



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2019

XII LEGISLATURA

Núm. 717

Pág. 1

## FOMENTO

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE**

**Sesión núm. 41 (extraordinaria)**

**celebrada el jueves 31 de enero de 2019**

Página

### ORDEN DEL DÍA:

**Comparecencia del señor ministro de Fomento (Ábalos Meco):**

- A petición propia, para informar sobre el déficit de la infraestructura y los servicios ferroviarios en Extremadura, las últimas incidencias y las medidas puestas en marcha para su prevención futura. (Número de expediente 214/000111) ..... 2
- A petición propia, para informar sobre la situación de los buques Open Arms y Aita Mari, del sector del taxi y VTC, en el ámbito de competencia del departamento, de los servicios de cercanías y de la Operación Chamartín. (Número de expediente 214/000120) ..... 2
- Para informar sobre el contenido y los términos del convenio entre ADIF y DCN, formada por el BBVA y la constructora San José, para el desarrollo de la Operación Chamartín, en vigor desde 1993 y que será renovado el 28 de diciembre. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 213/001353) ..... 2
- Para que explique las consecuencias que tendrá el Brexit para las comunicaciones de nuestro país. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/001355) ..... 2
- Para explicar lo sucedido en el tren que cubría el desplazamiento de Badajoz a Madrid, que ha dejado tirados a 160 pasajeros durante varias horas el día 01/01/2019, así como la política de inversión en materia ferroviaria en la Comunidad Autónoma de Extremadura. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/001356) ..... 2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 2

- Para que explique el bloqueo de la salida de los barcos *Open Arms* y *Aita Mari* en los puertos de Barcelona y Pasaia, respectivamente, e informe el motivo por el que no permite que éstos puedan continuar sus tareas de rescate en el Mediterráneo. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 213/001395) ..... 2
- Para explicar los retrasos y el mal funcionamiento de los trenes de cercanías en la Comunitat Valenciana. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001400) ..... 2
- Para explicar la situación y la actuación de su ministerio respecto a la actividad del buque *Open Arms*. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/001408) ..... 2
- Para que explique las medidas que piensa adoptar el Gobierno en el conflicto que existe entre el sector del taxi y los VTC. A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso y Ciudadanos. (Número de expediente 213/001410) ..... 2

Se abre la sesión a la una de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes.

Señorías, son las 13:00 horas y vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento en periodo extraordinario en el Congreso de los Diputados. Damos la bienvenida al ministro de Fomento una vez más a esta Comisión y procedemos a evacuar los nueve puntos que conforman el orden del día y que todas sus señorías ya conocen. Veremos en la primera intervención del ministro absolutamente todos los temas y después daremos la palabra a los grupos parlamentarios, de menor a mayor, para que también de forma agrupada, si bien con aquellos portavoces que cada grupo designe, se repartan el tiempo razonable que daremos para evacuar tantos temas y tan importantes. Sin más, nuevamente dándole la bienvenida, señor ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Muchas gracias, presidente.

Señorías, comparezco ante esta Comisión de Fomento reunida hoy con carácter extraordinario para dar respuesta, en el ámbito de las competencias del departamento, a las comparencias solicitadas por el Gobierno y a las aprobadas a solicitud de los grupos parlamentarios en la sesión de la Diputación Permanente celebrada el pasado lunes, sobre los siguientes seis temas: el déficit de las infraestructuras y los servicios ferroviarios en Extremadura, las últimas incidencias y las medidas puestas en marcha para su prevención futura; los servicios de cercanías en Valencia; la Operación Chamartín en Madrid; la situación del sector del taxi y los VTC; la situación de los buques *Open Arms* y *Aita Mari*, y las consecuencias del *brexit* en comunicaciones.

En el caso de la comparencia sobre el sistema ferroviario en Extremadura, antes de cualquier otra cuestión quiero expresar aquí, en sede parlamentaria, mis disculpas a los viajeros que se han visto afectados por las incidencias en el servicio ferroviario. Sin duda, nuestro objetivo debe ser que los viajeros cuenten con un servicio ferroviario adecuado, confíen en nosotros y que el transporte ferroviario se preste con normalidad y fiabilidad.

Comenzaré haciendo un breve repaso a la situación actual del sistema ferroviario en Extremadura. En el caso de las infraestructuras, se cuenta con aproximadamente 750 kilómetros de líneas ferroviarias, todas ellas en ancho ibérico y sin electrificar. Sobre estas líneas se articulan conexiones con poblaciones de su propia comunidad autónoma y con las de Andalucía, Madrid y Castilla-La Mancha. Además, se han adaptado servicios para crear más posibilidades de trayectos a través de enlaces con billete integrado, ampliando las posibilidades de viaje desde y hacia Madrid, Valencia y Barcelona. Adicionalmente, también se ofrece un servicio turístico. De acuerdo con los datos del último ejercicio, en Extremadura hacen uso de los servicios ferroviarios algo más de 930000 viajeros al año, distribuidos en 865000 viajeros en servicios de media distancia convencional y 65000 en servicios comerciales, si bien hay que tener en cuenta que esta última cifra se refiere a los servicios comerciales del Talgo que se implantaron en el mes de marzo de 2018, por lo que difiere algo de la de un año completo normal. El número de viajeros ha

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 3

descendido en el último año un 2,2%, lo que contrasta con el 4,1% de crecimiento en toda España, y la puntualidad es del orden del 70%, superior a la del año 2017, que fue del 63%, pero claramente mejorable. Estos datos son el resultado de que los servicios ferroviarios se prestan con unas condiciones de contorno muy importantes que imponen fuertes limitaciones, fruto de la inacción en las últimas décadas, y que trascienden mucho más allá de este Gobierno.

De manera detallada, en lo que se refiere a la infraestructura, en las líneas con mayor tráfico existen tramos que necesitan tratamiento en las traviesas, especialmente en las denominadas bloque o en las que son de madera, como es el caso de las líneas Madrid-Valencia de Alcántara, Aljucén-Cáceres, Zafra-Huelva, Mérida-Los Rosales, Ciudad Real-Badajoz o Monfragüe-Plasencia. También es preciso actuar sobre algunos aparatos de vía que no se encuentran en buen estado, como los desvíos de la estación de Llerena. La estación de Cáceres también debe ser objeto de remodelación. En el caso de las líneas con menor tráfico, no se encuentran en buen estado la línea entre Valencia de Alcántara y la frontera portuguesa, aunque no tiene actualmente tráfico comercial, ni la línea Zafra-Jerez de los Caballeros, por la que solo circulan —y parcialmente— mercancías.

En lo que se refiere a los servicios ferroviarios propiamente dichos, el principal déficit está derivado de la falta de fiabilidad del material móvil que presta servicios en Extremadura. Además, en la actualidad, de los cincuenta y dos vehículos que operan en Extremadura, nueve se encuentran inmovilizados con carácter de larga duración tanto para ser reparados por los accidentes sufridos como por las operaciones de gran mantenimiento. En conclusión, en Extremadura se aplicaba la misma política general que en todo el ministerio: escasa inversión en infraestructuras y nula en el caso del material móvil.

Todo el mundo entiende que la situación actual en la que se encuentra el sistema ferroviario de Extremadura no es consecuencia de lo realizado en los últimos siete meses. Les daré unas pinceladas de lo que nos hemos encontrado: una disminución de inversión media anual de 95 millones de euros y un déficit de inversión desde 2012 de más de 600 millones de euros. Se pasó de los 919 millones licitados entre 2006 y 2011 a 480 millones en el periodo 2012-2017, y especialmente se acusó en los últimos tres años, llegando en 2017 a la insignificante cifra de 7 millones licitados. Asimismo, el abandono de la red convencional, donde en el año 2017 se dejó de invertir el 80% del presupuesto previsto. Tampoco se realizó ninguna compra de nuevos trenes, lo que se conoce como material rodante.

En relación con las últimas incidencias producidas como consecuencia de todo lo anterior, les reitero mis disculpas a los pasajeros afectados y les aseguro que hacemos todo lo posible para evitar que se produzcan las incidencias y, en caso de que se produzcan, para minimizar la afección producida. No obstante, en relación con posibles sabotajes producidos, sí querría resaltar que hemos puesto todos los datos que obran en nuestro poder en conocimiento de la autoridad correspondiente, para realizar las oportunas investigaciones de hechos tan graves que han podido tener consecuencias trágicas.

A continuación, les describiré las medidas de mejora que tenemos en marcha para evitar o minorar las incidencias, tanto de carácter global y de coordinación como en el ámbito de las infraestructuras y de los servicios, algunas de ellas inmediatas y otras de carácter estructural. Como primera cuestión de carácter global, ya saben ustedes que creamos un coordinador del sistema ferroviario en Extremadura para tener una mejor información en el territorio y trasladar las necesidades al departamento. Asimismo, constituimos la Comisión de seguimiento Junta de Extremadura-Renfe en octubre del año pasado y celebramos la reunión de la Comisión de seguimiento del Pacto por el Ferrocarril en Extremadura hace escasamente diez días, el 21 de enero. Aunque debemos ser conscientes de que no podemos erradicar en unos meses los déficits de inversión de varias décadas, nuestro compromiso es impulsar la inversión en la infraestructura y acelerar la renovación de trenes. La licitación multiplica por más de 80 los valores del mismo periodo de 2017 y las adjudicaciones han aumentado un 755%. Los valores de licitación del nuevo Gobierno alcanzan los 388 millones y nuestra previsión es continuar impulsando actuaciones.

En relación con las previsiones de licitación, en el primer semestre de 2019 estaremos planteando un esfuerzo presupuestario sin precedentes, en el que en solo un año superaremos en un 50% la suma de la licitación publicada en los seis años del anterior Gobierno. Respecto al proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2019, hemos incrementado la inversión en ferrocarril en Extremadura un 41,6%, y en cuanto al material rodante, continuamos con sustitución de los trenes, la sustitución de motores, el acompañamiento mecánico en los trayectos, la licitación de los futuros híbridos y nuevas iniciativas relacionadas con la mejora de tarifas y compromisos de puntualidad.

Entre las medidas de aplicación inmediata que tenemos en marcha, en el caso de las infraestructuras, en la línea entre Humanes y Montfragüe, tras haber eliminado tres limitaciones temporales de velocidad,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 4

estamos trabajando para la eliminación de las cuatro restantes, y además se aprovecharán los cortes necesarios para mejorar cuatro puentes. En el tramo Aljucén-El Carrascalejo esta prácticamente finalizada la renovación de vía; trabajos que comenzamos el pasado verano y que han permitido quitar una limitación temporal de velocidad. En la línea Mérida-Los Rosales, tras haber finalizado en septiembre la sustitución de un puente, estamos finalizando la redacción del proyecto de renovación de vía entre Usagre y Llerena. Y en la línea Huelva-Zafra, tras haber finalizado en años anteriores actuaciones de renovación de superestructura y trincheras, hemos finalizado, entre noviembre y diciembre de 2018, la sustitución de 4500 traviesas entre Fregenal y Jabugo.

En el caso de los servicios, estamos acometiendo las siguientes medidas inmediatas, la mayoría de las cuales ya hemos iniciado. En primer lugar, la sustitución de los trenes de la serie 598 por trenes de la 599. Ya se han sustituido cinco de los once trenes que está previsto sustituir, está pendiente la sustitución de otros tres trenes en febrero —un tren el día 4 de febrero y dos trenes el 28 de febrero— y los últimos tres trenes en el mes de mayo, como ya nos comprometimos en Mérida. El objetivo de esta medida es reducir las incidencias, al tener la serie 599 una mayor fiabilidad frente a la 598. Gracias a ello, hemos pasado de que en enero de 2018 los trenes de la serie 598 realizaran el 58% de los kilómetros recorridos a que realicen el 35% en la actualidad, centrándose en su mayoría en los trayectos más cortos. En segundo lugar, disponer de trenes autopropulsados de reserva en Mérida y Badajoz, y de una locomotora 334 en Cáceres. El objetivo es que, en caso de que produzca alguna incidencia, el tiempo de respuesta sea el menor posible y minimizar el impacto a los viajeros. En tercer lugar, la circulación del Talgo con dos locomotoras, al objeto de evitar que, en caso de avería de una locomotora, se produzca una incidencia que requiera remolcar el tren o trasbordarlo. En cuarto lugar, estamos ejecutando un plan de fiabilidad del material, tanto para la serie 598 como para la serie 599. La situación actual es la siguiente: se han finalizado las actuaciones previstas en el plan, a excepción de la sustitución de los motores de la serie 598, que está previsto que se finalice en octubre o noviembre. En quinto lugar, el refuerzo del mantenimiento correctivo, que se concreta en dos aspectos. Por un lado, desde primeros de años va a bordo un mecánico en todos los trenes entre Madrid y Extremadura y entre Cáceres y Sevilla, con el objeto de que pueda realizar actuaciones en el tren, en caso de que se produzca alguna incidencia. Con ello, se pretende conseguir reducir el tiempo de resolución de incidencias del tren, al tener el mecánico una mayor pericia, así como evitar alguna incidencia que el maquinista no sea capaz de resolver sin su ayuda. Por otro lado, se van a fijar nuevos puntos de asistencia técnica en línea en Plasencia y Mérida, similares al de Badajoz, para situar equipos de mantenimiento que revisen los trenes que rinden servicio, además de servir para tener personal distribuido geográficamente y atender más rápidamente cualquier incidencia. Esta segunda medida tendrá una implantación más progresiva, ya que es necesario seleccionar el personal, formarlo y dotarlo de ciertos medios. En sexto lugar, la creación de una gerencia de servicio público de Extremadura para mejorar la gestión del servicio y aproximarlos al territorio, separándola de la Gerencia de Servicio Público Centro Sur. En séptimo y último lugar, a lo largo del mes de enero hemos estado revisando los protocolos de actuación en caso de incidencias, considerando las condiciones de explotación de las líneas de Extremadura. A tal efecto, hemos hecho especial hincapié en la atención e información a los viajeros en las incidencias —cómo realizar los trasbordos, qué información dar, mensajes tipo, canales de comunicación, megafonía centralizada realizada por el interventor, Twitter, etcétera—. Es fundamental marcar claramente los conductos de comunicación y de toma de decisiones para evitar que se produzcan distorsiones. Asimismo, se establecerán los criterios en la toma de decisiones y cómo actuar para casos ya previstos en función de dónde se produzca la incidencia y el tipo de incidencia.

