo, de lo que se está haciendo en la línea de Calatayud.

Yo creo que Calatayud, en estos momentos, desde el punto de vista de servicio público, tiene unas buenas relaciones de transporte de viajeros con Zaragoza: tiene el autobús, tiene once frecuencias, con diferentes posibilidades de trenes; tiene unas tarifas pues como en el resto de España, y no va a haber diferentes. Las de Aragón y las del resto de España tienen que ser iguales, y en eso es en lo que estamos trabajando y en eso es en lo que nos vamos a mover.

Como tenemos otra pregunta —me parece— la semana que viene, otra vez con los Avant de Calatayud, seguiremos hablando de lo mismo. Yo creo que de esto podemos estar hablando eternamente, pero yo no sé si da mucho más de sí, porque la realidad es que en estos momentos tenemos encima de la mesa la reivindicación de conseguir un viaje más entre Calatayud y Zaragoza.

Y el objetivo fundamental, ¿cuál sería, de todos? Conseguir que los ciudadanos utilicen más el tren, y ahí sí que les pido yo ideas. ¿Qué vamos a hacer para que esos diecisiete viajeros o catorce o quince viajeros que van y vienen todos los días en cada tren desde Calatayud fueran ciento cincuenta? Porque, al final, la realidad es que estamos moviendo trenes que pueden mover doscientos treinta y ocho viajeros y van utilizados con diecisiete personas, y eso es una realidad que está ahí. ¡Pues claro que me siento responsable!, me siento responsable como todos nos tenemos que sentir responsables. Pero, al final, entre Calatayud y Zaragoza, todos los días se mueven doscientas personas, doscientas personas entre autobús y tren, y, de ellas, ciento cincuenta van en autobús y otras cuarenta o cincuenta vienen en tren. ¡Y no hay más, no hay más masa crítica! Entonces, bueno, vamos a intentar hacerlo rentable también desde el punto de vista económico y medioambientalmente, porque, como he dicho en alguna ocasión aquí, mover un tren con doscientas treinta y ocho plazas para desplazar solamente a dieciséis o diecisiete personas, pues tenemos que ver las posibilidades que nos da de intentar ser un poco más eficientes.

Entonces, lo que he querido demostrar es que, con mejores horarios, antes tampoco venía mucha más gente. No es que hayamos perdido viajeros porque hayamos perdido un viaje entre Calatayud y Zaragoza, no hemos perdido viajeros, incluso hemos mejorado dos o tres viajeros, pero estamos en unas cifras... Antes, el señor Gamón decía el 28%; en cifras absolutas, no sé si eran dos o tres o cuatro viajeros, porque, claro, en cifras pequeñas, el 28% supone muy pocos viajeros más.

La realidad que tenemos es la que tenemos; tenemos la masa crítica que tenemos; tenemos unos servicios que tenemos que mejorar, sin duda; tenemos unas tarifas que, en algunos casos, son mejores que las que había; el Gobierno ha cumplido en bastantes de las cosas que pactó (en el tema de abonos ha cumplido, tenemos los abonos de veinte y cincuenta viajes), y es cierto que tienen que revisar, fundamentalmente, el primer viaje entre Calatayud y Zaragoza, y ahí vamos a estar. A mí me han asegurado que lo están estu-

diando y que lo quieren modificar. Pero la realidad es la que tenemos, señor Torres.

Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor consejero, por sus apreciaciones.

Seguidamente, damos la palabra a los grupos parlamentarios para que intervengan al respecto de esta comparecencia.

Por parte del Grupo Chunta Aragonesista, el señor Fuster tiene la palabra.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señor presidente, y gracias de nuevo, señor consejero.

Bueno, yo me alegro de que usted reconozca que tenemos un problema con los horarios en el caso de Calatayud, porque, precisamente para intentar solucionarlo, hay una proposición no de ley de mi grupo parlamentario que habla exactamente de eso, pero, fíjese, no solo de que haya un tren que permita llegar a Zaragoza a las siete y media de la mañana para trabajar, para ir a estudiar, para todos los servicios que pueda haber, sino que pueda volver también a una hora que a un funcionario le permita llegar y que no haya salido el tren a las dos de la tarde cuando termina de trabajar a las tres, que es el problema que ocurre ahora.

Por tanto, es muy importante, y esto sirve para todo, es muy importante que los horarios intenten dar respuesta a las demandas, que, más o menos —más o menos, no digo que se conozcan al cien por cien—, más o menos, sí se conocen: se conoce cuál es el motivo de los desplazamientos, en este caso concreto de Calatayud a Zaragoza y viceversa; se conoce que hay una cantidad muy importante de personas que van a trabajar todos los días a Calatayud desde Zaragoza y una cantidad muy importante que va desde Calatayud hasta la ciudad. Y el asunto no son los doscientos que ya utilizan el servicio público, yo creo que no tendríamos más que garantizar el servicio para esos doscientos: aquí, lo importante es restar viajeros en la carretera, es decir, que personas que no utilizan el servicio público porque no se amolda a sus características, porque no pueden coger un tren de ida y vuelta o un autobús que se adapte a sus horarios, etcétera, puedan hacer uso del servicio público, porque, a veces por una gestión, a veces gracias a conseguir que un tren salga o llegue media hora antes, un colectivo importante de personas se puede sumar a él.

La prueba de que hay demandas en este sentido es que los propios usuarios se organizan de forma particular, más allá de los servicios que prestan las administraciones o las concesiones públicas, se organizan de forma particular para intentar encontrar un autobús que les dé respuesta, porque no encuentran en la oferta de servicio público que les damos, que se les da desde las administraciones públicas, no encuentran respuesta a esas demandas.

Yo puedo coincidir con usted, y no seré yo el que diga que el número de servicios es incluso excesivo —porque nos colgarían, ¿no?—, pero puedo entender que no creo que el problema sea que en Calatayud, si hay once, que haya trece relaciones ni que haya nueve. Yo creo que no es ese el problema, porque,

efectivamente, se trata de que se dé el máximo servicio posible al máximo de personas posibles, rentabilizando al máximo los recursos. ¿Quién nos garantiza que si, en lugar de haber nueve, hubiera seis, pero con unos horarios mejores, no se concentraran todos los mismos usuarios de los nueve y que se incorporaran algunos más que, gracias a esto, se pudieran incorporar? Pues me gustaría hacer la prueba, porque es probable que se ganara número de viajeros con menos trenes, pero ajustándolos más a las demandas.

No quiero entrar en los pormenores concretos de la propuesta y de lo que entendemos nosotros que debe modificarse porque hay una iniciativa específica para poderse votar después como proposición no de ley, pero sí que quisiera comentar que hay tres aspectos concretos.

Uno, quiénes son los potenciales usuarios, y esto vale para cualquiera de las relaciones, quiénes son los potenciales usuarios, qué tipo de personas (trabajadores, funcionarios, estudiantes, personas que acuden a hospitales, a consultorios médicos, a servicios administrativos de todo tipo, particulares que van de compras o de visita o lo que sea..., etcétera). De todos ellos, hay quienes no tienen problema en los horarios, disponen de su tiempo, de forma que pueden coger un tren u otro y buscarán el que les resulte más cómodo o el que, por tarifa, les convenga más o la comodidad que pretendan; pero hay otros, un colectivo muy importante de usuarios, que son los periódicos, es decir, los que son diarios, los que tienen que ir todos los días, que son, básicamente, trabajadores, funcionarios, estudiantes... Esos son los que son usuarios permanentes, susceptibles, por lo tanto, de utilizar los bonos de veinte billetes, de cincuenta billetes, los billetes de ida y vuelta, por supuesto, etcétera, los que son potencialmente beneficiarios de las mejoras que, por otra parte, la compañía ofrece en su conjunto. Y eso debe ser el objetivo fundamental a la hora de plantear y de prestar un servicio, el objetivo fundamental, porque son aquellos que no tienen flexibilidad en su horario: a quien tiene que estar trabajando a las ocho de la mañana en su empresa o en su Administración Pública en Zaragoza, no le podemos ofertar un tren a las diez de la mañana o no podemos pretender decir que ya tienen un tren o que hay un AVE.

En los Avant es donde está el problema fundamentalmente, lo ha descrito usted muy bien, pero ese es un problema importante, señor consejero, porque llevamos un año con el problema claramente detectado, y, sin embargo, no se ha sido capaz de solucionar algo que, en teoría, era sencillo. Porque fíjese en que hay tres Avant y que tienen el problema de la ida, tanto para Zaragoza como para Calatayud, que tiene que adelantarse necesariamente en los dos casos: en Calatayud, una persona que trabaja a las ocho de la mañana, si llega a las ocho menos cuarto, le da tiempo de ir, porque, en Calatayud, las distancias son muy cortas; pero en Zaragoza, si trabaja a las ocho de la mañana, tiene que estar aquí a las siete y media, porque, si no, no puede hacer el otro desplazamiento para llegar. Pero es que la vuelta también es importante: puede ir, pero, si no puede volver, no le sirve de nada que pueda ir; por tanto, tiene que volver después de que acaban esos trabajos, que sabemos que en la Administración son a las tres de la tarde básicamente,

etcétera. Por tanto, hay que retrasar también ese otro servicio de vuelta. Y, sin embargo, nada decimos, porque está bien, del servicio de por la tarde, que no depende básicamente de un horario, y está bien y no ha habido quejas ni demandas al respecto.

Bueno, pues hecha esa modificación, que no es invertir más ni es gastar más, hecha esa modificación, estoy seguro, y yo creo que podemos estarlo todos, de que se va a incrementar el número de viajeros. Pues ese es el objetivo: que se incremente el número de viajeros porque haya más personas susceptibles de beneficiarse de un transporte público, y, por lo tanto, a la compañía le quitaremos argumentos para cuando haya que reducir plazas o haya que reducir servicios, diciendo: «Oiga, mire usted qué tablas tengo yo aquí de utilización, no me pida usted más trenes, Administración, particulares o Ayuntamiento de Calatayud».

Sin embargo, si damos esa calidad que se ajusta a las demandas de la gente, pues incrementaremos los usuarios y estaremos haciendo lo que hablábamos antes de perfecta aplicación aquí: estaremos cumpliendo el cometido de la sostenibilidad social, medioambiental, de esa movilidad, de esa estrategia de movilidad sostenible..., en todo eso estaremos redundando. Si no, efectivamente, ¿es que es poco sostenible defender que vayan trenes de doscientas cincuenta o de trescientas plazas semivacíos! ¡Es que yo no lo defiendo! Yo quiero hacer todo lo posible para que esos trenes..., no digo que los llenemos con los doscientos noventa, pero que tengan ocupaciones que superen el 50%, sabiendo de lo que estamos hablando, y yo sé que no se pueden llenar once trenes de Calatayud a Zaragoza.

Por tanto, quiero decir que ahí hay que ser objetivos a la hora de hacer ese tipo de reflexiones, porque no hay masa crítica suficiente, a pesar de que hay muchos usuarios particulares que siguen cogiendo el coche porque no tienen opción, no hay nada que se les adapte especialmente. O porque no hacemos lo suficiente, quizás, desde los poderes públicos, para concienciar a la gente de lo importante que es el valor de la seguridad...