De igual forma, entre las medidas estructurales en marcha, en la red convencional, entre Humanes y Monfragüe estamos trabajando para la mejora de las instalaciones de seguridad y comunicaciones, dado que la línea cuenta con bloqueo telefónico en gran parte de su recorrido. Para ello, iniciamos dos contratos en verano de este año, por un importe superior a los 54 millones de euros, y estamos ultimando tres proyectos que, entre otras cuestiones, aumentarán el número de apartaderos para posibilitar el cruce entre trenes. Entre Monfragüe y Plasencia estamos redactando el proyecto para la renovación completa del trayecto de las vías de la estación de Plasencia. En el tramo Ciudad Real-Badajoz se procederá a la renovación de vía entre Castuela y Brazatortas; contratos cuya licitación aprobó el consejo de administración de ADIF ayer mismo.

En la línea Mérida-Los Rosales estamos finalizando los proyectos de renovación de la vía de dos tramos, uno de los cuales incluye la mejora de los desvíos de la estación de Llerena y del proyecto de refuerzo de un puente sobre el río Guadiana. En la línea Huelva-Zafra estamos finalizando los proyectos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 5

para la primera fase de la renovación de vía entre Jabugo-Galaroza y Huelva-Cargas, lo que también permitirá la supresión de dos limitaciones temporales de velocidad, así como para mejorar los puentes sobre los ríos Ardila y Múrtigas.

En la futura red de alta velocidad trabajamos con el objetivo de la finalización de las obras de plataforma y montaje de vía entre Plasencia y Badajoz este año 2019 y su electrificación en 2020; fechas a partir de las cuales comenzarán las correspondientes circulaciones en prueba hasta su puesta en servicio. De manera resumida, en alta velocidad entre Madrid y Oropesa, después de que el anterior Gobierno dejara caducar la declaración de impacto ambiental, estamos redactando el correspondiente estudio informativo que se inició el pasado año 2018. Entre Oropesa, Talayuela y Plasencia está finalizado el tramo Talayuela-Arroyo de Santa María. Próximamente, en marzo, concluiremos la ejecución del tramo Navalморal de la Mata-Casatejada. En noviembre pasado licitamos el tramo Casatejada-Toril, 42,48 millones de euros. Hemos licitado este mes de enero el contrato para la ejecución de las obras del tramo Toril-Río Tiétar. Próximamente, aprobaremos el proyecto del tramo Río Tiétar-Malpartida de Plasencia, que licitaremos en el primer trimestre de este año. En los dos tramos restantes, Arroyo de Santamaría-Navalmoral de la Mata y Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia-Fuentidueñas se continúa avanzando en la redacción de los proyectos que prácticamente iniciamos este verano. Por último, en el tramo Plasencia-Cáceres-Badajoz para la plataforma licitamos los dos últimos contratos en octubre de 2018, los tramos San Rafael-Cuarto de la Jara y Cuarto de la Jara-Arroyo de la Albuera y conexión con Mérida.

En el caso de montaje de vía, en junio aprobamos el proyecto del tramo Plasencia-Cáceres, que licitamos en agosto, y estamos ultimando el resto de proyectos. Estamos avanzando en la electrificación, de manera que en diciembre aprobamos el proyecto de la primera fase entre Plasencia y Carrascalejo, cuya licitación también aprobamos en el consejo de administración de ADIF ayer mismo; en verano aprobamos y licitamos los proyectos de las subestaciones. Por último, en lo que se refiere a las instalaciones de señalización y telecomunicaciones, estamos avanzando en las obras del tramo Cáceres-Badajoz y en el proyecto del tramo Plasencia-Cáceres. La inversión ya ejecutada en el tramo Plasencia-Mérida-Badajoz supera los 1065 millones de euros, lo que supone más del 72%.

En lo referente a los servicios ferroviarios, entre las medidas estructurales están las siguientes. La construcción de un nuevo taller de Badajoz. Se ha finalizado el proyecto, que se ha entregado al ayuntamiento para que den los permisos. Tras ello, el plazo de construcción es de ocho meses, con lo que en octubre o en noviembre podría estar en funcionamiento, si el ayuntamiento nos da los permisos. En este taller está previsto mantener un parque de unos siete u ocho trenes, y se realizará por Actren. Esta medida permitirá una mejora de las operaciones de mantenimiento y una reducción de los ciclos en los que los trenes entran al taller, lo que permitirá una mejora del mantenimiento. Del mismo modo, en relación con las tarifas, estamos analizando diferentes propuestas para tratar de paliar la situación hasta que se disponga de las nuevas infraestructuras en formato de tarifas de proximidad o de bonificaciones. En este mismo sentido, estamos estudiando la posibilidad de mejorar el compromiso de puntualidad. Por último, a medio plazo estamos revisando otras cuestiones para adecuar el plan de transporte y mejorar la fiabilidad del material.

En definitiva, queda mucho por hacer, pues arrastramos años y años de inacción, pero no les quepa la menor duda de que desde el primer momento estamos dedicando todo nuestro empeño a poner en marcha todas las actuaciones, con el objetivo de evitar, o al menos disminuir, las incidencias. En este sentido, los primeros resultados son ligeramente positivos. Quiero enseñarles las incidencias que ha habido desde que pusimos en marcha algunas medidas provisionales que, como saben, tienen que ser muy provisionales y muy de parcheo porque se está trabajando en la solución definitiva. **(Muestra un gráfico)**. Señorías, este es el nivel de incidencias. Curiosamente, cuando las pusimos en marcha bajó hasta conseguir que no hubiera ninguna incidencia en diciembre. Este mes llevamos ocho, tres de las cuales se produjeron el 1 de enero. Hemos conseguido no tener ninguna en diciembre y dos en noviembre, pero lamentablemente en un día tuvimos tres. En cualquier caso, las medidas que anunciamos en Mérida sí tuvieron impacto, como se refleja en esta gráfica que abarca desde el año 2017.

Pues bien, a pesar de la gravedad de algunas de las incidencias producidas, el análisis estadístico del conjunto de las mismas nos dice que en el último año se han aumentado los índices de fiabilidad del servicio, habiendo crecido considerablemente el número de kilómetros que recorren los trenes sin incidencias; y en segundo lugar, que el número de incidencias relevantes —entendiendo estas como aquellas que suponen más de treinta minutos de retraso— ha disminuido, como se puede ver en la gráfica. Concluyo ya esta intervención, señorías, reiterando que nuestro objetivo debe ser que los viajeros cuenten con un servicio ferroviario adecuado, que puedan confiar en nosotros y que el transporte ferroviario se preste con la normalidad y la fiabilidad exigibles.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 6

Paso, a continuación, a otra de las comparecencias para informar sobre los servicios de cercanías. El pasado año utilizaron los servicios de cercanías más de 440 millones de viajeros, lo que significa que en un día laborable normal casi 1,5 millones de viajeros utilizan las cerca de 800 estaciones y los más de 5000 trenes previstos. En promedio, estos servicios tuvieron una puntualidad del 94% y los usuarios valoraron la calidad de los mismos en, aproximadamente, 7 puntos sobre 10, pero tenemos presente y claro que tenemos mucho, mucho que mejorar.

En reiteradas ocasiones hemos dicho que la inversión en cercanías debe ser una prioridad y formar parte de la política social del Gobierno. Por ello, hemos materializado este compromiso en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado, de manera que se prioriza la inversión en cercanías y en la red convencional. En concreto, el proyecto de presupuestos propone subir un 160% la inversión en infraestructuras de ADIF, elevándose hasta los 244 millones de euros, produciéndose una contención del presupuesto para ADIF Alta Velocidad, que incluso desciende un 2%. La inversión que se destina a núcleos de cercanías, sumando las inversiones de ADIF y Renfe, asciende a 1353 millones de euros para este año —si es que aprobamos el presupuesto—, un 156% más que en 2018; cifra a la que se le añaden 67 millones de Seittsa para construir el acceso a la nueva terminal de Barcelona. Por otra parte, se dedicará a las obligaciones de servicio público ferroviarias un total de 970 millones de euros, es decir, un 4,3% más. No cabe duda de que estos presupuestos están alineados con la voluntad del Gobierno de revertir el abandono al que se había sometido a la red convencional y a las cercanías en los últimos años.

Centrándome en la Comunidad Valenciana, de acuerdo con la petición de comparecencia, contamos con dos núcleos de cercanías. El núcleo de Valencia da servicio a más de 15 millones de viajeros al año, 66 estaciones y casi 350 trenes en un día laborable. En este caso, la puntualidad es del orden del 88,5% y los usuarios dan una calidad al servicio de 6,9 puntos. En el núcleo de Alicante-Murcia las cifras son algo menores, con 3,5 millones de viajeros al año, 26 estaciones y 107 trenes en un día laborable. Aquí la puntualidad es del 87,8% y los usuarios dan 7,2 puntos de calidad al servicio.

Antes de comenzar con el detalle de las actuaciones, con humildad, porque hay muchísimo que hacer, querría poner en valor lo que hemos hecho o hemos podido hacer desde que llegamos al Gobierno. Como tuve ocasión de explicar en el Senado no hace mucho, aunque llevamos poco tiempo ya hemos hecho importantes avances para la mejora de los ferrocarriles en la Comunidad Valenciana. Les puedo mencionar algunos de ellos, pero en primer lugar haré referencia a lo que posiblemente es lo más importante: tenemos un diálogo abierto y fluido con la Administración autonómica, con la Generalitat Valenciana, lo que nos permite mejorar el conocimiento de las necesidades del territorio. Este marco posibilita que, por ejemplo, el pasado día 4 de diciembre celebrásemos la primera reunión de la comisión de seguimiento del Plan de cercanías, la primera que se mantuvo con las comunidades autónomas, donde ya hay un nuevo plan presentado. En segundo lugar, y en cierta medida también vinculado con lo anterior, nombramos en julio como comisionado del Gobierno para el corredor Mediterráneo a Josep Vicent Boira, anterior secretario autonómico de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat, persona con especial sensibilidad para todas estas cuestiones.

En materia de infraestructuras, por citar algunos ejemplos, en junio aprobamos la licitación de la renovación de vía y electrificación de la línea entre Poble Llarga y Silla, con más de 40 millones de euros de presupuesto; en julio licitamos el contrato para la redacción del proyecto y ejecución de las obras de montaje de vía de ancho ibérico y electrificación de un tramo de aproximadamente 40 kilómetros entre La Encina y Xàtiva, y también tenemos en licitación el proyecto de señalización y telecomunicaciones en La Encina-Xàtiva-Valencia; en agosto hemos licitado las obras para implantar el ancho estándar mediante el tercer carril en la segunda vía entre Sagunto y Castelló, y en octubre hemos comenzado el recrecido de andenes de València Nord.

En lo referente a los servicios ferroviarios, adelantándonos a la firma del contrato de obligaciones de servicio público, cosa que se nos decía que no podía ser hasta que estuviera firmado este contrato con Renfe, nos anticipamos y el pasado 22 de octubre pusimos en servicio la relación de media distancia entre Alicante y Villena. Los nuevos servicios han duplicado las frecuencias entre Alicante y el Medio y Alto Vinalopó, pasando de tener diez a veinte servicios en día laborable —diez por sentido que enlazan las principales ciudades—; además, han incrementado exponencialmente la movilidad entre la capital y las principales ciudades de Medio y Alto Vinalopó, lo que supone una oferta de 77 000 plazas durante la semana. Asimismo, los nuevos servicios se complementan a los de cercanías entre las estaciones de Alacant Terminal y Sant Vicent Centre. Desde mediados de noviembre también hemos puesto en marcha un nuevo servicio de media distancia entre Castelló y Vinaròs. Desde esta fecha Renfe incrementa ocho

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 7

servicios de media distancia por sentido en este tramo como prolongación de otros tantos trenes de cercanías de la línea C-6 Valencia-Castellón. Junto con los cuatro servicios ya existentes de media distancia, se está atendiendo esta relación con una frecuencia de doce trenes de media distancia por sentido de lunes a viernes; además, se mantendrá la oferta actual de servicios comerciales.

No obstante, como les decía, somos perfectamente conscientes de que sigue habiendo mucho por hacer, por lo que estamos impulsando las diferentes actuaciones que son necesarias para el territorio. En concreto, somos conscientes de que en los núcleos de Valencia y Alacant-Murcia las incidencias tienen causa principalmente en el material móvil. Por ello, en lo que respecta a la renovación del parque de material rodante se prevé la incorporación de un total de cincuenta y dos nuevos vehículos para Valencia y Alacant. Estamos trabajando en el plan de inversiones para el presupuesto de 2019 y de acuerdo con el Plan de Cercanías para reconducir estas cuestiones. En este sentido, el incremento de inversión del proyecto de presupuestos que antes he comentado permitirá destinar casi 325 millones de euros este año, un 553% más que en 2018, destacando la mejora de la dotación, instalaciones y accesibilidad en las estaciones, por ejemplo, de Requena, en El Puig, Silla, Tabernes de Valldigna, Chiva; la renovación de la vía La Pobla Llarga-Silla y Silla-Cullera, actuaciones en la línea Xàtiva-Alcoy, actuaciones en la línea C3 Valencia-Buñol-Utiel, como la eliminación del bloqueo telefónico del tramo Buñol-Utiel; instalaciones en el tramo Silla-Cullera y sustitución de enclavamientos en Cullera-Gandía; duplicación de la vía Cullera-Gandía, que sería la primera fase del tren de la costa. En paralelo se continúa con el estudio informativo del tramo Gandía-Oliva-Denia, de la línea Valencia-Alacant, así como con el estudio de viabilidad de la conexión ferroviaria de Torreveja. El estudio para las Cercanías de Alicante-Elx incluye la conexión con la estación Elx alta velocidad y la conexión con el aeropuerto de L'Altet e inversiones en material rodante. Como saben, porque ya lo hemos anunciado, ha salido la primera licitación y en abril saldrá la cuarta licitación que permitirá invertir 3000 millones en material rodante, tal y como estaba previsto. En definitiva, estamos haciendo un esfuerzo muy importante para paliar el déficit de inversiones en Cercanías, al menos en lo que supone de previsión, que es lo que recoge el proyecto de Presupuestos Generales del Estado; es la propuesta que este Gobierno puede hacer ahora y que antes obviamente no podía.