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Vaya terminando, señor Fuster, por favor.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Voy terminando, señor presidente.

Y en este caso concreto hay este problema, el de los horarios concretos. Que, para eso, digo, hemos hecho una iniciativa específica, de Zaragoza a Calatayud con esos horarios, aunque estos trenes son los mismos que luego continúan a Huesca y vuelven, porque las unidades son las mismas, pero, evidentemente, no hay un problema de horarios en Huesca importante y sí hay un problema importante, muy importante, de horarios en Calatayud.

Yo discrepo con que la compañía diga que no hay masa crítica como para establecer un ferrocarril a Lérida, porque, si se atendieran las demandas de ese colectivo de aragoneses que van a trabajar allí y viceversa, que los hay también, que han tenido que organizarse y buscan organizarse por su cuenta, buscando autobuses propios, etcétera, porque no encuentran a nadie —vamos, que, desde las administraciones públi-

cas, no se les resuelve ese problema—... Luego demandas, hay; se trata de ver si somos capaces de atenderlas desde los poderes públicos para hacer rentables nuestras inversiones y nuestras explotaciones.

Y por último, y también insisto, porque se hablará en la iniciativa, la cuestión de las discriminaciones, la percepción de que se discrimina en los precios a unos sitios y a otros. Es verdad, los descuentos ahora están; nos quejamos en su día de los descuentos, se consiguieron acuerdos unánimes aquí y tenemos los bonos y los descuentos. Pero, claro, luego aparecen las tarifas en función de unos parámetros que tiene establecidos la compañía de kilómetros, etcétera; pero, al final, lo cierto es que, hechas las tablas y las comparativas de kilómetros, de precio de billete/kilómetro, los AVE de Calatayud, los Avant de Calatayud, son los más caros de España.

Yo ya sé que la compañía... No creo que se haya puesto nadie en un despacho a decir: «A estos de Calatayud vamos a ajustarles las cifras, a ver si les atornillamos un poco y tal»..., no. Pero, al final, por unas circunstancias o por otras, pues, claro, si se comparan con esos de Toledo o de Valladolid, con esos precios inferiores, pues son unas cantidades importantes, que no van a cambiar el mundo, la faz del mundo, pero que es importante que se perciba que hay un trato equilibrado, objetivo, y que, cuando se detectan casos puntuales, pues conviene, si hace falta, modificar las tarifas y ajustarlas para evitar, precisamente, este tipo de comentarios.

Como hemos hablado de los problemas y tengo propuestas para las soluciones, pues ya está todo dicho, las defenderé cuando defienda la proposición no de ley.

Y le agradezco, en todo caso, las informaciones y me quedo con el aumento del número de trenes que ha habido en algún caso, que quizás —fíjese que lo digo yo, que soy de los que están reclamando siempre—, quizás, en algún caso, ni siquiera había una demanda específica de esas nuevas unidades por la reordenación de la explotación y de la operadora. Parece que ha sido conveniente hacerlo, pero no han respondido ni siquiera a una demanda, y, sin embargo, hay que resolver el asunto de los horarios, que es fundamental.

Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Fuster.

Por parte del Grupo del Partido Aragonés, señor Ferrer.

El señor diputado FERRER GÓRRIZ: Gracias, señor presidente.

Yo quiero empezar dándole de nuevo mi felicitación por su comparecencia, sobre todo por los datos exhaustivos que usted ha dado referidos a horarios, a frecuencias, a materiales, a precios y descuentos, a viajeros/día e, incluso, al aumento de viajeros. Se han comentado aquí las frecuencias con las que, en determinados trayectos, están los trenes puestos.

Y después de oírle todos estos datos, el montón de datos que usted ha dado, y después de estudiar las propuestas que se han hecho aquí, la verdad es que a mí me da la sensación de que o los del Adif tienen que cambiar a toda la cúpula o a todos los comerciales,

¡porque son tontos!, porque, si ponen más trenes, mejores trenes, con las tarifas —que luego hablaré de ellas— competitivas, y resulta que no estamos tampoco contentos, pues, no sé, habrá que cambiar a los comerciales y decirles: «Oiga, pongan menos trenes, como teníamos antes, pero pongan uno a las siete de la mañana», que parece ser la demanda importante, importantísima, de la que estamos hablando aquí durante toda la mañana y que va a venir después, en la iniciativa.

Bueno, pero es que luego, cuando yo veo su intervención... —ya veo que hay risas por ahí—, resulta que es que no hay un Avant, pero hay un AVE, a las siete, o sea, que es a la misma hora, a la que se pide.

Pero es que, además, ese AVE, que está a las siete... Bueno yo he oído al señor consejero que ha dicho que hay un AVE que sale a las siete de Zaragoza y que llega a Calatayud a las siete veinticuatro. Y que este AVE, con precio con descuento de Tarifa Web o con descuento de Tarifa Estrella, resulta que es más barato que el Avant... *[El diputado señor FUSTER SANTALIESTRA, del Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista, se manifiesta desde su escaño en términos que resultan ininteligibles.]* Cuando llegue a Zaragoza, bueno, pues esa será otra cuestión que tendrá que acoplar. Y yo no le he interrumpido a usted, señor Fuster, pero luego vendrá la iniciativa y hablaremos de eso.

Pero, insisto, es que no sé, señor consejero, usted tiene que ir a Madrid y decirles a todos estos del Adif que no saben de qué va esto y que, bueno, que lo están haciendo todo tan mal, tan mal, tan mal, que tienen que cambiar a la cúpula porque manda y a los de abajo porque no les hacen caso.

Hombre, yo me imagino que los de Adif habrán estudiado las frecuencias y que, desde luego, escucharán las sugerencias del consejero, tal como ha hecho, para que este problema que hay en Calatayud se solucione. Y han dicho que lo van a estudiar, pero tampoco será fácil, porque hay que contar con los trenes.

Y, claro, esto me recuerda siempre una cuestión que tuvimos en Teruel, una manifestación que hubo —lo cuento a nivel de anécdota, para resumir—, que hicimos el día del PAR en Teruel y dijimos: hombre, pues ya que está el tren tan mal, vamos a ver si intentamos poner un tren que nos venga. Bueno, pues eran tantas las dificultades porque se tenían que cruzar, porque los trenes no pueden ir juntos, etcétera, que al final dijimos: oye, vamos en autobús. ¡Porque es que es muy complicado el transporte ferroviario!, ¡tiene muchas frecuencias! Esta línea de Madrid-Barcelona tiene muchísimas frecuencias, Y me imagino que no podrán poner una frecuencia cuando a alguien se le ocurra, sino que tendrán que ser problemas estudiados.

Bueno, pues si estamos de acuerdo con las iniciativas, si votamos por unanimidad aquí esa iniciativa (se votó) y se le ha dicho «van a estudiarlo», pues dejemos que sean ellos los que, en todo caso, tengan que poner las soluciones a un problema en el que, desde luego, creo que nos adelantamos en seguida y yo diría casi que tenemos un espíritu victimista. ¿Por qué? Porque no teníamos abonos y, bueno, aquello era el fin del mundo... ¡Ya tenemos abonos!

Bueno, pues yo creo que nuestra obligación, desde luego, es denunciar todas estas cuestiones, pero, bueno, no ser tan alarmistas con lo que no se tiene que

serlo, porque las frecuencias, insisto, han subido y los viajeros, no. Usted tiene razón: no hay masa crítica. Entonces, tal vez pueda ser distribuir en otros momentos o en otros horarios, pero es muy difícil que, cuando no hay masa crítica, pues puedas tener más usuarios.

Se han aumentado, insisto, los trenes, y, desde luego, yo creo que se va por el buen camino de ir solucionando aquellos problemas que surjan.

Por otra parte, yo también querría hablar de lo que son las nuevas condiciones que se han hecho en el resto de España. Hombre, yo ignoro por qué en el AVE Madrid-Valladolid han puesto un precio Estrella —digamos—, no lo sé. A lo mejor es que quiere el Adif promocionar esa línea, o quiere hacer cierta singularidad con esa, no lo sé, porque, en el resto, no.

Y en otras cuestiones también, que creo que son claras, en el resto, por ejemplo, cuando se dicen exactamente los compromisos de puntualidad, solo hay un caso en el que ahí, por lo que sea, es un compromiso de puntualidad de que, con cinco minutos, devuelven el cien por cien; en el resto, pues igual que aquí, en Aragón. Entonces, ¿por qué en ese, que es precisamente Málaga-Córdoba-Sevilla, los trenes Avant, con cinco minutos, devuelven el cien por cien y en los demás, en ninguno? ¡Pues no lo sé!, pero será porque ahí habrán puesto los trenes más nuevos o porque querrán competir con alguna línea de autobuses que será mejor, ¡o yo qué sé! Pero solo es en ese caso; en el resto, no, en el resto somos iguales todos. Entonces, vamos a protestar, porque queremos también ser como ellos...

Yo creo que, cuando el trato es justo, cuando el trato, digamos, es equilibrado y el trato es igual, en el 90% o 99% de los casos, que el que se presta en Aragón, pues no creo que sea motivo suficiente como para poder ser tan victimistas, ni muchísimo menos.

Ahora bien, eso no quita, dicho todo esto, insistir otra vez al Adif para que estudie este tren, que son dos problemas completamente distintos lo que es Calatayud-Zaragoza y lo que es Zaragoza-Huesca: el caso de Calatayud-Zaragoza es un horario, en el caso de Huesca-Zaragoza son las tarifas; son distintos los problemas en los dos lados.

Pero, en todo caso, yo estoy convencido de que el consejero seguirá instando a estos poderes, dentro de las negociaciones que tenga establecidas, para conseguir estos dos proyectos, que no dudo que conseguirá en su día.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Ferrer.

Por parte del Grupo Socialista, señor Berdié.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Gracias, señor presidente.

Bueno, pues, de nuevo, hablando del tren, señor consejero. Y en este caso, después de haber escuchado por su parte una exposición con datos muy profusos, que es lo que pedía la comparecencia y que es lo que había que dar: datos.

Claro, cuando se empieza con la historia del ferrocarril, contando la historia del ferrocarril, pues sucede a veces lo que sucede (en este caso, me refiero del ferrocarril de Zaragoza a Calatayud o Zaragoza a

Huesca o, incluso, Zaragoza a Barcelona, Zaragoza a Madrid si es el AVE): claro, cuando se llega a la situación actual y la comparas con la historia trágica que has escuchado, no tienes por menos que decir que avance, y eso es lo que se ha reflejado de las palabras del señor consejero, porque los datos que ha dado son de un tremendo avance con respecto a lo de hace un tiempo, y ahí están los datos.

Por cierto, por cierto, no puedo evitar decirlo, señor Torres, a usted, que me encantó su comienzo: en la segunda parte, un descarrilamiento completo, porque, claro, hombre, hacer que la señora ministra se mire al espejo, no, mírese usted, mírese a ver cómo ve su cara, y dejemos la cara de la señora ministra, que está muy bien como la tiene. Por lo tanto, mírese usted al espejo. Ese es mi consejo.

Datos, algunos datos más y algunas comparaciones que se han hecho, porque, claro, una de las cosas que usted dice, «ha tenido contradicciones el señor consejero», no, el señor consejero no ha tenido ninguna contradicción. Ha dicho, dentro de su larguísima intervención, dando todos los datos, que no los voy a repetir por cuarta vez, ha dicho que intentará y que el ministerio está intentado mirar —sí, mirar— un asunto nuevo, que es el de la primera hora de Calatayud. Y ha dicho el señor consejero, en mi opinión muy bien, porque cada cual es preso de sus palabras y las palabras siempre quedan luego en el *Diario de Sesiones*, que eso —y, a su juicio, se está estudiando ya, el ministerio lo está estudiando, y, por parte del Grupo Socialista, desde luego, valdrá más lo que estudia el ministerio en el cambio de horario, que lo está haciendo, como ha dicho, que cualquier otra decisión que podamos tomar aquí sobre la marcha, que tenemos menos datos—, ha dicho que eso tampoco tiene por qué garantizar que va a aumentar el número de viajeros.

Y las ideas prudentes y sensatas son para tenerlas en cuenta, porque, claro, cuando se explica un antecedente de unos trenes que, hombre, no son el Shanghai aquel de los años sesenta, unos trenes que hace un tiempo tardaban cuarenta minutos... Sí, pero es que, claro, unos trenes que tardaban cuarenta minutos de Calatayud a Zaragoza, iban con once viajeros. Y cuarenta minutos, la verdad, pues no está mal, porque no están mal cuarenta minutos, e iban once viajeros a esa hora de la mañana. Lo podemos decir como queramos y podemos querer, como queremos, que, en lugar de once, vayan trescientos; pero iban once viajeros con cuarenta minutos a las siete de la mañana, y, aun así, ha dicho el consejero, y, por lo tanto, ya es un compromiso, que el ministerio está estudiando un nuevo horario en esa vía. Pues es que casi sobra hasta la PNL posterior... Pero, bien, ese es otro tema del que no voy a hablar en este momento.

Y voy a dar algún otro dato.

Claro, se comparan los costes de la electricidad en los TGV franceses con España, pero, claro, es que la electricidad en Francia..., hombre, usted tendría que saber los costes de electricidad, ya que se preocupa de estudiar los trenes franceses, y que el 70% de la electricidad en Francia que, por cierto, es nuclear abarata tremendamente los costes del producto que hace mover el tren. Pues, claro, entonces, en los costes... Claro, es que los países funcionan según los costes que

ponen en movimiento las máquinas, en este caso los trenes en España.

Pero es que, además, usted ha hablado de una encuesta francesa sobre los ciudadanos franceses, lo contentos o no que estaban con los trenes en Francia. Yo he oído hablar de la encuesta española, de lo contentos o no que están los ciudadanos españoles con el uso del AVE, encuesta muy reciente, que también está. Usted podía haberla encontrado igual que la he encontrado yo, que hoy se encuentra todo gracias a los medios avanzados que tiene este país.

Encuesta: el cliente, hombre, la valoración global del servicio es de un 8,4, el servicio de AVE, de un 8,4 (estoy hablando de esta línea, ¿eh?, no de las otras); los atributos más valorados, la puntualidad... [rumores], no, no, la puntualidad, con 9,27. Yo ya sé que usted cree más en las encuestas francesas que en las encuestas españolas, pero permíteme que yo no le hable de Francia y le hable de España... [Rumores.] Sí, por eso, en su segunda intervención ha hablado del precio, y creo que ha vuelto a hablar de Cella, si no he escuchado mal, que no he escuchado mal...

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Señor Torres, por favor, no interrumpa.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Yo le escucho a usted, ya sabe, con mucha atención, como tiene que ser además y como hace usted además también con los demás.

La valoración global del servicio, un 8,4; el mayor atributo, 9,27 puntos, ¿eh?, que está bien; la limpieza, un 8,71; la rapidez, un 8,68, y el trato del personal, un 8,44 puntos; el 79%, o sea, el 80% casi (bueno, ya subo yo un 1% más para redondear)..., pero, no, el 79% —hablando en serio— de los clientes que utilizan el AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona está satisfecho o muy satisfecho del servicio que recibe. Por lo tanto, ante esto, no podemos estar tristes... [Risas.] ¡Pues claro! ¡Claro! ¡Claro!

Y desde el Grupo Socialista, somos de la opinión de que ¡claro que se puede seguir mejorando! Y ya ha explicado el señor consejero que en algunas cosas se está mejorando, porque, claro, cuando ha hablado de los precios, pues es que se está mejorando, ¿o no es una mejora que pueda haber descuentos de hasta el 50% dentro de las veinticuatro horas previas a la salida del tren? A usted, que llama a Renfe por teléfono (yo también lo he hecho, ayer y esta mañana): esto está en vigor. Y, además, me han dicho: «Métase en Internet porque se lo tendrán que coger a través de Internet». ¡Pues claro!

Hombre, una mejora del 50% del precio del billete, si a usted le parece poco, yo creo que es un avance, que es lo que ha explicado el señor consejero: que ha habido avances y que está en su idea que siga habiendo. Pero también en los compromisos de puntualidad: la devolución del 50% hasta los treinta minutos o del 100% si es más en los retrasos.

¡Claro que está habiendo avances!, avances que no había antes. Y al decir «antes», no hablo de hace quince años ni de siete ni de dos: estoy hablando de los avances en los últimos tiempos.

Y, como eso es lo que ha explicado el señor consejero, creemos desde el Grupo Socialista que está

habiendo... bueno, una buena política en ese sentido, que hay un afán por parte del Gobierno y un interés en que existan mejoras. Nos alegra, por parte del Grupo Socialista, que algunas de esas mejoras incluso sean bien recibidas por Renfe...

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Señor Berdié, vaya terminando, por favor.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Y poquita cosa más.

Solamente decir también, para una precisión, que no voy a entrar en los porqués, pero que la distancia ferroviaria entre Toledo y Madrid es menor que la distancia ferroviaria entre Calatayud y Zaragoza. Y no digo nada más, pero es mayor la distancia ferroviaria Zaragoza-Calatayud. Yo no sé si por eso tiene que ser el precio más caro o más barato, pero hay que decir las cosas como son y no hablar a bulto.

Nada más, y muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Berdié.

Tiene la palabra el señor consejero para contestar a todos los representantes de los grupos.

El señor consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (VICENTE BARRA): Muy bien, muchas gracias, señor presidente.

Después de esta larga mañana de ferrocarril, yo creo que, con esta intervención, ya damos por terminada la mañana.

Yo, al final, creo que hay una cosa que tenemos clara, y es que una reivindicación en la que todos los grupos estamos de acuerdo es que tenemos que poner un Avant nuevo a la siete de la mañana, porque ese es el mayor problema que tenemos en estos momentos. Es la reivindicación que no han complicado. Yo, si fuera Renfe, mañana la pondría, porque yo creo que con eso ya está resuelto el problema.

Hombre, yo he intentado en esta comparecencia, como he dicho, analizar cómo están los servicios, sobre todo entre Calatayud y Zaragoza, porque creo que entre Huesca y Zaragoza es diferente y tienen unos muy buenos servicios.

Entre Calatayud y Zaragoza (Zaragoza-Calatayud), en estos momentos tenemos once posibilidades que nos da el ferrocarril entre los diferentes trenes (Avant, AVE y regionales), y creo que son doce de autobús. Mezclo los dos porque, al final, yo no quiero hacer competir al autobús con el tren; si no, dígaselo usted a los de los autobuses: ¿vamos a hacer unos buenos servicios y a mejorar los servicios para trasvasar los viajeros del autobús al tren? O sea, que creo que los dos son necesarios, los dos los tenemos que hacer compatibles y tenemos que ser capaces de que los dos sobrevivan.

La realidad es que tenemos lo que tenemos: doscientos viajeros diarios. ¿Qué puede pasar?, ¿que dupliquemos a cuatrocientos y pasemos, en lugar de doce viajeros por tren y día, a veintidós? Pues seguiremos teniendo lo que tenemos: tenemos muchísima oferta para la demanda real que tenemos, y eso es así.

Yo creo que tenemos un buen servicio; entre autobús y ferrocarril, tenemos un buen servicio. Si tenemos que ajustar algún horario, lo haremos.

En el tema de tema de tarifas, pues tenemos tarifas casi para todos los gustos, con la tarifa AVE, con la Tarifa Estrella, con la Tarifa Web, incluso con los abonos tenemos que el precio del AVE en algunos casos es más barato que el Avant, incluso más barato que el autobús.

Es decir, creo que muchos ayuntamientos de los que están aquí querían tener los servicios que en estos momentos tiene la ciudad de Calatayud, dejando por sentado que vamos a intentar por todos los medios recuperar el horario de la mañana; pero, como ya les he dicho al principio, creo que eso no va a garantizar ni va a ser el motivo por el que vayamos a duplicar ni a incrementar de una manera exponencial el tema de los viajeros de ferrocarril.

Bueno, yo creo que la comparecencia, desde mi punto de vista, no da más de sí, señor Torres.

Señores responsables de los grupos, creo que hemos debatido ampliamente cuál es la situación actual.

Yo, al final, me llevo la conclusión de que, evidentemente, tenemos que conseguir ese nuevo horario, y en eso estamos. Renfe Operadora ha manifestado que lo va a hacer, que lo va a trabajar, que lo va a poner en marcha; pero, cuando tengamos en marcha ese nuevo horario, volveremos a hablar del tren de Calatayud, volveremos a hablar de los Avant y volveremos a ver que la cosa, sustancialmente, no ha cambiado prácticamente nada.

Por mi parte, nada más. Agradecerles la mañana en su conjunto, el tono de todas las intervenciones. Yo creo que ha sido una mañana muy productiva. Y, como siempre, quedo encantado de volver cuando ustedes quieran.

Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Una vez terminado este punto del orden del día, vamos a hacer un pequeño receso de un minuto para despedir al conserje después de esta mañana ferroviaria.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Bien, vamos a continuar la comisión con el punto número 4: debate y votación de la proposición no de ley número 9/09, sobre la gestión y ayudas en los planes de mejoras de los cascos históricos (áreas de rehabilitación integral), presentada por la Agrupación Parlamentaria Izquierda Unida de Aragón.

Para su presentación y defensa, tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida, el señor Barrena.

Proposición no de ley núm. 9/09, relativa a la gestión y ayudas en los planes de mejoras de los cascos históricos (ARI).

El señor diputado BARRENA SALCES: Gracias, señor presidente.

Señorías.