Paso, a continuación, a informar sobre la Operación Chamartín en Madrid. Es una operación urbanístico-ferroviaria muy compleja y ambiciosa que pretende transformar la zona norte de Madrid, mejorando sustancialmente la integración de las instalaciones ferroviarias de Chamartín y Fuencarral en la trama urbana, al tiempo que se generan nuevos espacios urbanos y se atienden las necesidades de la población residente en los distritos de Fuencarral, Las Tablas y en la zona de Chamartín. Con esta actuación se pretende también desarrollar algo distinto, específico y potencialmente atractivo para Madrid al crear un potente centro de actividad terciaria —oficinas— con algo más de un millón de metros cuadrados, de calidad, en un nuevo distrito de negocios de Madrid. Este distrito de negocios posicionará a Madrid como una ciudad competitiva y tendrá un gran impacto positivo sobre el empleo.

Dicho esto, no le corresponde al Ministerio de Fomento defender la operación urbanística, sino al Ayuntamiento de Madrid donde, por cierto, todos los grupos políticos allí presentes votaron a favor. El interés del Ministerio de Fomento en este proyecto se centra exclusivamente en potenciar la que será probablemente la nueva estación más importante de España, la estación de Chamartín, que será la mayor de la ciudad; será un gran nudo de comunicación multimodal con todos los municipios de la región en transporte público, metro, Cercanías, EMT, autobuses interurbanos y un gran centro de conectividad a través de ferrocarril, alta velocidad y aeropuerto. Chamartín se convertirá también en el motor del nuevo centro de negocios. La estación de Chamartín estará mejor integrada en la estructura urbana poniendo en valor su carácter de gran intercambiador metropolitano. La nueva estación de Chamartín se desarrollará por fases para garantizar los servicios ferroviarios de la misma durante las obras. No obstante lo anterior, lo cierto es que nunca se ha dejado de actuar en la estación de Chamartín para adaptarla a las necesidades del sector público ferroviario. Esta nueva y gran estación de Chamartín constituirá el eje central del nuevo desarrollo urbanístico en tramitación, pero su suerte no está vinculada al mismo. La nueva estación, futuro gran *hub* de la alta velocidad para todo el norte de España, en sus aspectos estrictamente ferroviarios se ejecutará, prospere o no la modificación del planeamiento actualmente en trámite. Lógicamente, será mejor para el interés público obtener recursos económicos para esa nueva infraestructura de un tercero que no acudir solo a los limitados recursos presupuestarios.

Entrando ya en el detalle de las cuestiones en relación con el contrato suscrito con Distrito Castellana Norte, quiero dejar claro que este Gobierno es partidario de la máxima transparencia en todas las actuaciones y, por tanto, no tiene absolutamente nada que ocultar porque, además, todo esto se refiere a años anteriores;

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 8

no hay ningún problema. No obstante, insisto, nuestra gestión se circunscribe al periodo que va desde la llegada de este Gobierno en el mes de junio hasta la actualidad, por lo que comprenderán que no pueda dar cuenta detallada de una historia que tiene veinticinco años, pero de forma abreviada y por los antecedentes que me suministran, les informo. Fruto de un concurso internacional adjudicado en 1993, el contrato fue suscrito en 1994. Desde entonces, el contrato fue modificado en las siguientes ocasiones: en 1997 se amplió el objeto del contrato como consecuencia de la aprobación provisional del nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, que extendía la ordenación urbanística a los suelos ferroviarios de Fuencarral. En 2002, a resultas del incremento de cargas urbanísticas que se acordó atribuir a los terrenos y de su coste, fue necesario incrementar la edificabilidad de los terrenos, lo que se llevó a efecto mediante una modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid. En 2009, bajo mandato de un Gobierno socialista y como consecuencia de la petición realizada por ADIF en 2006 de modificar la forma de pago, se estableció un canon fijo y con pago en especie, consistente en la entrega de parcelas urbanizadas destinadas a vivienda protegida. También en 2015, como consecuencia de una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 2013 y de las consecuencias de la crisis inmobiliaria, se alcanzó un nuevo acuerdo sobre importe y pago de plazos. La última modificación, que es la única que se ha producido durante el mandato de este Gobierno y la que motiva esta comparecencia, fue la realizada en diciembre de 2018. Como ustedes saben, en el año 2015 el Ayuntamiento, encabezado por doña Manuela Carmena, modificó sustancialmente su planteamiento urbanístico para los suelos ferroviarios, dejando en el año 2016 sin efecto el plan parcial aprobado inicialmente por la corporación anterior, en febrero de 2015. Finalmente, el Ayuntamiento de Madrid ha planteado una ordenación urbanística que no compromete la viabilidad técnica y económica de la operación urbanístico-ferroviaria y que se ha traducido en la aprobación inicial de la modificación puntual del Plan General de Madrid el pasado día 20 de septiembre. Lógicamente, los relevantes cambios urbanísticos producidos han determinado la necesidad de adaptar nuevamente las determinaciones del contrato a esta nueva realidad, alcanzándose un acuerdo de las entidades ferroviarias con Distrito Castellana Norte el pasado mes de diciembre.

En relación con este acuerdo, solo les quiero destacar que, a pesar de que la superficie a transmitir y la edificabilidad se ha reducido de forma muy notable, se mantienen tanto el canon monetario y en especie establecidos en 2009 como la forma de pago recogida en el acuerdo de bases de 2015. Aunque el precio fijo de la venta de los terrenos se determinó en el año 2009, y no durante el mandato de este Gobierno, se ha sostenido por algunos que se estaban vendiendo suelos públicos por debajo de su valor de mercado. Pero esto es ignorar que el precio de los suelos se fijó inicialmente en la oferta que resultó ganadora en el concurso de 1993 y ADIF, le guste o no le guste, no puede saltarse este marco contractual. En el año 2009 se corrigió en buena medida esa situación haciendo desaparecer ese riesgo dando certidumbre y seguridad jurídica con un canon fijo que consideró superior al que se estimó que se percibiría con la retribución variable. En la negociación de esta modificación contractual de 2018 ADIF ha defendido con mucha firmeza el interés general para mantener incólume el canon pactado, frente a la pretensión de Distrito Castellana Norte de reducirlo, por esa sustancial disminución de edificabilidad. Prueba de ello, es esa negociación que se inició en enero de 2018 y solo culminó a mediados de diciembre del mismo año tras cruzarse hasta veintiséis versiones del documento a suscribir. Por tanto, hemos conseguido mantener ese canon, y lo que hemos podido ganar.

Como conclusión, les diré que tanto en esta última modificación como en las precedentes todas las modificaciones sucesivas, según los datos que obran, se han venido amparando en causas objetivas sobrevenidas que determinaban la necesidad de alterar las previsiones contractuales pactadas sin alterar el equilibrio entre las mutuas contraprestaciones y sin modificar las condiciones esenciales del contrato. Los correspondientes expedientes de esas modificaciones cuentan con los informes técnicos y económicos que las justifican, y además todas cuentan con el informe favorable de la Abogacía General del Estado. Yo soy el más interesado en que esto, que no tiene nada que ver con este Gobierno, no entrañe ningún riesgo; nadie más interesado que yo, se lo puedo decir. Tampoco he podido encontrar nada más que lo que les he informado.

Ya paso a informar de la comparecencia correspondiente a la situación del sector del taxi y las VTC. Han transcurrido ya algunos meses desde que esta Cámara convalidara el Real Decreto-ley 13/2018 que, por cierto, además de convalidarlo, esta Cámara decidió tramitarlo como proyecto de ley. Ahora mismo se encuentra abierto el plazo de presentación de enmiendas al articulado, y lo digo porque escucho ocurrencias, ideas, y no hay ningún problema, porque la vía está, y en el plazo de enmiendas se pueden expresar todas las ideas u ocurrencias, para que no formen parte de la propaganda, sino de la labor de la acción legislativa, seria y rigurosa. Hay un proyecto de ley en esta Cámara y el plazo de enmiendas está



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 9

abierto, así es que todas las ideas caben y además se halla la vía para encontrar eficacia. Esa es la situación actual. Quiero recordar las líneas maestras que estableció esta modificación legal, porque es muy importante para entender y encuadrar adecuadamente la situación que se está viviendo en estos días. El real decreto-ley fue acuerdo del Gobierno y dejó de serlo cuando esta Cámara lo aprobó y, por tanto, es vinculante para todos, les guste o no les guste porque forma parte de nuestro ordenamiento jurídico. Les invito a que se pueda respetar igualmente, como cuando se invoca cualquier otra norma de nuestro ordenamiento, guste o no guste, se haya votado lo que se haya votado, porque esto es la democracia. Al final esta norma es de todos y obliga a todos. Este real decreto fue la respuesta que dio el Gobierno, y posteriormente esta Cámara, para situar a las VTC en el ámbito competencial en el que deben estar, de acuerdo a nuestro ordenamiento constitucional. No hace falta que explique cómo funciona la organización territorial del Estado —espero— ni cómo se fundamentan las competencias de los distintos niveles territoriales. Y se le sitúa en el ámbito competencial porque este servicio cambió de naturaleza, y cambió de naturaleza en los últimos años, para ser más riguroso en los recientes años, de tal modo que este servicio fue mutando hasta convertirse en un equivalente al realizado por el servicio del taxi.

¿Podemos hacer memoria y pensar cómo empezó Uber? No empezó como VTC, empezó como otro sistema de coche privado; luego se implantó en las VTC. ¿Cuándo empezó Cabify a funcionar, 2013, 2014? Estamos hablando de algo muy reciente; ahí es cuando mutan su naturaleza. En origen no eran así, pero se produce una transformación del servicio y pasan a prestar un servicio equivalente al del taxi, porque cambia la naturaleza de la actividad. Por lo tanto, con el objetivo final de que servicios de transporte sustancialmente iguales se desarrollen en un marco regulatorio coherente, garantizando una competencia leal entre estos sectores es por lo que tomamos esta iniciativa; por cierto, negociada además previamente.

Quiero volver a resaltar que si impulsamos esta modificación legal fue porque tenemos el pleno convencimiento de que son las administraciones locales —y también las autonómicas— las que conocen las necesidades concretas de cada territorio de modo que puedan tomar las decisiones más adecuadas para su población, teniendo en cuenta toda una serie de elementos que van desde la estrategia de movilidad, la gestión del tráfico urbano, la protección del medio ambiente, la prevención de la contaminación atmosférica, las particularidades del taxi en sus territorios o la falta de servicios de transporte, entre otros.

Miren, ¿tiene esto sentido? **(Muestra un recorte de periódico)**. «Madrid limitará a 10000 el número de patinetes de alquiler». Patinetes sí, VTC no. ¿Cuál es la incidencia en el tráfico de un medio y de otro? Esto se puede **(señalando el recorte)**; lo otro no. **(Rumores)**.

En un contexto europeo en el que uno de los grandes retos es alcanzar una movilidad urbana sostenible, las recomendaciones de la Unión Europea van en la línea de promover políticas de movilidad integradas, y nuestras ciudades y comunidades autónomas no pueden plantear estrategias de movilidad realmente efectivas si no son capaces de gestionar a todos los actores implicados, a todos los medios que se dedican y afectan a la movilidad urbana, pero es que además no somos una *rara avis* en este convencimiento. En otros países de nuestro entorno son las ciudades las que tienen la competencia para regular el número de licencias, como en Nueva York, Berlín, Munich, París, Sao Paulo, ... **(muestra una foto de cada ciudad según las cita)**.

No obstante, quiero también hacer algún relato de esta historia porque se dicen muchas cosas. Es cierto que la denominada Ley ómnibus del año 2009 liberalizó la concesión de licencias VTC, pero lo que se estaba liberalizando era un sector que nada tenía que ver con lo que son actualmente, nada que ver. En aquel momento el smartphone no estaba ni mucho menos generalizado, y el concepto de app apenas existía. De hecho, como les decía, Uber y Cabify entraron a prestar servicios con licencia VTC en España a partir de 2014 —2014—. Hasta ese momento las VTC no constituían ninguna amenaza para el taxi porque eran muy pocas. Lo que pasó es que, como las comunidades autónomas seguían denegando la concesión de nuevas licencias VTC con el argumento lógico de que un real decreto anterior establecía una relación 1/30, los solicitantes acudieron a los tribunales alegando los preceptos de la Ley ómnibus. Es curioso que, aunque desde julio del año 2013 con la aprobación de la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres se habilitaba al Gobierno para volver a restablecer una relación 1/30 entre las licencias de taxi y VTC, el Gobierno del Partido Popular decidió no reestablecer esta relación 1/30 hasta noviembre del año 2015. ¡De julio del año 2013 hasta noviembre del año 2015! Al no tener rango de ley, obviamente facilitó mucho la tramitación o la resolución favorable de los tribunales a estas nuevas autorizaciones.

Probablemente esto fue así por el afán liberalizador que prevalecía en esos años, auspiciado por la Oficina Económica del presidente, pero lo que se consiguió fue que durante esos años, entre julio

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 10

de 2013 y noviembre de 2015, se recurriera ante los tribunales miles de denegaciones de licencias, que son precisamente las que se han ido ganando en los tribunales entre 2015 y 2018 y han inundado el mercado hasta las más de 12000 autorizaciones actuales. Si no hubieran tardado estos dos años largos, algo más de dos años, en limitar el número de licencias VTC por real decreto, estaríamos ahora en una situación totalmente distinta porque probablemente estarían en el mercado menos de la mitad de las licencias VTC que hay actualmente, dado que no hubieran sido admitidos a trámite los recursos judiciales. Es decir, no fue la Ley ómnibus la que provocó el conflicto que hoy vivimos, sino que fue la decisión intencionada del Partido Popular de no restablecer la relación 1/30 hasta noviembre de 2015, cuando podría haberlo hecho durante el otoño de 2013, pero para entonces todo el problema ya estaba creado. Después de esto, en mayo de 2017 se aprobó un real decreto-ley para elevar a rango de ley la proporción 1/30, que en noviembre de 2015 se había aprobado con rango de real decreto, no más, pero la causa de esta decisión fue que la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia había recurrido el Real Decreto 2015 y, si hubiera ganado el recurso, ya se hubiera liberalizado totalmente el sector. Por eso hubo que sacar este real decreto-ley.