La iniciativa que presento, para la que al final les pediré su voto, está enmarcada en lo que es la gestión de ayudas para los planes de mejoras de los cascos

históricos, lo que se denominan ARI, que es un planteamiento que venimos haciendo con seguimiento desde que se firmaron los convenios con determinados ayuntamientos en el ámbito de nuestra comunidad autónoma, habida cuenta de que es un programa que está en vigor, que es un programa que, por determinadas circunstancias, ha sufrido retrasos en su puesta en marcha, que en principio estaba referido a localidades como Monzón, Barbastro, Fraga, Jaca, Binéfar, Andorra, Alcañiz y Tarazona, que está sufriendo algún tipo de problema, no por la parte que le corresponde a la Administración (saben ustedes que en este programa interviene tanto el Ministerio de Vivienda como el Gobierno de Aragón), sino por la parte que, a la hora de hacer una actuación de rehabilitación en una vivienda, en lo que está recogido y afectada y, por lo tanto, integrada en este programa, en la parte que le correspondería aportar al ciudadano o ciudadana propietario o propietaria de la vivienda, puesto que debe aportar también su participación en el coste de la rehabilitación de la vivienda.

Sucede que, en los cascos históricos, en las áreas de rehabilitación integral, hay una parte de la población —digamos— cuyos niveles económicos le obligan a tener que recurrir a una operación financiera para conseguir la financiación de la parte que le correspondería poner.

Saben la situación que en estos momentos hay con todo lo que tiene que ver con las operaciones de préstamo y endeudamiento de las entidades financieras, aunque han recibido cuantiosas y sustanciosas inyecciones de dinero público al objeto de que, bueno, el sistema financiero siguiera cumpliendo con su misión. Y, desde luego, una de sus misiones es financiar, y en este caso concreto financiar la rehabilitación de viviendas en zonas históricas, en zonas que requieren de rehabilitación, para personas con escasos recursos económicos y en un programa que goza de todo nuestro apoyo, porque nos parece correcto y adecuado facilitar la rehabilitación de cascos históricos porque evita situaciones no deseadas y, sobre todo, porque permite a ciudadanos y ciudadanas, consolidados en su vivienda y su proyecto de vida en zonas generalmente situadas en las zonas céntricas de las ciudades, pues que se puedan quedar.

En ese caso concreto, lo que pretende la iniciativa es pedirle al Gobierno de Aragón que haga aquellas gestiones oportunas. Sabemos que sabe hacerlas cuando puede, y a veces también cuando quiere, de ahí que tratemos de impulsarle al objeto de que abra una negociación con las entidades financieras y de ahorro aragonesas para crear unos tipos de crédito especiales que ayuden a resolver el problema que tienen aquellos ciudadanos y las ciudadanas que, con limitación de sus recursos económicos, quieren rehabilitar su vivienda, optan a este programa, pero les falta resolver el problema de la parte que a ellos les toca.

Esa es la idea de nuestra iniciativa, y esa es la que espero de su toma en consideración por sus señorías.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Barrena.

Por parte de los grupos parlamentarios, comenzaremos por el Grupo Chunta Aragonesista.

Señor Fuster, por favor.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señor presidente.

Señorías.

Hemos tomado con cariño esta iniciativa porque percibimos que es una iniciativa bienintencionada y que hay un trasfondo social detrás que la justifica, aunque sabemos de la dificultad de su materialización en los términos en los que aparece a la hora de ejecutarse, y ya casi le puedo augurar que no es fácil que se pueda aprobar en estos términos que hay.

Pero, no obstante, entendiendo lo que se está planteando, y hemos planteado a veces también cosas similares en cuanto, por ejemplo, a las hipotecas y a las posibles pérdidas de vivienda, etcétera, de lo que hace poco debatimos y demás, pues lo hemos planteado en una enmienda, que ya he repartido por escrito, aunque no estaba registrada, y ya la tienen todos los demás grupos parlamentarios, incluido el proponente, por supuesto.

Hemos planteado una enmienda por lo siguiente: supongamos que damos por bueno que se pida que el Gobierno de Aragón realice gestiones ante las entidades financieras, ante las entidades de ahorro aragonesas, en los términos en los que ha defendido el señor Barrena y demás; entonces, estas circunstancias y esta casuística, ¿solo se puede dar en las ARI (áreas de rehabilitación integral)? Evidentemente, no: estas mismas situaciones de escasez de recursos económicos y de poder cubrir en esa parte de inversión se pueden dar en otras actuaciones de rehabilitación que no tienen que corresponderse necesariamente con las ARI, y lo dice un grupo que fue impulsor y defensor de la expansión de las ARI, que habían dado buen resultado en las capitales aragonesas, en las tres capitales aragonesas, hasta que conseguimos que se aprobara una iniciativa para extenderlo a los cascos históricos, a los cascos urbanos de otras localidades, de otras ciudades aragonesas fuera de las capitales de provincia, que ha citado el propio señor Barrena. Son, además, varios años consecutivos planteando tanto iniciativa parlamentaria como enmiendas presupuestarias al respecto hasta que se aprobó.

Pero, claro, en la enmienda lo que planteamos es añadir no solamente las áreas de rehabilitación integral, sino también en todas las zonas de viviendas de grupos sindicales o similares construidas en los años cuarenta, cincuenta y sesenta del pasado siglo que reúnan esos requisitos y esas características que explica el señor Barrena. ¿Por qué? Pues porque, por ejemplo, en el caso de la ciudad de Zaragoza, esta medida solo afectaría al casco histórico, a la parte delimitada como ARI, en la que, por otra parte, hay calles con residentes de alto nivel adquisitivo; por tanto, tampoco es una delimitación social, evidentemente, sino que es geográfica, es propia del recinto urbano, en el que conviven viviendas de tipos muy diferentes.

Pero, claro, dejar, por ejemplo..., y esa es la explicación de la motivación que aparece en la enmienda, lo que pretendemos es que, en el caso de que esto saliese adelante, se pudieran incluir casuísticas idénticas a las que se pretende dar respuesta, de grupos sindicales en el caso de la ciudad de Zaragoza, por ejemplo, como Las Fuentes, San José, Torrero, Picarral o Arrabal, construcciones muy deficientes, de una cali-

dad inferior, construidas en esos años de los años cuarenta a sesenta incluidos, y que, precisamente, están muy necesitadas de esa rehabilitación, para lo que, incluso, hay programas específicos, que en algunos casos están bien avanzados o a punto de poder salir adelante.

Por tanto, si hubiera que hacer estas gestiones y se pudiera materializar este acuerdo en algo concreto, lo que nosotros defendemos es que no solo afecte a esas áreas, las áreas de rehabilitación de Zaragoza y de otras ciudades aragonesas que disponen de ellas, sino también a este tipo de construcciones de viviendas de grupos sindicales o similares, porque también en localidades menores, no solo en la ciudad de Zaragoza, hay construcciones de este tipo y en esta época de características urbanísticas y arquitectónicas similares o parecidas en cuanto a calidades que precisan, en todo caso, de estas actuaciones de rehabilitación, y las personas y titulares de esas viviendas estarían en los mismos supuestos a los que se pretende dar respuesta con la iniciativa referida solo a las áreas de rehabilitación integral.

Así que es ese el sentido de nuestra propuesta y de la enmienda que les he planteado.

Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Fuster.

Por parte del Partido Aragonés, señor Ferrer.

El señor diputado FERRER GÓRRIZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Barrena, la verdad es que desde mi grupo también vemos con simpatía iniciativas de este tipo, que lo que pretenden es sensibilizar socialmente a las clases más desfavorecidas, y, de alguna manera, que lo que es rehabilitación y el espíritu que tiene, tanto de tramitaciones integrales como de cascos históricos, pues estas ayudas pudieran llegar a toda la población.

Pero se hace muy difícil, por no decir imposible, el poder articular una medida de este tipo, por varias razones. Las normas que regulan este tipo de ayudas para rehabilitación integral o —repito— para rehabilitación de cascos históricos establecen unos requisitos determinados (como tantas veces el IPREM, tantas veces los requisitos particulares de cada uno, el 60%, que ya sube el Gobierno de Aragón del 40% al 60% las subvenciones para la rehabilitación), y establece una serie de requisitos mínimos en —digamos— los ingresos que tienen que tener las personas que acuden a estas rehabilitaciones.

Por otra parte, somos conscientes, y, bueno pues así lo ha recogido Chunta Aragonesista también en la enmienda que ha presentado, de que, naturalmente, pues hay áreas en las ciudades, no solo en Zaragoza, también en Teruel, con este tipo de viviendas de los años cuarenta, cincuenta, sesenta, etcétera, que necesitan una rehabilitación integral clara.

Y también somos conscientes de que el tipo de población que vive en estos sitios pues, precisamente, no es la que mayor poder adquisitivo tiene ni la que, tal vez, en mejor —digamos— situación personal se puede encontrar, debido sobre todo a que son casas muy viejas y los habitantes de allí pues

también suelen tener cierta edad, porque mucho de ellos aún conviven.

Pero vemos, como digo, muy difícil o imposible el poder articular este tipo, porque claro, si en ayudas, que, por ejemplo, por un caso de treinta mil euros en un área de rehabilitación integral, tiene que aportar unos doce mil, que, además, estos doce mil euros que tenían que aportar de los treinta mil se pueden sacar los préstamos por el promotor, es decir, por el que abarca toda la obra, y luego cada uno de los integrantes en esta promoción constituir su hipoteca particular, y que se dan esos tipos de préstamos convenidos a quince años a un interés de euribor +0,65 que ya está establecido en la propio orden, que viene a subir un 3%, pues si aun así no lo pueden conseguir, la verdad es que aquí se trataría o se trata de otro tipo de ayudas que no tienen nada que ver con las áreas de rehabilitación: aquí deberían entrar los servicios sociales o la parte del Gobierno que le toque, pero en ningún caso se pueden aquí establecer más ayudas.

Sí que se pueden mejorar, que, a lo mejor, pues, bueno, podría ser una iniciativa, sí que se pueden aumentar. Pero yo creo que, tal y como están hechas y con el espíritu con que están hechas, pues la verdad es que es muy difícil que esto se pueda articular de otra manera.

Y si tenemos en cuenta, por ejemplo, que, con la medida que se ha tomado a lo largo de 2009 como medida de fomento del empleo, que es aumentar todavía un 10% más estas ayudas, pues se da el caso también de que, en una actuación de treinta mil euros, con una subvención del 60% del Gobierno de Aragón, las aportaciones de todos los ayuntamientos que integran en estas ARI o áreas de rehabilitación de centros históricos, que también ponen de un 10% a un 15% (generalmente, el 15%), con lo que la subvención pasaría a ser un 75% del total, es decir, que, de treinta mil, debería aportar siete mil quinientos euros. Si con esa aportación de siete mil quinientos euros, conseguida la hipoteca para toda la promoción y pudiendo subsidiar, y, encima, con ese otro porcentaje no llegan, pues la verdad es que yo creo que aquí estamos hablando de otra cosa, pero no de reformar la ley.

Que yo creo que sobre la ley hay que decir que, bueno, tiene sus limitaciones, tiene sus topes, pero las leyes son así: cuando estas leyes ponen un tope, pues los que están por debajo no llegan y los que están por arriba se benefician, o al revés. Pero siempre la Administración tiene que poner un tope, que trata de que sea justo, pero siempre es un tope, y, naturalmente, a partir de ahí, no se puede —digamos— proponer otro tipo de medida.