En todo este contexto, el Gobierno abordó el problema desde una perspectiva global y lo compartimos con las comunidades autónomas en la reunión de la Conferencia Nacional del Transporte del pasado 1 de agosto, que yo presidí, y ya entonces se me advirtió por parte de unas representaciones y de otras, de que unas lo iban a asumir y de que otras no lo iban a asumir, así que no me extraña nada la situación que vive Madrid porque ya se nos dijo que no se iba a asumir y ha sido la consecuencia de un aviso. Como ya sabíamos esto, el decreto nunca obligó ni obliga a regular. ¡No obliga a regular! No es verdad que el Ministerio de Fomento se haya quitado la responsabilidad porque la tenemos, pero a nivel nacional —repito, a nivel nacional—. De modo que si las comunidades autónomas no quieren regular, lo único que puede pasar es que no dejarán prestar servicio a las VTC en su ámbito. Esa es la consecuencia y para eso tienen cuatro años. Esa es la consecuencia. Les guste o no les guste está aprobado por esta Cámara y, si no les gusta, esta Cámara también les dio una oportunidad magnífica, la de la tramitación del proyecto de ley. Esto no ha ocurrido en otros reales decretos, la oposición no ha tenido esta posibilidad. Ahora la tienen, aprovéchenla.

El real decreto aprobado supone que las VTC de ámbito nacional las cuales —insisto— mantendrán siempre y en cualquier circunstancia su autorización, podrán hacer transporte entre comunidades, y su recorridos deberán iniciarse en la comunidad autónoma en la que esté domiciliada, salvo que la comunidad autónoma disponga otra cosa. No obstante, el propio decreto estableció los cuatro años para procurar esa transición, de tal modo que la comunidad autónoma pueda regular en esos cuatro años, así es que tienen tiempo. Además, previó un mecanismo de compensación, pese a que aquí no hay ninguna expropiación de nada porque lo que hay es un cambio en las condiciones de explotación de una autorización. Como bien saben, todas las autorizaciones no constituyen propiedad y, por tanto, no hay límites. Nadie es dueño de una autorización. Es una autorización siempre de la Administración y no constituye derecho de propiedad. Y también legalmente —esto es doctrina jurisprudencial— el cambio en las condiciones de explotación tampoco supone ninguna merma en la misma porque, si no, asistiríamos, como dice el Tribunal Supremo, a la congelación de las condiciones de la autorización a lo largo de los años, algo tan absurdo como eso. Por tanto, a partir de esta norma, las VTC necesitan autorización de las comunidades autónomas o ayuntamientos para desarrollar una actividad en ese ámbito territorial, pero ya les digo que en el territorio nacional está garantizado, como hasta ahora además. Como digo, esta norma habilita a las comunidades autónomas desde la entrada en vigor del real decreto ley, que fue en septiembre, a modificar las condiciones de explotación de las VTC de ámbito nacional para los servicios en su territorio, incluyendo condiciones como la precontratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, servicios u horarios obligatorios y especificaciones técnicas del turismo.

Por último, igualmente recogía que los servicios urbanos que se presten por titulares de VTC de ámbito nacional durante el período transitorio deberán cumplir las condiciones en el ejercicio de las competencias que ya tienen, y establezcan las entidades locales sobre utilización del dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica. Es decir, el real decreto-ley estableció una habilitación muy amplia tanto a comunidades autónomas como a entidades locales para que desde la aprobación del real decreto-ley se pusieran a trabajar en cuestiones extraordinariamente relevantes para su ámbito y sobre las que ahora uno no puede quedar con sorpresa, no puede pensar que estamos ante la improvisación porque esto lleva algunos meses ya.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 11

De todo lo anterior, se deduce con claridad que las cuestiones que actualmente se debaten acerca de esta situación recaen dentro de las competencias que este nuevo marco legal atribuye a las comunidades autónomas y entes locales en su caso, pero, como les digo, no quiere decir, ni mucho menos, que el Ministerio de Fomento se desentienda de la situación, como quieren dar algunos a entender de forma intencionada. Seguimos trabajando en las cuestiones que ya advertimos y que nos competen como el registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor que se encuentra ya en sus últimas fases de prueba antes de su puesta en servicio; la revisión del nuevo régimen sancionador aplicable al sector del arrendamiento de vehículos con conductor cuyo objeto es garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos por la normativa y adaptar el régimen vigente a la nueva naturaleza de estos servicios del que próximamente elevaremos al Consejo de Ministros un proyecto de ley; y seguir impulsando el subgrupo de trabajo en el que participan todas las administraciones autonómicas y que tiene como objeto debatir y compartir buenas prácticas y, si así lo deciden las administraciones con competencias en la materia, coordinar las diferentes políticas públicas y las regulaciones que pudieran aprobar por parte de las mismas, que ya ha mantenido dos reuniones. Sobre este último punto me gustaría recalcar que no es función de esta subcomisión la autorización o la emisión de normativa al respecto, sino un foro de cooperación entre administraciones. Estas son, señorías, las acciones que estamos tomando y que se cifan a las competencias que debe tener este ministerio, y no otras que nos conducirían a reproducir los errores del pasado, que son los que nos ha llevado a esta situación.

Si les parece, paso a informar sobre la situación de los buques *Open Arms* y *Aita Mari*. Querría compartir con ustedes, señorías, algunas reflexiones sobre el contexto en que se plantea esta iniciativa. Es difícil, porque el Servicio de Salvamento Marítimo no tiene que ver con la política migratoria pero, dada la intervención de estos servicios, a veces cuesta mucho desvincularlo. No debe ser mi propósito entrar en esto, porque no es competencia de este departamento la política migratoria, en ninguna de las vertientes. Lo que ocurre es que hay un servicio de Salvamento Marítimo, lógicamente pensado para los naufragios o la descontaminación del mar —es un servicio que hace bien poco celebró veinticinco años—, pero está siendo usado en tareas de salvamento vinculado a los flujos de emigración. Por eso, cuesta desvincularlo y a veces podría invadir competencias, pero no es mi propósito hacer un debate sobre política migratoria. El presidente del Gobierno dijo hace escasos días en Marrakech: Debemos combatir la instrumentalización de la migración como excusa para repliegues nacionalistas, cierres de fronteras y discursos xenófobos o incluyentes. Apelar al odio y al miedo al diferente únicamente beneficia a quienes utilizan esta estrategia para obtener réditos políticos. Las consecuencias de la intolerancia nos perjudican a todos, porque crispan nuestras sociedades, alejan a las personas y a los países y cercenan valores universales como la libertad, la dignidad humana y la igualdad. Los migrantes no son culpables, es evidente, suelen ser siempre víctimas. Por supuesto, el Gobierno de España está comprometido tanto con los derechos humanos como con el respeto a la legalidad. Estas son las dos condiciones de cualquier política migratoria, que, por supuesto, ha de comprender la ayuda humanitaria. En este sentido, el Servicio de Salvamento Marítimo tiene una vertiente de ayuda humanitaria, aunque, en definitiva, todo él tiene esa sensibilidad y esa vocación.

El Gobierno de España cumple con sus obligaciones con relación al derecho internacional rescatando a todos los seres humanos que lo necesitan dentro de sus aguas. Como dato concreto les diré que el año pasado rescatamos a casi 50000 personas en más 2300 embarcaciones. No se puede decir que este Gobierno no esté comprometido con el salvamento; 50000 personas. La ayuda humanitaria y el rescate en el mar son fundamentales e ineludibles, pero tampoco resuelven el problema de fondo. La decisión del Gobierno de España de acoger el *Aquarius* el pasado verano, que tanto se utiliza, supuso lanzar un mensaje, que fue atendido por distintos Estados miembros que han participado en el reparto solidario de inmigrantes. El Gobierno sigue trabajando a nivel europeo para dejar de dar respuestas *ad hoc* e institucionalizar y sistematizar el reparto de estos inmigrantes que llegan a nuestras costas. Esa es la clave que nos permitirá afrontar conjuntamente un problema que es eminentemente europeo. En definitiva, el cumplimiento de la normativa internacional es fundamental para asegurar que se siguen salvando vidas en el mar.

Después de estas reflexiones o comentarios y entrando ya en la situación concreta de los dos barcos objeto de esta comparecencia, me gustaría resumir cuál es el marco normativo que se aplica al llamado despacho de buques, ya que es la cuestión de fondo que marca toda la actividad que desde el Ministerio de Fomento se ha desarrollado en esta cuestión en la medida en que nos corresponde la marina mercante. El despacho de un buque es un procedimiento administrativo por el cual la capitanía marítima debe comprobar que el buque cumple con todos los requisitos legales necesarios para poder efectuar la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 12

navegación que pretende realizar, tanto en cuanto al buque, tripulación u otras autorizaciones, como a las restricciones que le vengán impuestas por sus certificados de seguridad y medioambientales. Es decir, el despacho de un buque es la previa autorización administrativa que debe recabar todo buque para hacerse a la mar o, en general, para emprender la navegación. Como ya he dicho, esta autorización de salida la otorga la Administración marítima —en concreto, el capitán marítimo— y solo puede denegarse por causas legales o por orden judicial. Es decir, no se trata de una decisión arbitraria, sino que se enmarca en un procedimiento que se cife de forma estricta a lo establecido legalmente. Así, entre la normativa que debe verificarse, se encuentra la normativa internacional que establece la obligación de desembarco de náufragos en puerto seguro y cercano y que en la cuestión que nos ocupa tiene una importancia fundamental, como indicaré a continuación. Como ya he indicado, la autorización de salida del puerto de un buque —lo que llamamos el despacho del buque— está sometida a una estricta normativa de aplicación —y, por tanto, a un régimen de responsabilidades que no se puede obviar— tanto para el responsable del buque como para la propia Administración que lo emite. A este respecto, los servicios técnicos del Ministerio de Fomento han determinado que el *Open Arms* y el *Aita Mari* incumplen la normativa internacional de salvamento y, por ello, no obtienen el permiso para volver al Mediterráneo central. Esto es así porque el cierre de los puertos a buques de ONG en la zona en la que pretenden operar, junto con la negativa de estos buques de proceder al desembarco en Libia, hace que los buques de las ONG se vean forzados a tomar rumbo a España por ser su país de abanderamiento y sus operaciones de salvamento se transforman *de facto* en un transporte de personas de varios días hasta llegar a España en buques que no cumplen las condiciones de seguridad necesarias para ello, poniendo en riesgo la seguridad del buque, de su tripulación, de las personas auxiliadas a bordo e incluso de los posibles barcos que pudieran acudir en su ayuda en caso de emergencia. Hay que tener en cuenta que estos buques no cuentan con los certificados que garantizan el cumplimiento de la normativa internacional de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino para el transporte de un elevado número de personas a bordo, puesto que han sido reconocidos y certificados para un número reducido de personas en su funcionamiento normal. Por todo lo anterior, las resoluciones denegatorias del despacho condicionan su otorgamiento a la obtención de algún tipo de acuerdo con las autoridades de las zonas SAR en las que operan estos buques que permita el rescate y el desembarco de los rescatados.

Para finalizar este asunto, el Gobierno de España mantiene un compromiso decidido y firme para auxiliar a los inmigrantes que se encuentran en peligro en nuestras costas, en el que Sasemar cumple una función esencial que todos conocemos y valoramos y que, como saben, despliega una actividad importantísima en la frontera sur de Europa, hacia donde se está canalizando toda la presión migratoria desde que se cerraron los corredores por el África Central. Es por eso por lo que está aumentando tanto el tráfico y de eso se está haciendo cargo España, de lo que le toca y de algo más. Este compromiso, lógicamente, también debe extenderse a nivel europeo mediante el trabajo que desarrolla este Gobierno para tratar de conseguir que se dejen de dar respuestas *ad hoc* y consigamos institucionalizar y sistematizar el reparto de inmigrantes; es decir, tener una política global solidaria y responsable de toda Europa para atender a los inmigrantes, para salvar y acoger a los inmigrantes que lleguen a las costas. Porque esta es la clave que nos permitirá afrontar conjuntamente un problema que, insisto, es eminentemente europeo y no de España. Pero lo que no podemos obviar desde este departamento son nuestras obligaciones legales, tanto nacionales como internacionales, ni dejar de tener en cuenta las responsabilidades que conllevaría hacerlo. Por consiguiente, el despacho de estos buques es un acto reglado y, por tanto, entra en el ámbito claramente administrativo.

Paso a la última petición de comparecencia, que es para explicar las consecuencias que tendrá el *brexit* para las comunicaciones de nuestro país. No sé si la intención de los proponentes es conocer alguna cuestión particular de lo que afecta al *brexit* o es en general. Yo he preparado una general, pero después de las intervenciones, si hay algo particular que quieran plantear, lo aclaro algo más.

Como sus señorías conocen, una vez que Reino Unido optó por su salida de la Unión Europea, se empezó a trabajar en la llamada retirada pactada, que en esencia consistía en acordar los términos de su salida en una serie de asuntos que se consideraron esenciales, junto con una declaración política sobre la relación futura y la disposición de una serie de arreglos transitorios hasta que dicha relación se formalizara y sobre la que se trabajó profusamente. En este escenario se incluía un periodo transitorio que finalizaba el 31 de diciembre de 2020, en el que en mayor o menor medida se mantenía el *statu quo* actual con el objeto de disponer de una ventana temporal lo suficientemente larga como para poder trabajar sobre los numerosos acuerdos que serían necesarios para regular la relación futura entre Reino Unido, la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 13

Unión Europea y sus Estados miembros de acuerdo con los principios que se establecieron en la declaración política. En este escenario —el más recomendable, como ustedes pueden entender— se conseguiría una transición ordenada en una cuestión de una complejidad ciertamente grande, de tal modo que se hubiera podido llegar a enero de 2021 evitando escenarios de incertidumbre o rupturistas de los que sobra decir que no es ni lo óptimo ni lo deseado por ninguna de las partes. Comoquiera que esta situación no era descartable, de forma paralela a los trabajos que ya he mencionado también se ha venido trabajando en otro escenario, el llamado *brexit* duro, que consiste esencialmente en una retirada sin acuerdo ni arreglos transitorios que prolongue la aplicación del derecho de la Unión Europea a Reino Unido. La consecuencia natural de este escenario sería el cese en la aplicación del derecho de la Unión Europea sobre el Reino Unido con múltiples implicaciones en todos los sectores, también para el sector del transporte, y de manera especial en la aviación, que es uno de los impactos más relevantes para España. De este modo, tanto la Comisión Europea como los diferentes Estados miembros hemos venido trabajando en dos escenarios con el objetivo de llegar a la fecha de la retirada en la mejor de las condiciones posibles, sea cual sea el escenario que finalmente se produzca.