Por todo ello, pues, hombre, yo, si se aprobara, por supuesto, sí que sería partidario de integrar la enmienda de Chunta Aragonesista, siempre que estos grupos sindicales o similares construidos en los años cuarenta, cincuenta y sesenta se extendieran no solamente a las áreas de Zaragoza, sino, bueno, pues de Aragón, donde hay otras iniciativas de este tipo, pues, entonces, ahí, si se aprobara, por supuesto, estaríamos de acuerdo. Pero creo y es postura de mi grupo no apoyar la iniciativa, porque creemos que es imposible, en los términos con que va, poder distinguir el poder hacer otro tipo de delimitaciones que las que ya tiene.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Ferrer.

Por parte del Grupo Popular, señor Torres.

El señor diputado TORRES MILLERA: Gracias, señor presidente.

Como se ha dicho ya aquí, no dudo en ningún momento de la intencionalidad de la proposición no de ley. Es más, es un problema real que tenemos ahora mismo en la sociedad, al menos en la española, la aragonesa, que es la que conocemos nosotros. Pero no solamente para las viviendas que están incluidas en ARI o, incluso, para viviendas como señala la enmienda que ha presentado el Grupo Chunta Aragonesista, pues como las de los grupos sindicales: por «similares» podíamos entender pues la zonas de las calles de regiones devastadas, etcétera. Es decir, en realidad, es un problema general de la vivienda. O sea, el problema fundamental que se quiere arreglar con esta iniciativa es el problema de la financiación bancaria. Es un problema del que llevamos hablando mucho tiempo, en el que nos quejamos muchos ciudadanos y muchos políticos de que las ayudas públicas —está pasando en España, pero no solamente en España— que llegan a la banca no se traducen luego en préstamos directamente a las pymes, a las empresas o a los ciudadanos. Por supuesto, los representantes de la banca dicen que eso no es cierto y dan cantidades desorbitadas de dinero que dicen que están a disposición de los prestatarios para que vayan y acudan a las oficinas a pedirlos, ¿no?

Yo creo que el problema no es exclusivamente de las ARI. Mire, yo creo que en las ARI de Jaca, de Monzón, de Fraga, de Alcañiz, de Ejea, etcétera, deberíamos hablar de otros temas, y, de hecho, mi grupo ha presentado hace unos días una comparecencia de la directora general para hablar de este tema en profundidad, porque los problemas de las ARI pueden tener otras aristas: desde las oficinas que están o no están creadas, desde la lentitud de la tramitación de los expedientes..., en fin, hay diferentes cuestiones que a los ciudadanos que están incluidos en áreas de rehabilitación integral o al resto de ciudadanos nos pueden afectar. Este, creo sinceramente que no es un problema exclusivamente de las ARI.

No voy a repetir las condiciones de los préstamos; es obvio que el portavoz del PAR, además, en su condición de alcalde de Teruel, conoce muy bien cómo funcionan estas cuestiones, porque ellos han trabajado recientemente con Urban, que, además, ha tenido mucho éxito en la ciudad de Teruel, y ha sido de varias legislaturas y ha sido un éxito rotundo.

Yo creo que todos coincidimos en que la rehabilitación de los cascos históricos es fundamental, por una cuestión, primero, de los propios habitantes de las casas (de salubridad, de viviendas dignas, etcétera); en segundo lugar, por cuestión de atractivo turístico, por desarrollo del pequeño comercio, porque, al final, en las ciudades que tienen el casco histórico rehabilitado y en condiciones tiene un tirón económico, hace de un empuje de desarrollo más allá de los ciudadanos que viven en el casco histórico, eso es indiscutible y en eso estamos de acuerdo.

Pero yo creo sinceramente, señor Barrena, que aquí el problema no es exclusivamente de la financiación de

estas viviendas (ya querrían muchos ciudadanos —yo no quiero, con esto, establecer ningún tipo de comparación, me entenderá perfectamente— que, para comprar una vivienda nueva, para alquilar o para rehabilitar una vivienda, pudieran tener, en otro sitio donde no haya ARI, las ayudas de las ARI, ¿no?): aquí el problema son las dificultades que en este momento existen para obtener el crédito por los particulares y por las pymes. Y creo que eso no lo vamos a solucionar con una proposición no de ley que afecte exclusivamente al tema de las ARI, aunque le ampliemos los grupos sindicales, las viviendas de regiones devastadas o cualquier otro tipo de vivienda que pudiéramos englobar con un sistema más o menos analógico.

El problema es mucho más grande y lo tienen que solucionar las relaciones entre el Gobierno y la patronal bancaria o los propios bancos. Yo creo que ya hay reuniones, o, al menos, eso se nos dice por el Gobierno, ¿no?, que hay reuniones en relación con estos temas. Realmente, cuesta verlo; comparto con usted, señor Barrena, que cuesta ver los resultados de esas reuniones en cuanto a la concesión del crédito.

Pero nosotros entendemos que esta iniciativa sobre las ARI debería ser mucho más ambiciosa en otro tipo de ayudas. Desde luego, más que a los préstamos más baratos, que parece difícil con lo que se ha explicado aquí, habría que acudir directamente a otro tipo de ayudas para pagar la parte particular, no tanto con el préstamo.

Nosotros, como entendemos que la iniciativa tiene una buena intencionalidad y persigue un fin bueno, nos vamos a abstener, en principio, salvo que, al haber, efectivamente, una enmienda que se tendrá que hablar, llegáramos a algún acuerdo entre todos los grupos de otro tipo de texto. Pero, tal y como viene el texto original, el texto inicial, la posición del Grupo Popular sería de abstención.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Torres.

Por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Berdié.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Gracias, señor presidente.

Con respecto a esta propuesta, que, como sabe el proponente, desde el Grupo Socialista, todo aquello que hace referencia a la vivienda es una de las prioridades políticas tanto del Gobierno de Aragón de coalición con el PAR como del Gobierno de España, una de las prioridades políticas, que se refleja no solamente en una voluntad abstracta política, sino que los programas de vivienda que se están haciendo, tanto el del anterior cuatrienio como en el próximo, son, con diferencia, los mejores programas de vivienda que puedan... no soñarse en España, soñarse en un país. Y, sobre todo, este último cuatrienio, el Gobierno de Aragón, sobre el programa estatal, aunque no está publicado todavía el programa del Gobierno, pero hay una propuesta de subida importante sobre las ayudas que se dan, que va del 40% que hay en el estatal al 60% que se prevé para el plan aragonés de facilidad de acceso a la vivienda.

Por otra parte, el otro día tuvimos un importante acuerdo por unanimidad en el Pleno, que decía lo que decía, y yo creo que decía lo que decía y estaba lo medido que estaba porque, precisamente, ese era el grado máximo de compromiso político que, por conocimiento de la situación, y cada cual por lo que quiso en aquel momento libremente, nos dimos como compromiso político. Y ese acuerdo de hace poquitos días lo que decía era: «Las Cortes de Aragón instan a la Diputación General a presentar, en el plazo máximo de dos meses, el Decreto que desarrolle el Plan Aragonés de Vivienda, con medidas que faciliten el programa de acceso a la vivienda en propiedad, con un marco de financiación adecuado, negociando con las entidades de crédito acciones que faciliten a los ciudadanos el acceso a una VPO cuando cumplan las condiciones...». Y ahí hay un compromiso del Pleno de la Cámara, y, por lo tanto, habrá una iniciativa del Gobierno, porque a ello le insta este Parlamento, a que negocie con las entidades financieras la posibilidad de adquisiciones de vivienda VPO.

Pero el acuerdo continuaba, y esa segunda parte, que sería —digamos— la parte de la PNL de hoy, ya no se acordó. Ahí, en lo que quedó el acuerdo, el acuerdo por unanimidad, que yo creo que es un acuerdo —insisto— muy importante, terminaba diciendo: «fomentará la rehabilitación de viviendas y la protección de los cascos históricos». Se habla de «fomentará la rehabilitación de viviendas», y, efectivamente, el Plan aragonés de vivienda de este próximo cuatrienio fomenta la rehabilitación de viviendas, y lo fomenta hasta tal punto que las ayudas que se dan, las subvenciones que se dan, entre las que dé el Gobierno de Aragón y las que den los ayuntamientos, van a llegar, prácticamente, a un 80% de la financiación de una rehabilitación.

Por otra parte, ya se está haciendo mucha rehabilitación, también en cascos históricos y también en vivienda degradada, y, de hecho, por dar el dato en concreto del Ayuntamiento de Zaragoza, los cinco millones de euros de cada año inmediatamente se gastan en rehabilitación. No sabemos si quienes gastan eso en rehabilitación es con préstamos o no es con préstamos. Sí que sabemos, por ejemplo, que, con todas las viviendas de este año de VPO en entidades financieras, no ha habido un solo problema en la Sociedad Municipal de Rehabilitación: a todos se les ha dado el préstamo, excepto a un ciudadano o ciudadana que tenía tres pisos y no se le dio el préstamo, información fidedigna que se puede comprobar pidiendo los datos, en este caso, a esta sociedad del Ayuntamiento de Zaragoza.

Claro, por otra parte —y voy a ir terminando—, lo que decía el portavoz del Partido Aragonés: siempre va a haber un momento determinado en que alguien va a tener que poner de su parte, bien para la rehabilitación de la vivienda o para la rehabilitación del edificio, que es lo más importante y lo que más interesa desde el punto de vista de la conservación urbanística de los pueblos y ciudades de Aragón, la rehabilitación de los edificios.

Es muy difícil que quienes están en este límite tan bajo que, siendo propietarios del piso —porque tienen que ser propietarios del piso—, no pueden acudir a una financiación, es difícilísimo, y se podría ver si se

indagase esa vía, que yo no excluyo que se pueda indagar en el futuro, cuando se cierre la de la financiación para la compra, es muy dudoso que, con otras facilidades, pudiesen incluso destinar parte de su pequeño ingreso a la rehabilitación.

Por lo tanto, en ese caso, ¿qué cabe decir? Entonces, ¿hay que abandonar a esas personas y a esos edificios a su suerte? ¡No!, habrá que buscar otras vías, yo no sé cuáles en este momento, y la verdad es que no nos gusta improvisar desde el Grupo Socialista. Pero, desde luego, en esta vía, hoy no vemos, por estas razones, el poder apoyar la propuesta que hace el Grupo de Izquierda Unida.

Y además, hombre, resaltar y poner en valor el acuerdo tomado hace unos días. Por lo menos, espere-mos estos dos meses a ver cuáles son, de pe a pa, las propuestas del Gobierno en ese sentido, porque en ellas se está trabajando.

Más allá de eso, en referencia a la propuesta que hacía, en este caso, Chunta, bueno, pues sería una más, ¿no? En esos sitios se pueden dar o no se pueden dar problemas. Yo tuve la oportunidad y la suerte de dirigir hace tres años cuatro rehabilitaciones en cuatro zonas de las que dice usted (San José, Las Fuentes, Delicias y Torrero), rehabilitaciones que están en marcha (los estudios, los programas), se ha hablado con las personas...; en esos cuatro casos, por lo menos, no había problemas en aquellos momentos de financiación de las personas que querían rehabilitar los edificios, yo no sé si los tendrán en este momento o no.