Paso a continuación a explicar la afección del *brexit* en los diferentes ámbitos de competencia del departamento situando previamente el marco competencial y de actuación de que se dispone a nivel nacional y las medidas que se están tomando en caso de que se produzca un indeseado *brexit* duro, porque, de producirse una retirada con acuerdo, las líneas maestras en las que se trabajaría ya han sido indicadas. Comenzaré con el transporte aéreo, porque es probablemente el modo más afectado por la relevancia de este modo de transporte para la conectividad de España y la cohesión territorial y por su contribución directa a la economía y muy especialmente al sector turístico, que tiene en Reino Unido uno de los mercados más relevantes.

La salida del Reino Unido de la Unión Europea trae consigo una serie de riesgos, que paso a enumerar brevemente. En primer lugar, la posible afección en la actividad de ciertas compañías aéreas españolas debido a que los inversores británicos perderían la condición de comunitarios, pasando a ser inversores de un tercer Estado. La regulación europea del mercado de transporte aéreo dentro de la Unión establece las condiciones para que una compañía aérea pueda obtener y mantener en vigor la licencia de explotación en un país de la Unión Europea, título habilitante para prestar servicios aéreos en la Unión. Entre estas condiciones se encuentra que más del 50% de la propiedad de la compañía, así como su control efectivo, recaigan en los Estados miembros o sus nacionales. Con la salida del Reino Unido de la Unión algunas compañías aéreas tendrán que realizar ajustes en su estructura de propiedad y control para garantizar el cumplimiento continuado de la normativa y, de esta forma, mantener en vigor su licencia de explotación. En este sentido, les adelanto que las compañías están trabajando intensamente en ello, como luego indicaré. Por otro lado, las compañías aéreas comunitarias ya no podrían explotar servicios aéreos libremente desde, hacia o dentro del Reino Unido ni tampoco las compañías británicas podrían operar libremente desde, hacia o dentro de la Unión Europea, ya que, como hemos indicado, el Reino Unido dejaría de ser un país de la Unión, siendo necesario que se adoptaran medidas específicas. Finalmente, también se vería afectado el uso de determinados productos, servicios o, incluso, personal aeronáutico certificado por las autoridades del Reino Unido. Otros efectos que se podrían producir derivarían del cese brusco de aplicación de las cuatro libertades fundamentales de la Unión Europea y del derecho de establecimiento, y su incidencia es general y se produce también en otros sectores, por lo que no me extenderé en ellos.

En cuanto a medidas de contingencia, desde la Unión Europea, que, como ya he dicho, es quien ostenta las competencias esenciales en relación con el marco aéreo de aplicación a todos los Estados miembros, se está trabajando en la promulgación de las mismas, que se aplicarían por parte de la Unión Europea de forma unilateral en caso de que se produjera un *brexit* duro, condicionado a que el Reino Unido adoptara medidas recíprocas y equivalentes, que podemos resumir en una propuesta de reglamento que garantizaría la conectividad área básica entre la Unión Europea y el Reino Unido durante un tiempo limitado, máximo 12 meses, y una propuesta de reglamento sobre ciertos aspectos de seguridad operacional de la aviación que extiende la validez de certificados y aprobaciones emitidos bajo el paraguas de la normativa europea, para un plazo mínimo de nueve meses, a ciudadanos o empresas cuyo lugar de negocio principal está siendo el Reino Unido. A este respecto, desde el Ministerio de Fomento venimos trabajando de forma intensa para que ambos reglamentos ofrezcan una respuesta lo más favorable posible a los intereses de España y sus ciudadanos, teniendo en cuenta que, como ya he dicho, la toma de decisión no puede ser bilateral sino a nivel de la Unión Europea. Por otro lado, la comisaria europea de Transportes ha escrito a todos los ministros de la Unión Europea solicitando información sobre las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 14

compañías que podrían verse afectadas por el *brexít*, y desde el Ministerio de Fomento, especialmente la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se viene trabajando a este respecto.

En el caso de AENA, los posibles efectos económicos del *brexít* en el Reino Unido, junto con las incertidumbres que se generarían en la ciudadanía británica, inducen a pensar que podría producirse una reducción en el número de pasajeros entre España y el Reino Unido. Este efecto podría verse acentuado por el hecho de que el pasajero embarcado entre ambos países pasaría de ser calificado «con destino a espacio económico europeo», como ocurre hasta ahora, a serlo como «embarque con destino internacional», lo cual daría lugar a la aplicación de una tarifa con un incremento de aproximadamente un 25% en algunos aeropuertos. Para evitar los efectos negativos de este hecho en la economía nacional se ha propuesto seguir con la consideración actual hasta el 31 de marzo de 2021. Habría cierto impacto sobre las infraestructuras y el servicio al pasajero, al implicar cambios en la operativa de seguridad y aduanera, que también supondría la necesidad de un incremento del personal de control, que sería imprescindible acompañar de un incremento del personal de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para evitar mayores colas y tiempos de espera a los pasajeros. Por último, AENA, como saben, participa en la concesión del aeropuerto de Londres-Luton en un 51%, por lo que dependiendo de los futuros acuerdos alcanzados se podría afectar la inversión realizada por AENA en dicho aeropuerto. En lo referente a Enaire, previsiblemente se producirían afecciones respecto a la facturación de las compañías británicas, que supone casi el 13% del total, y se derivarían cambios en la operativa actual, aunque tampoco se han detectado cambios relevantes.

En cuanto al transporte terrestre, nos encontramos también con la situación de que la Unión Europea dispone de amplias competencias relativas a esta modalidad. En este caso, las principales afecciones derivarían al transporte internacional de viajeros y cercanías entre el Reino Unido y los Estados miembros y la posibilidad de realizar este tipo de tráficos. Estos están regulados a nivel europeo y, si se produjese la salida de Reino Unido en un *brexít* duro, se perdería la posibilidad de que empresas británicas realizaran transporte internacional en países miembros de la Unión Europea y cabotaje dentro de los mismos, reproduciéndose esta situación para las empresas de transporte comunitarias en su relación con Reino Unido.

Así, en cuanto al transporte terrestre, la Comisión también está trabajando en dos reglamentos europeos de contingencia, uno para transporte de mercancías por carretera y otro para transporte de viajeros. El reglamento de mercancías está más desarrollado y la propuesta prevé la concesión unilateral de derechos a transportistas de Reino Unido para que puedan seguir transportando mercancías a países de la Unión Europea, excluyendo el cabotaje, condicionando la reciprocidad y limitado al año 2019. Sobre el transporte de viajeros, se está en la fase inicial del reglamento. En este caso, y como no puede ser de otra manera, desde el ministerio se está trabajando para que estos reglamentos recojan convenientemente los intereses de nuestros ciudadanos y empresas.

Finalmente, en el transporte marítimo nos encontramos con el sector más globalizado e internacionalizado, de modo que el ámbito de actuación de los Estados miembros es el más reducido, ya que muchas de estas cuestiones están reguladas a nivel internacional y el resto se encuentra en el entorno competencial de la Unión Europea. Los riesgos de este ámbito son de carácter limitado, sin perjuicio de que desde los servicios técnicos del ministerio se esté en contacto con el sector a este respecto para que haya una información correcta. También en este caso se están abordando por la Comisión reglamentos de contingencia, en los que trabajamos para que recojan adecuadamente los intereses de España.

En el caso de los puertos de interés general, se mueven actualmente del orden de 13,5 millones de toneladas con el Reino Unido; es decir, aproximadamente un 2,5% del tráfico total. La exposición al riesgo del *brexít* en los puertos de Santander, Pasaia y Bilbao es la más importante del sistema portuario. El *brexít* va a producir un aumento de los controles e inspecciones a mercancías, lógicamente. Este aumento supone, básicamente, que puede ser necesario tener que reforzar las plantillas de personal relacionado con estas actividades. Para llevar a cabo estos controles e inspecciones viene correspondiendo a los puertos de interés general la dotación de las instalaciones fronterizas de control de mercancías, coloquialmente llamadas PIF. Con los datos de que disponemos actualmente, el principal problema se plantearía en los puertos de Santander y Ferrol, dado que hay que autorizar a ambos puertos para todo tipo de productos y construir o ampliar las instalaciones correspondientes. El presupuesto mínimo aproximado de la inversión para la dotación de estas instalaciones para los puertos de Santander y Ferrol se estima en 2,5 millones de euros, sin perjuicio de que, además, pueda ser necesaria más inversión en este tipo de instalaciones en otros puertos españoles en el futuro.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 15

No quiero acabar esta comparecencia sin dejar de hacer referencia a una cuestión ya más de carácter horizontal, me refiero a las profesiones reguladas por el ministerio —arquitecto, ingeniero aeronáutico, ingeniero de caminos, canales y puertos, arquitecto técnico—, dado que en el caso de que hubiera un *brexít* sin acuerdo ningún ciudadano de la Unión Europea o del Reino Unido con un título obtenido en Reino Unido podría solicitar el reconocimiento para el ejercicio de cualquiera de estas profesiones en España, al amparo de la legislación y normativa vigentes. Asimismo, y a la inversa, en el Reino Unido no se reconocerán los títulos obtenidos u homologados en España por ciudadanos de la Unión Europea para el ejercicio de estas profesiones reguladas. Se están debatiendo en la Comisión diferentes medidas al respecto. En definitiva, desde el Gobierno y el Ministerio de Fomento en particular estamos siguiendo con detalle esta posible eventualidad, el *brexít*, considerando todos los escenarios posibles, analizando su repercusión en los ámbitos de nuestra competencia y adoptando medidas para paliarlos, tal y como les acabo de detallar.

Con esta comparecencia finalizo mi intervención inicial. A partir de este momento, quedo a disposición de sus señorías para que planteen cuantas cuestiones consideren oportunas y que intentaré responder debidamente en el turno de réplica.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Pasamos al turno de los grupos parlamentarios, que intervendrán de menor a mayor empezando por el Grupo Mixto que, según se me informaba, repartirá el tiempo entre tres diputados. Sepan ustedes, para que se organicen y no sobrepasen el tiempo, que han de repartir veinte minutos entre los tres.

Tiene la palabra don Oskar Matute.

El señor **MATUTE GARCÍA DEL JALÓN**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, yo me voy a referir fundamentalmente al punto que tiene que ver con el bloqueo al que viene sometiendo su Gobierno en puerto al *Open Arms* y al *Aita Mari*. Usted señalaba que, en definitiva, el despacho de buques que impide que puedan zarpar a la mar tiene que ver con la denegación por causas legales o judiciales —intentando así alejar la estela de la decisión política al respecto— por el incumplimiento de la normativa de salvamento —entiendo que la del puerto cercano— y por la seguridad del buque, y usted, aunque ha dicho que este no es un asunto estrictamente ligado a Fomento, ha sacado a colación el *Aquarius*. A mí me gustaría que me explicara y que le explicara al Estado español —a todos los ciudadanos y ciudadanas del Estado español sensibles con este tema, que no son pocos ni pocas—, cuáles de estas condiciones cumplía el *Aquarius* cuando fue acogido en el puerto de Valencia, porque el del puerto más cercano, cuando fue redirigido, probablemente no sea el ejemplo más adecuado.

En cualquier caso, hay quien dice que la decisión del ministerio puede tener que ver con tres motivos: uno, el electoralismo, dado que las elecciones europeas están a la vuelta de la esquina; otro, la amnesia: olvidar lo que empezaron a hacer con el *Aquarius* para hacer lo que hacen ahora con el *Open Arms* y con el *Aita Mari*, y un tercero que es el temor a una ola creciente de extrema derecha y que quizá apaciguando las aguas —si vale la expresión para este tema— la extrema derecha calme su crecida. Usted mismo señalaba unas palabras del presidente del Gobierno, el señor Sánchez, que decían que había que combatir la xenofobia y la intolerancia. No sé cómo se combate la xenofobia y la intolerancia favoreciendo posturas que solo se atreve a aplaudir alguien de una catadura tan poco democrática —por no decir fascista— como el señor Salvini.

Yo le voy a señalar alguna cuestión. El *Aita Mari*, que ha zarpado ahora desde Pasaia para dirigirse al puerto de Bilbao, en Santurtzi —creo que eso no es delito—, es un barco de salvamento marítimo humanitario perteneciente a una ONG vasca que desde el minuto uno —desde el primer día— cuenta con el aval del Gobierno vasco, con el lehendakari a la cabeza, con el de la inmensa mayoría de las formaciones políticas vascas y con el de una parte muy importante de la sociedad civil vasca y el de colectivos que trabajan por y para los refugiados, como Ongi Etorri Errefuxiatuak. Pero si todos ellos no parecen avales suficientes —a la vista está que no lo parecen—, también hay que decir que pasó todos los tests certificados y permisos que se le exigieron por parte de la capitania marítima, y que solo en el momento de su salida —es decir, del despacho— se le denegó. A mí me gustaría que me explicara, y que explicara al conjunto de la ciudadanía del Estado español, cuántos de esos tests certificados y permisos pasó el *Aita Mari* para pasar de atunero a barco de hipotético rescate de naufragos, porque existen y a mí me gustaría que se mostraran. No se puede decir que no cumplen no sé qué requisitos cuando han cumplido todos pormenorizadamente, cuando han sufrido retrasos sistemáticos. Usted también señalaba que Salvamento Marítimo español el año pasado rescató a más de 50000 personas, lo cual celebro y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 16

aplauzo. Dígame si todos los barcos de Salvamento Marítimo español cumplieron con la exigencia que se establece al *Aita Mari* y al *Open Arms* de no sobrepasar el número de personas en cubierta que tienen ellos, porque probablemente así nos daría una flota de Salvamento Marítimo español más grande que la que tiene el conjunto de la Unión Europea. Eso no fue obstáculo para que se salvaran decenas de miles de vidas de naufragos, de personas, de seres humanos en el Estrecho. Se nos habla de la seguridad del buque, pero lo que se nos dice es que se condena a los naufragos a morir ahogados para no sacrificar su posterior periplo en un barco a la espera de puerto. La realidad es cambiante.