Pero, en todo caso, yo creo que el acuerdo plenario del otro día fue un buen acuerdo, y, desde luego, si el Grupo Socialista, en este caso, va a votar en contra de esta propuesta del portavoz de Izquierda Unida no es, como bien sabe, porque no nos preocupen ni estemos trabajando con la misma intensidad con que él pueda hacerlo en las cuestiones de vivienda y también en las de rehabilitación.

Nada más, y muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Berdié.

Preguntaría a los grupos si algún grupo se opone a la tramitación de la enmienda presentada a última hora... [Pausa.]

Señor Barrena, tiene la palabra, como grupo proponente, para intervenir en este punto.

El señor diputado BARRENA SALCES: Sí, gracias, señor presidente.

Entre otras cosas, porque, reglamentariamente, creo que es al grupo proponente al que le corresponde decidir si a los otros les importa o no, y a mí, en este caso, me importa, porque no la voy a aceptar por dos razones fundamentales: una, porque he suspendido el máster de hacer amigos [risas] y no percibo bien las sutilezas con las que se quiere hacer algo constructivo para convertir que una cosa pase de ser algo bienintencionado a algo ya riguroso, y lo segundo, porque no quiero comprometer a nadie más en apoyar una iniciativa que solo tiene buena intención.

Por lo tanto, someto a votación lo que hay tal cual.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Barrena.

Mi pregunta era la primera. Había una segunda pregunta en la que pensaba preguntarle precisamente a usted si aceptaba o no.

Bien, como ha quedado claro, con su intervención, que se opone a las dos cosas, pues vamos a pasar a la votación.

¿Votos a favor de la proposición no de ley tal como la ha presentado el Grupo Parlamentario Izquierda Unida? Uno. ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Seis.
Queda, por tanto, rechazada la proposición no de ley.

Explicación de voto.

¿Por parte del grupo proponente, Izquierda Unida?

El señor diputado BARRENA SALCES: Sí, gracias, señor presidente.

Bueno, hemos votado a favor, aparte de porque es nuestra, porque seguimos pensando, a pesar de lo que se acordó el otro día, que, evidentemente, nos ratificamos en ello y, además, lo valoramos también por la importancia que tiene y porque estamos seguros de que significará un avance en lo que son las políticas de vivienda, seguimos pensando que hay en estos momentos una realidad, y la realidad es lo que tiene que ver con las zonas ARI que están en marcha, y que, como se ha reconocido incluso por el señor portavoz del PAR, a pesar de todo, hay personas que no llegan, y esa es una evidencia, esa es una realidad.

¿Por qué hay personas que no llegan? Porque, evidentemente, el decreto y los requisitos y los condicionantes que ponen son los que son, y, por lo tanto, dejándonos llevar de nuestra buena intención, pues, claro, sabemos que no se pueden cambiar las condiciones del decreto, pero sí que se puede intentar negociar, porque fíjense hasta qué nivel de *buenismo* llegaba nuestra iniciativa que decía: instar al Gobierno de Aragón a que realice gestiones oportunas para poder facilitar que, al menos, pueda haber créditos de otro tipo, créditos que, por otra parte, se negocian para empresas, a interés cero incluso, con carencia durante unos años. Bueno, pues no entendemos por qué no se puede intentar eso para personas, como muy bien decimos, con escaso recursos y que se ha reconocido que no se llega, y, como está concretamente limitada a las ARI, pues por eso no incluimos otras cosas que están ya incluidas en lo que se votó el otro día en las Cortes, porque nosotros nos acordamos muy mucho de lo que se vota en las Cortes, y, como en las Cortes, al final, se vota para rehabilitación integral y se aprueba, pues creo yo que no hace falta redundar más en una cosa que se aprobó hace una semana. Esos son los motivos y los planteamientos por los que hemos ido ahí.

Y luego, nosotros estaríamos encantados de apoyar una iniciativa que viniera superando clarísimamente las buenas intenciones y el rigor de la nuestra, no tenga ninguna duda, porque, además, somos muy modestos y solemos reconocer las cosas cuando se hacen bien y solemos apoyarlas.

Gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Barrena.

¿Por parte de Chunta Aragonesista?

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Sí, gracias, señor presidente.

Señorías.

Habrán detectado ustedes que mi percepción de la voluntariedad y del *bienintencionismo* era excesiva, no había tal buena intención, porque, si no, no se explicaría que se dejara fuera esta buena intención y estos buenos deseos, se dejaran fuera de todos los ciudadanos que quieren rehabilitar sus viviendas, que se les clasifica de tipo B porque los de tipo A son los de las ARI, y los demás, los pobrecitos que están en los grupos sindicales o en viviendas de otros tipos que también precisan rehabilitación, que pueden ser tan pobres como los demás, que pueden tener tantos problemas económicos como los demás, estos quedan excluidos.

Yo creo que no es precisamente la buena intención lo que se infiere de esto, excluir a unos frente a otros en el caso de que prosperara, que ya he empezado por advertir la dificultad de aplicar este tipo de propuestas más allá de lo que se aprobó el otro día en el Pleno..., que, por cierto, el señor Barrena no lo conocía cuando presentó esta iniciativa, porque el texto es un producto de una transacción que modificaba el texto, luego, cuando usted presentó esto, no conocía lo que íbamos a aprobar, lógicamente, el próximo día porque estaba sin redactar. Luego, conociendo lo del día pasado, ahora sí que vemos que esto, evidentemente, tal como usted lo ha planteado para votación, está subsumido, perfectamente integrado en la generalidad del acuerdo que el señor Berdié ha tenido a bien leer.

Pero, en todo caso, como por nuestro caso sí que la intención era buena, de ampliar los posibles beneficiarios de este tipo de medidas o de gestiones que se pedían a todos aquellos que realmente reunieran las condiciones de escasez de recursos económicos, de esa dificultad económica, que, evidentemente, los ciudadanos están donde están y viven donde viven, y no donde una raya decide trazar finalmente una ARI o no, pues ese es el motivo y la razón por la que hemos votado en contra de la iniciativa.

Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Fuster.

Por parte del Partido Aragonés, señor Ferrer.

El señor diputado FERRER GÓRRIZ: Sí, gracias, señor presidente.

Por parte de mi grupo, ratificarnos en lo que hemos dicho antes. Creo que es muy razonable, y, aunque esta proposición no de ley es muy voluntarista, creo que las medidas que se proponen entran dentro del ámbito de otras competencias de otras consejerías, en concreto de Servicios Sociales, pero no de una consejería que al final tiene que negociar un préstamo que al final hay que pagar, con mucho o con poco; pero si la entidad no lo da, poco puede hacer. Sí que pueden dar otro tipo de ayudas, que están previstas, además, en otras consejerías, pero no en el sentido en el que venía esta proposición no de ley.

Gracias, presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Ferrer.

Por parte del Grupo Popular, señor Torres, tiene la palabra.

El señor diputado TORRES MILLERA: Gracias, señor presidente.

Creo que nuestra posición ha quedado clarísimamente explicada en la primera intervención. La voy a ratificar, en todo caso.

Entendíamos perfectamente que hay un problema real y que pretendía solucionarlo, pero es un problema que no solamente afecta a determinados ciudadanos en determinadas zonas, sino que afecta a todos los ciudadanos de todos sitios y entra dentro de una serie de medidas más ambiciosas.

Y, en todo caso también, señalar, como decía el señor Berdié en la intervención anterior, que acostumbro a escucharle y hoy le he escuchado decir una cosa muy interesante, y es que los acuerdos que se adoptan, además por unanimidad (las PNL, etcétera), obligan al Gobierno y le hacen actuar. Yo estoy convencido de que así debería ser, y, como veo que el señor Berdié lo comparte conmigo, les rogaría que se lo haga llegar al Gobierno, por si a lo mejor no lo saben del todo.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Torres.

Señor Berdié.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Muy brevemente.

El Gobierno siempre está atento a todo y conoce todo; por lo tanto, también los cuerdos del Pleno. [Rumores.]

No, solamente decir, y por que lo sepa el proponente, que a nosotros sí que nos parece adecuada la delimitación que daba el Grupo de Izquierda Unida. Es que las ARI las definen los ayuntamientos, y, por lo tanto, no hay ciudadanos A y ciudadanos B... Las ARI las definen los ayuntamientos, y los ayuntamientos definen aquellas zonas de viviendas que quieren, y, por ahí, vemos impecable la propuesta.

Las razones, las que hemos explicado, que no las voy a repetir. Pero sí añadir que yo estoy seguro de que el Gobierno, en todo lo que hace referencia a la vivienda, y en relación con todos los ciudadanos con problemas de vivienda, seguirá profundizando medidas que intenten, por las vías que sea, mejorar esa situación. Eso es lo que está haciendo, y lo estamos viendo en líneas generales. Yo no dudo de que también descenderá hasta el último problema que puedan tener los ciudadanos aragoneses en ese sentido.

Nada más, y muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Berdié.

Una vez terminado el debate y la votación de esta proposición no de ley, pasamos al punto quinto del orden del día: debate y votación de la proposición no de ley número 35/09, sobre el servicio ferroviario de los Avant entre Calatayud y Zaragoza, presentada por el Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista.

Para su presentación y defensa, tiene la palabra su portavoz, el señor Fuster.

**Proposición no de ley núm. 35/09,
sobre el servicio ferroviario de los
Avant entre Calatayud y Zaragoza.**

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señor presidente.

Y estarán conmigo sus señorías en que el debate de la comparecencia anterior del consejero nos clarifica y nos evita tener que insistir nuevamente en conceptos y en ideas que se han expuesto aquí, y ya ha quedado claro que el propio consejero es partidario de lo que se pide en esta iniciativa.

Pero yo quiero recordarles que hay un acuerdo, al que antes se ha referido, una proposición no de ley del Partido Popular del mes de mayo pasado, genérica sobre la oferta de los servicios de los trayectos a Huesca y a Calatayud, que fue aprobada, que ha transcurrido el tiempo y que, evidentemente, estamos en la misma situación. Por tanto, no se ha avanzado en la materia.

Pero, además de eso, se ha desarrollado este mismo año, justamente a comienzo de año, una campaña, una vez constatado que los precios por kilómetro de Calatayud eran los más caros de España, por la que se remitieron tres mil tarjetas enviadas al Ministerio de Fomento, y también una asociación de consumidores en el caso de Zaragoza, la Asociación de Consumidores Torre Ramona, registró más de dos mil doscientas firmas solicitando el incremento de frecuencias y la modificación de horarios precisamente en estos trenes Avant, para constatar con ello que el problema no solo es de los ciudadanos de Calatayud que vienen a trabajar o a estudiar o a hacer gestiones a Zaragoza, sino también de ciudadanos de Zaragoza que van a trabajar o a hacer sus actividades a la comarca de Calatayud. Por tanto, ha habido demandas, movilización y reivindicaciones en un caso y en el otro.