Le quiero preguntar también por otra cuestión, porque me llama la atención. Ya que están suponiendo que va a pasar algo con el *Aita Mari*, que jamás ha zarpado a la mar y por tanto no tiene precedente sobre lo que usted está señalando, ¿no cree usted que cometen prevaricación cuando suponen que algo va a pasar sin soltar nunca amarras? ¿Usted puede exponer a la opinión pública cuáles son las zonas determinadas por las que va a actuar el *Aita Mari* y que le hayan sido facilitadas por el *Aita Mari*? Porque no existen. Está hablando de meras suposiciones. Al capitán del *Aita Mari* jamás se le ha solicitado cuál es la zona de ubicación o de actuación que va a tener el buque. Si lo hubiera hecho —que no es el caso, porque no va a poder enseñar ese papel ahora— podríamos estar hablando de otro supuesto, pero si no, no me cabe más que una hipotética prevaricación. Me decía que es una decisión jurídica, legal y no política, pero, ¿por qué entonces el Consejo General de la Abogacía Española dice que se está actuando de forma manifiestamente irregular, que se exigen requisitos de cumplimiento imposible que no dependen de la voluntad de la propia ONG, y que persiguen claramente la paralización de las actividades del buque *Open Arms* o del *Aita Mari*? Porque ahí parece que hay una interpretación diferente sobre lo que usted ha señalado.

Termino ya con dos cuestiones. ¿Dónde queda el derecho adquirido por las personas naufragas? Porque yo creo que la legislación internacional es bastante taxativa con ese elemento, y señala que tienen un derecho ineludible a ser rescatadas, y si no ponemos los medios para que sean rescatadas, ¿cómo se va a hacer? Quizá si mejoráramos los radares de los aviones y dejáramos zarpar al *Aita Mari* y al *Open Arms* estaríamos salvando más vidas, pero también es cierto que si no reparamos los radares de los aviones de Salvamento Marítimo no vemos lo que está pasando, y quizá si no vemos lo que está pasando nos duele menos lo que está pasando, pero todos sabemos lo que está pasando, todos sabemos que la necropolítica está convirtiendo al mar Mediterráneo en la fosa común más grande de Europa. Sabiendo eso, que no es una invención, podríamos hacer algo más, y hacer algo más sería permitir al *Open Arms* y al *Aita Mari* que zarparan a la mar a rescatar naufragos, que como digo en derecho internacional está muy por encima de interpretaciones legales como las que se han hecho.

Termino con la última cuestión: si no se reparan radares, si no se deja zarpar a barcos que pretenden rescatar naufragos, y si a la vez se silencia la información, como se está haciendo desde la cuenta de Twitter de Salvamento Marítimo, que ha dejado de dar los datos de las personas que mueren diaria o semanalmente en el Estrecho, a lo que estamos asistiendo es a un apagón informativo, y eso va en contra de la libertad de expresión y del derecho a la información de las personas. Por fortuna hay muchos medios —yo traía muchos recortes— que se están dedicando a dar luz a los espacios de opacidad que se han creado. Hay otros, incluso este, el *Gara (lo muestra)*, que tiene que pagar un alto coste por una causa y una decisión absolutamente injusta, pero nadie va a impedir que siga poniendo voz al deseo y el anhelo de muchísimas personas, también en este tema, en el rescate humanitario de los naufragos y las naufragas en el mar Mediterráneo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Matute.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, Compromís, don Joan Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, senyor president.*

Sin ironía, señor Ábalos, en términos futbolísticos usted sería un gran despejador a córner. Tiene una habilidad innata para el despeje a córner. **(Risas)**. Sin ironía, repito. Empiezo por la comparecencia que le pedí. No es una cosa que pida Compromís, es una cosa que ha surgido básicamente de la gente. Se ha creado una plataforma que no existía antes, que se llama *Indignats amb Renfe*. Esta mañana he entrado en su Twitter y la verdad es que si vemos todas las incidencias que los usuarios han denunciado solo durante este mes de enero asombra la cantidad. Usted hablaba de la puntualidad y de la nota media. Cuando se ha referido a la puntualidad media del conjunto de las cercanías del Estado ha hablado de una puntualidad media del 94, me ha parecido escuchar. Y cuando ha hablado de la nota media que los usuarios ponían a las cercanías estaba por encima del 7. Cuando ha hablado justamente de las cercanías



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 17

valencianas ahí hemos bajado al 88 —del 94 de las cercanías del Estado— y hemos bajado al 6,9 en satisfacción. Se lo digo porque soy un usuario habitual de las cercanías para trasladarme aquí al Congreso, y no se lo digo como reproche, sino porque me gustaría que no fuera así. Yo mismo he percibido que ha habido un empeoramiento, no desde que usted es ministro, sino en los últimos años. Efectivamente ha habido un empeoramiento. Que se haya creado esta plataforma *Indignats amb Renfe* es justamente porque la gente percibe que los retrasos y las cancelaciones de trenes son más habituales. Alguna vez me ha afectado a mí y no he llegado a alguna cita aquí en el Congreso. Hay reducción de horarios y la gente percibe que el precio que está pagando por este servicio es alto.

Ha dicho usted que en estos presupuestos se pone mucho más dinero en cercanías. Yo corroboro esto, pero me preocupa una cosa: la ejecución de estos presupuestos. Porque, fíjese, el año pasado fue del 78,9%, en 2017 del 72 y en 2016 del 53; es decir, que una cosa es lo que se presupuesta y otra cosa es lo que se gasta. En algunos años la ejecución del presupuesto ha sido del 53%, por cierto cuando gobernaba el Partido Popular. Me da igual quién gobierne, lo digo porque lo que quiero es que esto mejore. Si a esto unimos —y usted lo sabe, porque es valenciano como yo— la inversión que hemos padecido en estos últimos años se puede entender el deterioro del transporte de cercanías en el territorio valenciano. Se lo digo —además de buen rollo— porque lo que quiero es que mejore, no quiero criticarle o criticar al ministerio sin más, lo que quiero es que esta plataforma *Indignats amb Renfe* en un futuro próximo no tenga razón de seguir existiendo. Entendemos que con los números que usted ha aportado hay una evidente capacidad de mejora, que seguro que se vería reflejada en menos entradas en la plataforma de *Indignats amb Renfe*.

Me referiré muy por encima a las otras cosas. En el tema del *Open Arms* y del *Aita Mari* a veces los que hemos tenido responsabilidad de gobierno de algún tipo podemos irnos a las dificultades administrativas, pero en un tema como este de los posibles naufragos, es decir, cuando estamos hablando de vidas humanas, hay otra cosa en política que es una de las razones por las que entiendo que estamos en política todos los que estamos aquí, porque podemos hacer un poco más. Creo que no debemos escudarnos en las autorizaciones administrativas, sino tener un poco más de voluntad política para intentar vencer todas estas trabas administrativas, sobre todo cuando estamos hablando de vidas humanas. En ese sentido también quiero decirle que usted tendría que ocuparse de por qué los radares de los aviones siguen averiados. Creo que eso es absolutamente inaceptable. Por último, que en este tema se haga referencia al número máximo de personas que se pueden transportar, la verdad... Cuando te encuentras veinte naufragos y solo te caben quince, ¿qué haces? Yo le pido con toda cordialidad y con todo respeto que tenga un poco más de voluntad política, porque sinceramente estamos hablando de voluntad.

En cuanto al tema del taxi usted ha hecho un magnífico despeje, como decía antes, y ha dicho: ahora ustedes tienen la oportunidad en la tramitación de la ley de presentar enmiendas. Yo redespejo y le digo que un partido que hoy mismo, según los datos del CIS, está en primera posición y un partido que ahora mismo tiene responsabilidad del gobierno, a la vista de cómo ha evolucionado el problema en las dos ciudades, Barcelona y Madrid —y esperemos que no evolucione en otras ciudades—, creo que podría actuar —y le devuelvo la pelota— sobre el marco normativo —usted como ministro y su grupo parlamentario— para intentar que estos problemas no sucedieran.

Para terminar le formulo una pregunta recurrente al hilo de un titular que salió publicado ayer en Castellón. Usted estuvo ayer en Castellón con el señor Ximo Puig (**El señor ministro de Fomento, Ábalos Meco: En Valencia**). Bueno, en Valencia, pero ha habido un titular en Castellón que decía: Ábalos vuelve a sembrar dudas en Valencia sobre la gratuidad de la AP-7. Como decimos los valencianos, *com més clars més amics*, cuanto más claros más amigos. En el tema de la AP-7 yo le agradecería que dijera: sí, el día 1 de enero de 2020 nadie va a pagar. Creo que en eso la claridad se agradecería mucho.

*Moltes gràcies.*

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Baldoví.

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el señor Miquel.

El señor **MIQUEL I VALENTÍ**: Gracias.

Buenas tardes, ministro. En primer lugar, empiezo pidiendo disculpas, porque sabe que estamos en las comparencias de presupuestos y esto no me va a permitir quedarme a escuchar su respuesta, pero me comprometo sin duda alguna a recuperarla más tarde. Mi grupo, junto con el Grupo de Esquerra Republicana, pidió la comparencia de la ministra de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social para que explicara cuáles eran las decisiones que estaba tomando el Gobierno para dar respuesta a una crisis

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 18

humanitaria como la que vivimos y como la que debemos afrontar. Usted ha hecho un discurso de voluntad que se ve limitada por burocracia, y aprovecho para recordarle que no me parece del todo justo que haga usted ese discurso cuando en el mes de noviembre, cuando usted ya era ministro de este Gobierno, ustedes intentaron devolver a Libia unos naufragos que se encontraron en el mar, y tuvo que salir la Comisión Europea a recordarles que Libia no era un puerto seguro. Finalmente ese grupo de naufragos termina en Malta. Creo que esto es importante para poder matizar algunos de los conceptos que usted ha ido desarrollando a lo largo de su discurso. Y lo hago porque estoy convencido, ministro, de que hay actitudes preocupantes en las decisiones que está tomando su Gobierno últimamente. Usted se ha referido al bloqueo del *Open Arms* y del *Aita Mari* por parte de Capitanía Marítima. A mi juicio es un error gravísimo, casi negligente, impedir que estos barcos puedan salir a rescatar a personas. Ustedes lo hacen sabiendo, ministro, que tienen la predisposición de la Generalitat de Catalunya a brindarles todo el apoyo que precisen en este sentido. Lo hacen sabiendo que el hecho de retener estos barcos implica más muertos en el mar, y lo hacen sabiendo que el rescate de naufragos es una parte importante en el derecho internacional a la que hay que dar respuesta, y su respuesta a esta cuestión es que se trata de asuntos burocráticos que además no competen a su ministerio, porque —eso es cierto— implican al ministerio responsable de migraciones.

Yo le digo que ustedes pueden hacer más, pero lo que no deben hacer es tapar con cuestiones administrativas o burocráticas algo que necesita respuestas políticas y valientes. Usted sabe que nos va a encontrar, no solo a mi partido, sino al Govern de la Generalitat en bloque para dar respuesta a esa situación que necesita sin duda una actuación rápida. Lo que sí forma parte —eso me lo tiene que reconocer— de las competencias de su Gobierno es Salvamento Marítimo. Usted sabe —lo supimos todos ayer e imagino que usted lo sabía desde hace tiempo— que hace más de cinco meses que los aviones que controlan las zonas españolas de mar no disponen de los radares necesarios para poder hacer una buena vigilancia y realizar los rescates necesarios, como un país de esas características debería tener. Estos aviones, que deberían tener unos radares que facilitarían la búsqueda a treinta millas marinas, están limitados a donde alcanza la vista humana. Las consecuencias de esto, ministro, son como le decía antes más muertes en nuestro mar. Usted se ha aproximado a este tema —yo se lo agradezco— con argumentos —algunos de ellos los comparto y otros sin duda no—, y confieso que le veo preocupado por el tema, lo que me da cierta tranquilidad. Pero, ministro, si usted actúa igual que el ministro Salvini, si las consecuencias de sus actos son exactamente iguales que las del ministro Salvini, y si el ministro Salvini le felicita a usted por sus actuaciones, tendrá que explicarnos muy bien, pero que muy bien en qué se diferencian exactamente usted y el ministro Salvini en lo que a política migratoria se refiere, porque yo no lo veo.

En segundo lugar, para terminar —en esto seré breve—, quiero agradecerle el encargo en el tema de las VTC para resolver una cuestión que también necesita valentía política y que se afronte un debate pendiente que llevaba tiempo sin resolverse. Aprovecho este espacio para pedir a los dos grupos que tienen una mayoría suficiente en la Mesa y que están utilizando dicha mayoría últimamente para poder bloquear iniciativas, que a partir del 5 de febrero dejen que esta ley se tramite, que siga su curso y que podamos abordar esta cuestión. Lo digo porque hemos visto ciertas alianzas un tanto extrañas que están dispuestas a bloquear las iniciativas parlamentarias que deben seguir su curso natural sin lugar a dudas.

Como le decía, ministro, me excuso por no poder quedarme hasta el final y le agradezco su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Miquel.

Por el Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra el diputado don Iñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señor presidente, y gracias, señor ministro, por su comparecencia y por sus palabras.

Permítame comenzar diciéndole que no es coincidencia que los cuatro intervinientes en esta Comisión, contando conmigo, empecemos hablando de la misma cuestión, del *Open Arms*, del *Aita Mari* y de política de acción humanitaria. Permítame seguir diciéndole, señor ministro, que a ese efecto usted ha hecho un relato, y por cierto coincidiendo de alguna manera con la petición que yo le hice el día pasado a su secretario de Estado, a quien tengo ahora delante, entendiéndole que era conveniente deslindar las políticas de acogida o refugio de aquellas relativas a acción humanitaria, entendiéndole también que este era un problema de dimensión comunitaria o europea, como lo quiera llamar, y que por tanto, sin perjuicio de que este o cualquier otro Gobierno tomara determinadas medidas, había otras que en el ámbito concertado de la Unión se deberían implementar o aplicar, no solo en política migratoria, sino sobre todo en esta cuestión.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 19

Y permítame seguir diciéndole, señor ministro, que ha hecho otro deslinde al comienzo de su intervención que no me ha parecido acertado. Es cierto que, como tal, la política migratoria no depende de su concreto ministerio, pero usted es ministro de un Gobierno, y siendo así es tan responsable como cualquier otro ministro de ese Gobierno, encabezado por su presidente, de las decisiones que se adopten en política migratoria; es decir, no puede usted escudarse en las paredes de su ministerio para evitar las responsabilidades que le puedan competir como miembro de ese Gobierno.

Segundo, esta es una cuestión en la que sí, además de tener competencias en materia de salvamento marítimo, las tiene también en otras materias relativas a las autorizaciones de buques, en el despacho de buques, o en otras cuestiones que tienen implicación en materia de derechos humanos. Ha hecho usted referencia a que la causa de su intervención es el procedimiento del despacho del buque *Aita Mari* o del de *Open Arms* y que, como tal, los ha entendido finalmente como si fueran unos meros procedimientos administrativos cuya resolución se producía por causas tasadas, y que estas, fundamentadas en razones de derecho internacional, insertado como derecho derivado en el ámbito del Estado como consecuencia de la suscripción de diferentes convenios internacionales, suponían la necesidad de denegar esos despachos, esas autorizaciones, entendiendo que no existían, no podían existir puertos seguros para poder en su caso desembarcar los hipotéticos naufragos que pudieran acoger estos barcos. Pues bien, no es así; no es así.