Pero, en cualquier caso, me quedo con los acuerdos del Ayuntamiento de Calatayud, acuerdos recientes, unánimes, de la Junta de Gobierno local, también posteriormente de plenos, en los que los cuatro grupos políticos ahí representados (PSOE, que ostenta la alcaldía, PP, Partido Aragonés y Chunta Aragonesista) votaron unánimemente esta propuesta de modificar los horarios en el sentido en el que aparece en la propuesta.

Ya paso a hablar de la propuesta concreta, en la que, como se ve, no se especifica, no se habla de horarios, aunque en el acuerdo del Ayuntamiento de Calatayud sí se aprobó una tabla de horarios con sus posibles modificaciones. Entendemos que es más propio que lo haga el propio municipio que el que lo hagamos aquí, entrar en concreto a decir si tiene que salir a las siete y quince o a las siete y veinte, entre otras cosas porque hay que buscar las horquillas horarias que dejan libres el paso de los trenes, y hay un estudio del propio Ayuntamiento de Calatayud donde se ha visto que, efectivamente, hay horquillas suficientes para establecer, incluso con variantes, hasta dos o tres posibilidades alternativas en cada uno de los casos, es decir, que, técnicamente, se puede hacer. Parece ser que el propio Ministerio de Fomento ha dicho que es posible hacerlo, pero que hace falta estudiarlo más o

decidir o ver exactamente que no tenga afecciones para otro tipo de servicios...

Bueno, el caso es que lo que se plantea es, precisamente, la modificación de horarios, de forma que se compatibilice con las necesidades de ambas poblaciones, en particular el acceso a los puestos de trabajo y a servicios, como antes ya se ha hecho referencia, universitarios, sanitarios, hospitalarios, administrativos y de todo tipo y demás.

En lo que hay coincidencia, sin especificar el tipo de horario, aunque aquí no se dice la hora, es en la idea de que antes de las ocho de la mañana, tanto en el caso de los que se desplazan de Calatayud y su comarca a Zaragoza como en el caso de los que se desplazan desde Zaragoza, haya un tren que permita estar en el destino antes de las ocho de la mañana, y eso implica que llegue primero a Zaragoza, puesto que las distancias en Zaragoza para desplazarse posteriormente son mayores que en el caso de Calatayud, donde, con un cuarto de hora podría resultar ser suficiente. Por tanto, eso, por un lado. Y paralelamente a esta modificación, también el retrasar la salida de los trenes del mediodía en ambas direcciones, es decir, para que dé tiempo a cumplir la jornada laboral que pueda empezar a las ocho de la mañana en la Administración Pública o en las empresas y que, por tanto, quienes lo puedan coger a la ida lo puedan coger, evidentemente, a la vuelta, para que los bonos y los descuentos sean el máximo y, por tanto, sea rentable para todo ellos. Y se hace referencia a mantener los horarios de la tarde, puesto que hay consenso en la comarca y por parte de todos en que los horarios de la tarde de los trenes Avant funcionan bien y no hay ningún tipo de problema de operatividad.

Y el segundo punto hace referencia a los períodos de utilización de los bonos de veinte a cincuenta viajes. Hasta ahora, tienen una limitación desde el primer uso hasta los treinta días, y, entonces, planteamos que se pueda ver la posibilidad de que se pueda ampliar a un período mayor el período de disfrute, de forma que, por ejemplo, a aquellos estudiantes que van a clase de lunes a jueves ya no les afectaría este bono, puesto que no agotarían el mínimo de los veinte viajes en el período de utilización, que es el mes. Por tanto, que se pudiera ampliar el período..., proponemos que sea a tres meses, pero podría ser otro, que pudiera ampliarse el período de utilización de los bonos, de forma que por, no gastarlos, no les salga menos rentable que el billete clásico o el billete simple.

Y todo ello, además, tiende, evidentemente, a ser un medio de fidelizar a los viajeros, de aumentar los usuarios y, por tanto, de rentabilizar la inversión y los equipamientos ferroviarios, que es, precisamente, uno de los debates de fondo que hemos tenido esta mañana, que debía ser el objetivo que había que perseguir.

Y el tercer punto obedece simplemente a que, en el tema del compromiso de puntualidad, es verdad, y se ha dicho antes, que no es exclusivo del caso de Calatayud, pero sí que hay una relación importante de... creo que son doce relaciones a las que se les aplica este compromiso de puntualidad máxima, y no es uno de ellos este de Calatayud, aunque no es el único al que no se le aplica o al que se le aplica con parámetros distintos. En todo caso, nosotros, evidentemente,

tenemos que aspirar a estar con los mejores: si hay un grupo de relaciones al que se le aplica el compromiso de puntualidad y otro al que no, evidentemente, nuestra petición debe ser que estemos en el grupo de aquellos a los que se les aplica, para que la calidad del servicio sea la máxima.

De todos modos, lo importante es la adecuación de los horarios y, sobre todo, en esa salida, anticipar la salida matinal y retrasar la salida del mediodía en ambas direcciones, para conseguir que haya más usuarios y, por tanto, que sea más rentable el servicio en todos los sentidos.

Nada más. Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Fuster.

Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Barrena.

El señor diputado BARRENA SALCES: Gracias, señor presidente.

Estamos ante una proposición no de ley que recoge reivindicaciones, propuestas y planteamientos de ciudadanos y ciudadanas de una comarca; que reabre otra vez el debate de la forma de comunicación por ferrocarril que al final se ha impuesto y a la que únicamente recurrimos, que es la de la alta velocidad; que viene a plantear una serie de problemas derivados de lo que es el propio servicio de alta velocidad. Y volvemos a incidir en tres cosas fundamentales: una es el tema de los horarios, otra es el tema del precio y otra es el tema del servicio.

Claro, conjugar esas tres cosas en una comunidad como la nuestra, en la que no hay masa crítica suficiente como para que se puedan plantear determinadas ayudas que sí que hay en otras zonas del territorio, pues no deja de ser una cosa muy bienintencionada, es verdad, pero que es de difícil aplicación. Pero, evidentemente, quienes han tomado la decisión de optar por un modelo de transporte ferroviario de alta velocidad son los gobiernos, que en un primer momento era el Partido Popular y ahora es el Partido Socialista, y, a partir de ahí, la ciudadanía, bueno, pues no tiene la culpa de que se haya optado por ese modelo, que es claramente caro, que es elitista y que, al final, tiene que dar cumplida cuenta a las reclamaciones.

Dicho esto, y una vez que queda claro que, aunque en la iniciativa simplemente ponía «se deberá adelantar el horario de salida matinal, saliendo el primer tren desde Calatayud»..., bueno, ya entendido que tenía que ser antes de no sé qué hora, aunque aquí no lo pone, retrasar los trenes y mantener el horario del tren, a mí eso me parece bien y de acuerdo, y, por lo tanto, lo vamos a apoyar.

En el punto 2 hay un debate que está sin resolver, porque, claro, ¿cómo aumentamos los usuarios y rentabilizamos la inversión y los equipamientos ferroviarios?, ¿con subvenciones desde lo público? ¿Cómo se hace eso? Porque, claro, ¿cuál es el problema del modelo de comunicación del que nos hemos dotado?: que en unos lugares, como pueda ser entre Madrid y Toledo, hay capacidad de usuarios para, a partir de ahí, hacer rentable económicamente la situación, y en otros, como es del que estamos hablando, no. Los datos de utilización, ¿cuáles son?

Por lo tanto, a partir de ahí, el modelo equivocado de transporte ferroviario por el que se ha optado se pone una vez más en evidencia. Pero, insisto, no tienen la culpa los ciudadanos y las ciudadanas que viven en Calatayud. Pero en estos debates en los que estamos entrando y cayendo, señorías, al final, lo que estamos planteando es asumir desde lo público, con subvención de lo público, los costes de funcionamiento de un sistema que ya es privado, porque se ha privatizado. Y, por lo tanto, yo les llamaría a la reflexión en este sentido.

Evidentemente, vamos a apoyar también el punto número 2 desde el planteamiento de que no tienen la culpa los ciudadanos y las ciudadanas de lo que se ha planteado.

Y el punto tres nos parece..., bueno, razonable. Podría ser exigencia clarísima que quien da un servicio y cobra por el servicio, como en este caso es el Adif, debe cumplir las condiciones del contrato, y las condiciones del contrato son de tal hora a tal hora. Ya sé que los trenes en Inglaterra, desde la señora Thatcher, ya no son el modelo de puntualidad que eran, pero, bueno, vamos a ver si aquí lo conseguimos por lo menos.

Apoyaremos la PNL en toda su extensión.
Gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Barrena.

¿Por parte del grupo del PAR?

El señor diputado FERRER GÓRRIZ: Gracias, señor presidente.

Desde mi grupo pensamos que esta proposición no de ley está completamente subsumida en lo que ha sido la comparecencia del consejero, porque hemos tenido tiempo de tratar prácticamente todos los puntos, los tres de los que habla la proposición no de ley.

Porque, en el caso del primer punto, ya se ha dicho que el consejero y la propia Adif o la propia Renfe han dicho que se va a estudiar ese cambio, y, por lo tanto, es una cuestión que está concedida.

En cuanto a la ampliación de los tres meses de los bonos, bueno, los bonos están establecidos. El hecho de que estén como en otros sitios..., es que están en todos los sitios igual, no hay ninguna discriminación por parte de los bonos ni de los usuarios que los van a utilizar. Es igual en todos los sitios.

Y en cuanto al tercero, el compromiso de puntualidad, también se ha dicho en la comparecencia del consejero que solamente en una de las líneas es donde se contemplaba el que fueran cinco minutos y poder hacer el descuento del billete del AVE. En el caso del cuarto de hora y de la media hora, está igual en todos los sitios. Es decir, que nosotros consideramos que esta proposición estaba completamente contemplada en lo que ha dicho el consejero, y, por parte de mi grupo, no queremos añadir nada más.

Sí que vamos a decir que no la vamos a apoyar y que, en todo caso, hace un mes o dos meses, como mucho, aprobamos una muy parecida, y la aprobamos por unanimidad. Pues, bueno, si quieren coger aquel modelo, volveríamos a votarla sin ningún problema.

Pero no creemos que, en este caso, cada vez haya que poner un punto distinto, en cuestiones que, ade-

más, creo que están contempladas perfectamente, y que no hay ningún motivo para apoyar una proposición no de ley como la de este caso.

Gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Ferrer.

¿Por parte del Grupo Popular? [Pausa.] Si no hay ningún representante del Grupo Popular... [Rumores.] [Pausa.] Si estuviera en las intermediaciones, estaría ya presente en la sala... [Rumores.] ¡Ah!

Tiene la palabra el representante del Grupo Popular.

El señor diputado TORRES MILLERA: No sabía yo que habían sido tan rápidas las intervenciones previas. [Risas.]