Señor Ábalos, hay otro principio fundamental del derecho que es el de las fuentes del derecho, en el cual se insertan de modo fundamental y prioritario aquellos como, por ejemplo, el derecho originario, no derivado como el derecho internacional, sino originario, al cual además la Constitución española acoge con perfecta naturalidad y el ordenamiento también lo hace, y es la asunción como tal del respeto a las convenciones, a la Convención Internacional de Derechos Humanos o a la Convención Europea de Derechos Humanos, que se insertan como inspiradoras y también en aplicación directa de determinados derechos, como el derecho a la vida, el de su protección y el de su salvaguarda. Y ese es el principio inspirador que debe ser aplicado cuando se deba resolver cualquier procedimiento administrativo, es más, no puede ser ajeno a él. Y la afirmación de que no existen puertos seguros es consecuencia de la omisión por parte de los Estados miembros de la Unión no ya de la fijación de una resolución en la que diga que no hay puertos seguros, sino de la inexistencia de una resolución que diga si existen o no existen puertos seguros. No es cierto que no existan puertos seguros, no hay ninguna declaración que afirme que no hay puertos seguros. La consecuencia de ser o no seguro un puerto es consecuente con la existencia de una situación de riesgo en la que haya que desembarcar naufragos. No se pueden, como en este caso, emitir resoluciones *ad cautelam* de forma precautoria y sin ningún tipo de fundamento no ya de derecho, sino ni siquiera de hecho, y esa es una cuestión grave, porque —y esa es la otra cuestión que le iba a señalar, y vuelvo al principio— la acción del Gobierno, la acción de su departamento, la acción administrativa no puede ser ajena a las consecuencias que respecto de los derechos fundamentales se puedan producir. Y en este caso —lo sabemos y además seguro que usted es consciente y además seguro que le duele tanto como a mí— el hecho de que como consecuencia de la falta de recursos en ese momento de acción humanitaria, y por parte de barcos que sean de algunas ONG o de cualquier otra entidad, sabemos todos a ciencia cierta —como se lo acaban de señalar al principio en otras intervenciones— que el Mediterráneo se está convirtiendo en la mayor fosa común de toda Europa, y esa es una cuestión ante la que no podemos cerrar los ojos.

Señor ministro, hay otras cuestiones que le han citado otras personas que me han precedido en el uso de la palabra, pero me gustaría señalarle simplemente una cosa: estoy seguro de que usted y cualquier miembro de su Gobierno son conscientes de las consecuencias de esas resoluciones, y además posiblemente no están, en su fuero interno, de acuerdo con ellas. Haga lo posible para removerlas. Y se lo digo no solo porque, al margen de otras presiones que puedan existir en el ámbito jurídico internacional, le hayan podido llevar a ese procedimiento y a esa conclusión, sino porque usted está viendo que la sensibilidad de los representantes de los ciudadanos de este país, además de las autoridades de las comunidades autónomas, que es donde se residen tanto el *Aita Mari* como el *Open Arms*, va en un sentido determinado que le permite a usted actuar de otra forma diferente, y además permite congraciar ese principio de respeto del derecho fundamental a la vida con otro que es el de la acción administrativa, consecuente con esos principios de derecho no ya internacional, sino interno, puesto que la Convención de Derechos Humanos forma parte ya del ordenamiento interno. Por eso, señor ministro, repito, reconduzca la situación, hágalo en Europa y empiece por el procedimiento administrativo al que le hemos hecho referencia, porque es inaceptable lo que está ocurriendo. Eso en cuanto al *Aita Mari*.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 20

También quería hacerle otro apunte respecto al *brexít* al que usted ha hecho referencia, y por tanto evito ser más prolijo en esa cuestión. Son fundamentalmente los puertos del ámbito cantábrico los que con mayor impacto van a sufrir las consecuencias, de existir, de un *brexít* duro. Usted ha hecho referencia a Santander y Ferrol, y creo que ha citado también de refilón a Pasajes y Bilbao, que desde el punto de vista de la actividad son los que mayor impacto porcentual van a tener, y por eso le pido que en su caso, en el caso que esperamos que no suceda del *brexít* duro, y de darse tal circunstancia, se acometa un plan específico de atención a las necesidades de esos puertos, puestos que van a ser como usted ha dicho los que mayor impacto tendrán.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barandiarán.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana tiene la palabra don Gabriel Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señor ministro. Señor Ábalos, tengo algunas preguntas y reflexiones en torno a tres temas que usted ha comentado hoy aquí, como el *Open Arms*, taxis y VTC, y un breve apunte sobre Extremadura.

Empiezo por *Open Arms*, entendiendo perfectamente que usted no tiene toda la responsabilidad, pero sí que es cierto que ha sorprendido que en su intervención ha sido el punto al que usted ha destinado menos tiempo, y yo creo que eso refleja la incomodidad que reconozco que seguramente, tanto su Gobierno como usted mismo, tienen que sentir hacia lo que está pasando en el puerto de Barcelona y en el puerto de Pasaia. Le leo: Que no se preocupen las personas que van en el buque, que tendrán puerto de acogida en este país. Magdalena Valerio, ministra de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social. Julio de 2018.

Más allá de las actuaciones puntuales de los países, que tienen que moverse siempre por solidaridad, es imprescindible que la Unión Europea no mire para otro lado, y en materia de inmigración se está poniendo de perfil en muchas ocasiones. Margarita Robles, ministra de Defensa. Julio de 2018.

Sin duda es una victoria para la gente de ese barco que todos afrontemos un problema que es de todos, no un año de Italia y el año siguiente de Grecia; es un problema de todos y debemos hacerle frente entre todos. Josep Borrell, ministro de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. Julio de 2018.

Señor Ábalos, la primera pregunta cae por su propio peso: ¿qué ha pasado? ¿Qué ha pasado en estos siete meses? Estamos hablando de verano, de ese verano en el que ustedes —y lo digo porque lo consideraré lícito— casi montan un plató de televisión en el puerto de Valencia para recibir al *Open Arms*, con 629 personas a la deriva. Ustedes dieron un ejemplo y cabrearon muchísimo a gente como Salvini, que hoy les aplaude con las orejas, algo que seguramente, y estoy convencido de ello, señor Ábalos, a usted como mínimo le incomoda. ¿Qué ha pasado? ¿Qué ha pasado para que la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente de su ministerio, bloquee y, desde mi punto de vista, secuestre el mismo barco que ustedes recibieron con honores en Valencia y al *Aita Mari* en Pasaia?

Los mismos argumentos que les sirvieron a ustedes ese verano para hacer, repito, esa acción tan decente, son exactamente iguales ahora en febrero, y los argumentos hablan de la gente que está muriendo en esa fosa común, como bien han calificado mis compañeros de algunos grupos parlamentarios anteriormente, llamada mar Mediterráneo. De hecho en este mismo momento está muriendo gente; ahora. Lo que no se entiende —estoy absolutamente convencido—, lo que mucha gente en este país, vote a quien vote y tenga la bandera que tenga en el balcón o en el corazón, no entiende es que haya dos barcos humanitarios —repito, bajo mi punto de vista— secuestrados por este Gobierno por las razones que sean —y que luego seguramente tendremos tiempo de detallar— y que no hagan ustedes absolutamente nada. Repito, yo creo que algunos de ustedes se sienten muy incómodos con estas decisiones y, sobre todo, que gente —en definitiva, fascistas— como Salvini les aplaudan.

¿Qué ha pasado desde marzo de 2018, cuando presentaban mociones y preguntas al Gobierno de Rajoy en torno a este tema, pidiendo el apoyo para actuaciones de salvamento y rescate en aguas del Mediterráneo, para unas ONG como Proactiva y para barcos como el *Open Arms* y el *Aita Mari* y, sobre todo, pidiendo que la Unión Europea dejara de mirar a otro lado hasta ahora? ¿Qué ha pasado de marzo y julio del año pasado a ahora? Señor Ábalos, la verdad es que la respuesta cae por su propio peso. Lo que ha pasado se llama miedo y es muy lícito, es un sentimiento humano muy lícito, pero en política es muy peligroso. Ustedes tienen miedo a PP, a Ciudadanos y a Vox; ustedes tienen miedo de los tres jinetes del Apocalipsis ultra, y a la caverna mediática que les blanquea, e intentan contentarlos sin entender que a esta gente se la contenta solamente con cosas muy salvajes como, por ejemplo, tener secuestrados a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 21

estos dos barcos sin que puedan rescatar a la gente en el mar. ¿Ustedes saben cuántas vidas se podrían estar salvando ahora mismo si estos dos barcos estuvieran en el mar? Según las ONG especializadas, en los últimos cinco años han muerto 3500 personas; 3500 personas. Es una enorme irresponsabilidad, es una salvajada. La obligación de asistir a las personas que se encuentran en peligro en el mar es uno de los principios básicos y esenciales del derecho marítimo y así lo reconoce la legislación internacional ratificada por España. Usted tiene un ‘banderón’ detrás tremendamente grande. Si no lo hace por humanidad, hágalo por patriotismo, por legalidad. Ser patriota no es llevar una banderita en la muñeca ni dar soflamas en pos de la patria; es salvar a la gente con buques españoles. En definitiva, hacer lo que ustedes hicieron el pasado julio.

Taxis. Estamos, bajo el punto de vista del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, ante algo más que en la sempiterna lucha entre trabajadores y multinacionales. Estamos ante algo más que la desigualdad que todo el mundo puede llegar a entender que supone que haya gente que para trabajar en un taxi tenga que hipotecarse, aproximadamente, por 140000 euros y haya empresas que consigan una VTC por 5000 euros. Estamos ante algo más que una lucha entre unos autónomos y unas empresas que, por cierto, según se ha publicado —y no lo digo yo— algunas de ellas tienen vínculos tremendamente interesantes con algunos grupos parlamentarios de esta Cámara que defienden a capa y espada las VTC. En realidad estamos ante algo más, estamos ante el afán del neoliberalismo que algunos de ustedes defienden por precarizar el trabajo, por precarizar nuestras vidas. El problema no es Uber, el problema es lo que vendrá después de Uber; el problema es la ‘uberización’ del trabajo y de la vida. Lo que algunos de ustedes llaman progreso es un sistema feudal en el que al final de lo que se trata es de que la gente trabaje más para cada vez cobrar un poco menos. Yo les pido que se fijen en el real decreto —y barro para casa— aprobado hace unos días en el Parlament de Catalunya por el Govern de Catalunya, en definitiva, que desconvocó una huelga que aquí se está enquistando. Al final se trata de intentar legislar en pos de la vida de la gente, evidentemente, sin negar la tecnología, pero sin entrar en discursos o en capitalismo de cuñados, que aquí estamos bastante acostumbrados a escuchar.

En cuanto a Extremadura —y con esto ya acabo— simplemente diré al pueblo hermano extremeño que ojalá algún día tengan los servicios y transportes públicos que merecen y, sobre todo, desde aquí pedirle, rogarle al pueblo extremeño —algunos de sus mayores llegaron a mi país, a Cataluña, e hicieron de Cataluña lo que es actualmente— que no compren el patriotismo barato de algunos caciques de PP, PSOE y Ciudadanos que les hablan del 155 y de Cataluña para no hablarles de las miserias y de sus vergüenzas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rufián.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Señor Ábalos, en esto del taxi y del VTC no sabe cómo nos fastidia tener razón, pero teníamos razón; todo lo que está ocurriendo ya se lo dijimos. Le dijimos que su dejación de funciones, liberarse del problema pasándoselo a las comunidades autónomas —despejar a córner, como ha dicho el señor Baldoví, aunque creo que ha sido despejar en propia meta, pero esa es otra cuestión— iba a multiplicar el problema. Y eso ha sucedido. Hemos visto el caos en Barcelona; ahora tenemos el caos en Madrid y no sabemos qué pasará después: caos en Sevilla, caos en Valencia. Le dijimos que estaba poniendo en peligro la unidad de mercado con un caos de regulaciones. Le dijimos que estaban abandonando a los trabajadores de los VTC: 20000 conductores se quedarán en la calle si prospera el ejemplo del decreto aprobado por la Generalitat. Por cierto, trabajadores mayores de cuarenta y cinco años que pasarán inmediatamente a engrosar las listas de los de más riesgo de paro de larga duración. Las plataformas se van de Cataluña, lo han anunciado, el mayor ERE de la historia de Cataluña por lo que dicen los periódicos, 4000 trabajadores al paro. Según algún estudio se pueden perder directamente —no precarizar, perder— más de 60000 empleos entre directos e indirectos. Anteayer los taxistas rodeaban la casa del pueblo de UGT, porque les recuerdo que UGT nos mandó una carta a todos los diputados, y ayer el secretario general de la Federación de Servicios y Movilidad volvió a escribir otra carta, que dice: Es lamentable que la administración central, pilar fundamental de lo que entendemos por Estado, haya generado un conflicto como el que estos días se está viviendo en ciudades como Madrid y Barcelona. Y continúa recriminándole no haber tenido la voluntad de —abro comillas— «fijar un marco regulatorio para que la actividad de los VTC y del taxi pueda conciliarse, sin pérdida de empleo y atendiendo a las demandas de la ciudadanía». Porque, también se lo dijimos, están

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 22

ignorando por completo a los ciudadanos. El decreto de la Generalitat supone un recorte de derechos a los ciudadanos a los que se restringe, artificialmente, su capacidad de elegir. También le dijimos que su decisión iba en contra de crear un sector de la movilidad sostenible y ecológico. Les dijimos que van a perder recaudación. Cada licencia de VTC genera 9000 euros por impuestos, calculados en estimación directa. En total, según ese estudio que le he mencionado, se perderán 750 millones en recaudación. Y, por supuesto, también le dijimos que estaba condenando a los españoles a indemnizaciones millonarias, calculadas en torno a 3800 millones. Estas pueden ser sus radiales, les dijimos. Todo esto, ¿por qué? Porque por su debilidad parlamentaria han tenido que asumir el discurso destructivo del señor Mayoral y del señor Iglesias. El señor Mayoral supongo que ahora nos hará su discurso zoológico de buitres y de hienas, porque esa es su forma de hacer política. Se limita a seguir su manual, lanzar colectivos indignados a la calle e intentar deslegitimar unas instituciones en las que cada vez van a pintar menos. Es un peronismo del siglo XXI y solo sirve para sembrar cizaña. Pero cuando esta película es de la gente contra los buitres, no caben soluciones de acuerdos o compromisos, solo cabe violencia como la que estamos viviendo en Madrid. Señor ministro, su decisión y el Gobierno de Sánchez han convertido a Madrid y Barcelona en ciudades sin ley. La gente contra los buitres pero, al lado de los buitres, estarán los trabajadores de las VTC, estará UGT, estarán los ciudadanos a los que se priva del derecho de elección y todos aquellos que decida el señor Mayoral en cada momento. Mañana pueden ser los taxistas, no lo sabemos. Por curiosidad, ¿van a declarar la guerra a todas las plataformas tecnológicas? ¿Van a atacar Google, Amazon o Facebook? Ustedes supongo que de vez en cuando consultan Google o de vez en cuando compran en Amazon e incluso, a lo mejor, manejan las redes sociales y Facebook.