Bien, muy rápidamente, señor presidente, porque, efectivamente, casi todo lo que había que decir sobre este asunto se ha dicho en la comparecencia de esta mañana, pero sí que me gustaría recordarles a sus señorías varias cuestiones.

En mayo de 2008, y lo ha dicho el portavoz de Chunta, lo dice en los antecedentes, en mayo de 2008 hubo un acuerdo unánime de estas Cortes. Ese acuerdo unánime, todos creemos que el Gobierno de Aragón lo hizo suyo y lo reclamó ante el Ministerio de Fomento. Y desde ese acuerdo unánime, no ha habido ningún tipo de modificación por parte del Ministerio de Fomento en relación con los Avant.

Segunda cuestión, sobre el segundo punto, y me refería yo también esta mañana a ello: cuando nosotros aplicamos descuentos sobre precios que son más caros, los descuentos resultantes son más caros que en los demás sitios donde partían de precios más baratos. Eso es una evidencia, que parece que queremos olvidar.

Y por lo que respecta al tercer punto, señorías, esta mañana se ha dicho que teníamos exactamente equiparado el compromiso de puntualidad. Parece ser, de lo que he oído al señor Fuster, que no es en todo, debe referirse exclusivamente al AVE. Yo no sé si en el Avant tenemos o no tenemos equiparación; si no la tenemos, en cualquier caso, deberíamos tenerla. Y, por cierto, muchísimos aragoneses comprobaron en semanas anteriores que hay muchas excepciones para el compromiso de pago cuando hay retrasos, muchas excepciones, que se han dado todas en las últimas semanas, porque, habiendo retrasos importantísimos, fundamentalmente por climatología, pero no solo por ello, al final resulta que los usuarios no han cobrado las diferencias.

En cualquier caso, esta iniciativa podríamos llamarla complementaria de la anterior, o la anterior complementaria de esta: persiguen lo mismo (la otra hablaba también de las tarifas del AVE).

Y por supuesto, y como no podía ser de otra manera, el Grupo Popular la va a apoyar.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Torres.

Por parte del Grupo Socialista, señor Berdié, tiene la palabra.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Gracias, señor presidente.

Como bien ha dicho el diputado del Partido Popular, ya se ha dicho todo esta mañana, y yo no les voy a recordar varias cuestiones, porque sería repetirme por quinta vez.

Primer punto: no lo votamos porque confiamos, y lo ha expresado el consejero, en que la medida está tomada, la iniciativa política la tiene en este momento —así es—, la tiene Renfe, lo está estudiando, y, por lo tanto, confiamos plenamente en que eso sea así. Ha sido la palabra del consejero, y no hay PNL que valga que pueda convencernos más que la propia palabra del consejero.

El segundo punto: no estamos a favor en este momento. Hay un mes, pues hay un mes para todos los que saquen bonos.

Y el tercer punto: hay un compromiso de puntualidad: si se retrasa quince minutos, se devuelve el 50% del billete; si se retrasa media hora, se devuelve el 100%, como en todos los sitios y en todos los medios de transporte que así utilizan ese compromiso de puntualidad.

Nada más, y muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Berdié.

Si el proponente no tiene ninguna intención de intervenir para modificar los términos de la proposición, pasaríamos a la votación directamente.

¿Votos a favor de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. **Queda, por tanto, rechazada.**

¿Explicación de voto?

¿Izquierda Unida? Pasa.

¿Chunta Aragonesista? Señor Fuster.

El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer a los Grupos Mixto (Izquierda Unida) y el Partido Popular que hayan sido coherentes con lo que plantearon hace un año o en el mes de mayo y hayan mantenido la misma posición.

Y, evidentemente, no puedo felicitar ni agradecer a los grupos que apoyan al Gobierno por su incoherencia manifiesta de ir en contra de sus propios acuerdos, de lo que se votó aquí en el mes de mayo, por contradecir y dejar, como suelen hacer, con el culo al aire a sus compañeros en las comarcas de Aragón. Porque si el Gobierno de Aragón ya está en ello y el Ministerio ya está en ello, también lo estaban el otro día cuando en el Ayuntamiento de Calatayud, unánimemente y con el apoyo de esos dos grupos, que, además, también gobiernan en el Ayuntamiento de Calatayud, que supongo que también deben confiar en el Gobierno de Aragón y en el Ministerio de Fomento, votaron que sí a esta iniciativa.

Como siempre, ustedes, cuando algo no lo quieren votar, si están de acuerdo, es por eso: porque, como están de acuerdo, ya están en ello. Y si no están de acuerdo, pues por eso: porque están en desacuerdo.

Lo cierto es que hace un año se adoptó un acuerdo unánime aquí en esta dirección, que era más genérico y hablaba de los trenes AVE y demás, pero se pedía la equiparación y las mejoras de horarios y demás;

ahora hay una propuesta específica, que coincide literalmente con la propuesta que plantea el Ayuntamiento de Calatayud, donde todos los grupos existentes la han apoyado, que coincide con las reivindicaciones de colectivos sociales y ciudadanos, y desautorizan ustedes lo que ha venido a decir el consejero esta mañana, que ha dicho que este era el verdadero problema que tenían en este momento y que lo que había que conseguir es que se adelantaran los trenes de por la mañana, los trenes Avant. Bueno, pues si el consejero está de acuerdo, si el Ayuntamiento de Calatayud y todos ustedes están de acuerdo, y ustedes hace un año decían que había que hacer esto, ha transcurrido casi un año y no se ha hecho, sinceramente, no puedo entender por qué ahora ustedes lo votan en contra. ¿Solo para que quede más claro que se supone que están en ello? Bueno, pues les vamos a contar todos los días desde que este tema ya está encauzado y resuelto —¿qué es hoy?, ¿25 de marzo?—, vamos a contar cuántos días sigue sin resolverse este tema porque ustedes se permiten el lujo de rechazar el apoyo unánime de la Cámara a una propuesta con la que se supone que están de acuerdo. Por lo menos, eso dicen cuando habla el consejero o cuando hablan sus representantes en la comarca de Calatayud.

Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Fuster.

¿Por parte del grupo del PAR?

¿Por parte del Grupo Popular? Señor Torres.

El señor diputado TORRES MILLERA: Gracias, señor presidente.

Sí que estoy sorprendido, porque, realmente, hablamos de una cuestión que es exactamente igual, o sea, contempla los puntos que se aprobaron en mayo de 2008 por unanimidad, que el propio consejero ha reconocido en la comparecencia de esta mañana que hay que seguir luchando por ello, porque todo no está, y ha dicho que él está de acuerdo. Yo creo que el consejero hoy, si hubiera sido diputado, hubiera votado a favor lo que no han votado a favor ustedes, ¡sin ninguna duda!

Pero es que, además, hombre, es verdad que lo ha dicho en un tono jocoso, pero el consejero ha sido tan abundante —como se suele decir— que ha dicho que, si por él fuera, los aragoneses iríamos gratis en AVE y ha dicho que, desde luego, si él fuera el responsable de Renfe, ya estaría solucionado el problema de Calatayud. Pero, diciendo eso, el consejero está diciendo que todavía está pendiente de solución.

Y ustedes han votado en contra lo que votaron a favor en mayo de 2008 y ustedes han votado en contra lo que sus compañeros han votado en Calatayud hace escasamente un mes.

Fíjense, les voy a recordar una cuestión, y se la voy a recordar porque va a volver a suceder: en noviembre del año pasado, aquí se presentó una iniciativa por el Grupo Popular por los servicios ferroviarios de la zona oriental de la provincia de Huesca; hacía referencia a los temas de la estación de Monzón como estación referencia de la zona oriental,

hacía referencia a los horarios, hacía referencia a las conexiones de lanzaderas con la alta velocidad en Lérida y hacía referencia al cierre de varios trenes que comunicaban con la zona cantábrica, con Galicia, con Barcelona y con Madrid, hacía referencia a todos esos puntos. Esa iniciativa, señalé a sus señorías que había sido aprobada por unanimidad por el Consejo Económico y Social de Monzón, por el Ayuntamiento de Monzón, por cuatro comarcas de la provincia de Huesca y por más de veinte ayuntamientos. A pesar de ello, ustedes votaron en contra en esta comisión, y, al día siguiente, un diputado del Grupo Socialista, que coincide que forma parte del consistorio de Monzón, se sintió tan desamparado por sus compañeros de grupo que se vio obligado a volver a presentar la misma iniciativa en el Ayuntamiento de Monzón. Esa iniciativa se volvió a llevar, ¡la misma!, se volvió a llevar al Ayuntamiento de Monzón y fue aprobada por unanimidad hace unos días.

Créanme, señorías, que tendrán ustedes la oportunidad de rectificar o no, porque voy a volverla a traer a esta comisión para ver si ustedes quieren rectificar o vuelven a desautorizar a su compañero de grupo.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Torres.

Por parte del Grupo Socialista, señor Berdié, tiene la palabra.

El señor diputado BERDIÉ PABA: Muy brevemente.

No sufra, señor Torres. Todos los alcaldes, o casi todos, hacen en sus localidades lo que deben hacer. No se extrañe usted de eso.

Simplemente, decir al portavoz de Chunta, que interprete sus propias palabras, no interprete las palabras de los demás. Todo está en el *Diario de Sesiones*.

No es cierto, no es cierto, esto es, es falso que la PNL que usted presenta sea igual que la que se presentó en mayo. Y no voy a leerlas las dos porque está ya muy avanzada la mañana. ¡No son iguales!

Si usted interpreta las palabras del presidente, me permitirá interpretar a mí, en nombre del Grupo Socialista, que lo que usted ha escrito no es igual a lo que se aprobó por unanimidad.

Estamos en paz, señor Fuster.

Nada más. Muchas gracias.

El señor presidente (SARRÍA CONTÍN): Gracias, señor Berdié.

Terminado este punto del orden del día, pasamos al siguiente.

¿Ruegos y preguntas de sus señorías?

Si no hay ruegos y preguntas, pasamos al punto número 1: lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior.

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

Queda, por tanto, aprobada.

Y se levanta la sesión [a las catorce horas y diez minutos].

ÍNDICE DE TRAMITACIONES

1. Proyectos de ley
2. Propositiones de ley
3. Decretos leyes
4. Propositiones 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 Institucional
 - 10.2.3. Ante la Comisión de Economía y Presupuestos
 - 10.2.4. Ante la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes
 - 10.2.5. Ante la Comisión Agraria
 - 10.2.6. Ante la Comisión de Industria, Comercio y Turismo
 - 10.2.7. Ante la Comisión de Sanidad
 - 10.2.8. Ante la Comisión de Educación, Cultura y Deporte
 - 10.2.9. Ante la Comisión de Medio Ambiente
 - 10.2.10. Ante la Comisión de Asuntos Sociales
 - 10.2.11. Ante la Comisión de Ciencia, Tecnología y Universidad
 - 10.2.12. Ante la Comisión de Política Territorial, Justicia e Interior
 - 10.2.13. Ante la Comisión de Peticiones y Derechos Humanos
 - 10.2.14. Ante la Comisión de Reglamento y Estatuto de los Diputados
 - 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