El caso es que fuera de esa película de buenos y malos, ya se lo dijimos, hay soluciones. Es absurdo afrontar el sector de la movilidad del siglo XXI con soluciones de los años noventa. El sector es creciente, no es una tarta a la que las VTC han venido a quitar una parte. De hecho, los descensos no han hecho que se desplome la facturación ni el precio de las licencias. En todo caso, dijimos que, por supuesto, hay que diseñar fórmulas para compensar a los taxistas por los costes de transición de ese sector. Señor Ábalos, le recuerdo que su decreto decía, primero, que quería armonizar regímenes para taxi y VTC, no hablaba de eliminar las VTC como sí hace el decreto de la Generalidad. Segundo, decía que quería levantar trabas al taxi y no parece que vaya por ahí la cosa. Tercero, decía que se establecía un periodo indemnizatorio de cuatro años y esto se ha volatilizado. Es el momento de derogar este decreto que ha provocado este caos y de recuperar las competencias que, irresponsablemente, cedió. Hemos presentado una PNL en este sentido. Usted ha dicho que es necesaria una acción seria y rigurosa, pues esto es lo que queremos ahora, derogar el decreto. El Gobierno no debe declinar su responsabilidad y debe conseguir armonizar —como dijo usted— los regímenes de taxi y VTC; debe facilitar al taxi que pueda competir en igualdad de condiciones; debemos estudiar fórmulas para flexibilizar las tarifas; debemos estudiar todo tipo de propuestas innovadoras que el taxi proponga, sea el *carpooling* o lo que sea, y debemos —como le decía— diseñar un sistema para ayudar a compensar los costes de transición. Pero hagámoslo ya, no esperemos a una futura comparecencia en la que tengamos que recordarle que ya se lo habíamos dicho. Se lo estamos diciendo de nuevo.

Sobre el tren de Extremadura, a lo largo de esta legislatura —es un asunto que, obviamente, nos ha preocupado— hemos registrado una batería de preguntas en julio de 2017 y posteriormente otra en 2018. En ambos casos las respuestas fueron absolutamente vagas y eso que nosotros le estábamos haciendo preguntas muy concretas. De hecho, con esas preguntas y sus respuestas conseguimos que en noviembre del año 2018 se aprobara en la Comisión una proposición de ley sobre infraestructuras ferroviarias en Extremadura en la que se instaba al Gobierno a renovar los activos ferroviarios de la estructura y a sustituir el parque de material rodante. Usted ha tocado muchos de los problemas pero le quiero recordar que hay casi 90 kilómetros de vía que están en un estado tan lamentable que los trenes tienen que circular a velocidades bajísimas para garantizar la seguridad y, aun así, se producen accidentes. La mayor parte de las señalizaciones es de hace décadas, lo que reduce la fiabilidad. En muchos casos la seguridad depende del factor humano. Hay casi 500000 kilómetros de vía que necesitan personas físicas manejando los cambios de aguja y telefoneando a las estaciones. En la mayor parte de la red se carece de radiotelefonía, siendo la respuesta ante incidencias muy deficiente. Además, hay multitud de pasos a nivel sin protección. En la PNL proponíamos todas estas actuaciones, ustedes han aumentado los presupuestos, falta que se ejecuten, que se lo tomen en serio. Continuaremos vigilantes.

Sobre cercanías, en la reciente comparecencia del secretario de Estado le dijimos que no nos creemos el presupuesto porque nos parece una gigantesca campaña electoral en la que, además, bailan más

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 23

de 10000 millones. También le dijimos que, aparte de este pequeño detalle, compartíamos su enfoque de priorizar la red convencional y los cercanías. A esto hemos dedicado gran parte de nuestras iniciativas en la Comisión, también para los cercanías de Valencia y Murcia. Nos preocupan las respuestas a algunas de las preguntas que le hemos hecho. Por ejemplo, las incidencias en los cercanías de Murcia entre 2014 y 2017 se habían multiplicado por 2,2 pero en Valencia se habían multiplicado por 3, por eso nuestras PNL intentaban remediarlo y proponían medidas concretas.

Sobre la operación Chamartín, dicen que no es cosa suya. Efectivamente, lleva veinticinco años, se firmó —como usted ha dicho— en 1994, siendo ministro de Fomento Borrell y el cambio más significativo fue en 2009, siendo ministro José Blanco, cuando desapareció el canon variable y se sustituyó por un único precio fijo, supongo que tenía sentido en ese momento cuando estaba cayendo el precio de los activos. Hay otras cláusulas que han cambiado mucho como, por ejemplo, el pago a los posibles derechos de los reversionistas, en el primer contrato, el original, era el banco y en el nuevo contrato, firmado por usted, es ADIF. Otra cláusula es la referente a los derechos de reventa que posiblemente sea razonable, o no. En principio no se podían transferir a terceros esos terrenos y ahora se podrían empezar a transferir casi desde el comienzo. Se han rebajado, con la llegada de la alcaldesa Carmena a Madrid, las superficies afectadas. En todo caso, es un plan importantísimo, no solo por los 200000 puestos de trabajo o por los 1000 millones de euros en inversiones —ha dicho usted que será un polo de negocio importantísimo en Madrid—, sino también por las viviendas, con el problema que tenemos de vivienda en Madrid crear oferta es importantísimo. Son 10510 viviendas las que se van a construir ahora. El problema ya no es básicamente objeto de esta Comisión, sino también de los problemas que hay en el propio ayuntamiento entre el equipo de Gobierno puesto que Manuela Carmena propone unas cosas que luego no son unánimemente apoyadas por su equipo y por los anticapitalistas. Por cierto, volviendo al problema de la vivienda, de las 4500 viviendas que prometió solo van a construir 63 y, además, ha estado bloqueando durante años el plan del sureste de Madrid, Los Berrocales, Valdecarros, Los Cerros y Aguijones, que son más de 100000 viviendas.

Por último, el *brexít*. Todo lo que nos ha contado nos parece bien. Le habíamos formulado preguntas sobre IAG, concretamente, como compañía UE a todos los efectos: qué va a pasar con ella, cómo va a asegurar la conectividad aérea de España en caso de *brexít* duro, cuál sería el coste económico que tendría una eventual salida de IAG. Lo mismo en relación con Vueling, una aerolínea participada, y si tienen ya no solo planes de contingencia, sino planes para atraer compañías *low cost* que actualmente están operando en el Reino Unido y que podrían estar interesadas, por el volumen de su tráfico, en trasladar sus sedes o sus bases de operaciones a España. No sé si sobre esto tiene algún plan.

Con esto doy por finalizada esta intervención. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.

Pasamos al Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, con la intervención de cinco diputados que repartirán su tiempo, por lo que, acomódense la distribución entre ustedes.

En primer lugar, doy la palabra a doña Amparo Botejara.

La señora **BOTEJARA SANZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Es grato, y es la segunda vez que lo digo en esta Comisión, que por fin Ciudadanos haya manifestado su interés por los problemas de Extremadura, fundamentalmente por las infraestructuras. La situación es ya bien conocida, el abandono en que se encontraron ciento sesenta personas en la tercera incidencia del trayecto Badajoz-Madrid el día 1. Este verano hemos alcanzado, y no se si concuerda con el gráfico del señor ministro, las cien incidencias. Estas incidencias, como lo llaman ustedes, del trayecto del tren en nuestra tierra las conozco muy bien porque viajo todas las semanas en tren. Pero, además de los incidentes que ha comentado, puedo añadir que algún viaje no se ha podido realizar porque no había conductor o, por ejemplo, muchas personas habrán visto en un reportaje cómo un señor montado en un burro adelantaba al tren. Esto es muy gráfico, refleja la situación en la que estamos y, sorprendentemente, nos cuesta dinero. Extremadura, y creo que quizá Aragón, estamos pagando durante muchos años 4 millones en concepto de obligatoriedad de servicio público. Como no hay transparencia ninguna en este sentido, no sabemos si el año pasado ha sido abonado o no y tampoco sabemos si este se va a pagar; nos han dicho que no, que el Gobierno se haría cargo y, si es así, mi grupo lo ha solicitado por escrito.

El diagnóstico de la situación actual ya lo tenemos y creo que está claro pero, ¿cómo hemos llegado hasta aquí? ¿Qué ha hecho Extremadura para que sus infraestructuras se encuentren en tal situación?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 24

Pues a pesar de los consejos de la Unión Europea, que indicaban la necesidad de las mejoras en infraestructuras para que esta región dejara de ser Objetivo 1, lo que han hecho tanto el PP como el Partido Socialista es que la dotación territorializada de los presupuestos año tras año, que ha sido de alrededor de un 3,3%, se valore fundamentalmente por el número de habitantes y no por la extensión del terreno. Si tenemos en cuenta que Extremadura tiene el 8% del total del terreno, y supone 40 000 kilómetros cuadrados, hubiera sido más sensato que en algunos de los ejercicios que se han realizado se hubiera tenido en consideración la extensión de mi tierra, y no ha sido nunca así. Recuerdo que en los veinticinco primeros años que gobernó Rodríguez Ibarra no es que defendiera el ferrocarril es que permitió que se desmontara, pero es que los sucesivos presidentes que hemos tenido en mi tierra han consentido que la ejecución de la dotación no se lleve a efecto, como ya se ha comentado aquí; de los presupuestos del año 2016 se ejecutó el 26% y en 2017, el 59%. Si todo lo que se ha presupuestado se hubiera ejecutado —y estamos hablando de 2560 millones— el tren ya estaría hecho.

Otro elemento que no ha comentado es la externalización de los servicios de mantenimiento. Conocemos el modelo público-privado, donde la empresa privada tiene el 51% y toda la plantilla es totalmente privada. Esto ha sido un factor importante, apúntelo, en las incidencias, las averías que ni se previenen ni se subsanan. Ya tenemos hecho el diagnóstico, por lo que las consideraciones que tenga que hacer por este problema del que estamos hablando tendrán que ser recogidas por mis compañeros.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Botejara.

A continuación, tiene la palabra doña Rosana Pastor.

La señora **PASTOR MUÑOZ**: *Moltes gràcies, señor president. Bona vesprada, senyor Ábalos.*

Hemos pedido su comparecencia porque nos preocupa mucho la situación de los cercanías en la Comunitat Valenciana. Entendemos que la situación del transporte la comunidad es la misma que en el resto del Estado y es que hay grandes inversiones que se destinan a alta velocidad mientras que la red convencional se deteriora progresivamente. Es de justicia destacar que en estos presupuestos generales la inversión propuesta en las líneas de cercanías y media distancia de la Comunitat Valenciana es muy superior a la de otras ocasiones, aunque evidentemente llega tarde y el déficit es tal que se debería hacer un esfuerzo mayor para paliar estas carencias.

Como socios preferentes de Gobierno vamos a darles unas indicaciones y esperemos que las tenga en cuenta. Consideramos que hay medidas urgentes que podríamos simplificar muy concretamente en la imperiosa necesidad de vehículos ferroviarios, así como de personal, sobre todo los servicios de conducción, mantenimiento y comercial. También es muy necesario el mantenimiento de las infraestructuras, pero hay medidas muy necesarias y fáciles de implementar que aportarían un avance muy importante y mejorarían el día a día de las personas usuarias.

Yo voy a ordenarle las que son nuestras urgencias, contrastadas también con las necesidades del territorio. En primer lugar, en la red de cercanías de la Comunitat Valenciana las personas usuarias se enfrentan cada día a situaciones que no por cotidianas dejan de ser desesperantes en muchísimos aspectos. La semana pasada me reuní en Corts Valencianes con mi homólogo el diputado Antonio Montiel, con representantes de la plataforma «*Indignats amb Renfe*». Ellos nos detallan —y no son los primeros porque ya teníamos constancia de ello— constantes retrasos, cancelaciones en trenes, supresiones de unidades en hora punta, que viajan en trenes en pésimas condiciones de confort y seguridad incluso contraviniendo en ocasiones la norma que marca un máximo de cuatro personas por metro cuadrado; asimismo, dicen que viajan a hacinados —no creo que estén muy satisfechos, si les hacen las encuestas—; viajan, dicen, a veces sin que se respete la normativa de evacuación en casos de emergencias que dicta que no se puede circular con más de tres puertas clausuradas por unidad, lo que es debido a un deterioro del parque móvil, que es viejo y falto de mantenimiento.

Otro capítulo aparte merecen las necesarias y urgentes mejoras en la accesibilidad; existe un déficit de vehículos ferroviarios adaptados a personas con movilidad reducida y es necesaria la supresión de barreras arquitectónicas. También es muy necesario e imprescindible el mantenimiento de apeaderos de media distancia, algunos de ellos, por ejemplo, los ascensores, no tienen servicios; los pasos entre andenes están en pésimas condiciones; el mantenimiento de las canceladoras y los tornos, que crean colas imposibles para entrar y salir; es necesaria la instalación de cámaras de seguridad, de interfonos, mejoras en la iluminación —en algunas estaciones, inexistente—. Todas estas actuaciones son necesarias para garantizar la igualdad en el acceso, el uso eficiente de las instalaciones y la seguridad



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 25

en gran parte de las estaciones de cercanías y media distancia porque, con relativamente muy poca inversión, conseguiríamos verdaderamente mejorar la vida de millones de usuarios y usuarias que es, como usted ha dicho, hacer política social. Nos congratulamos de que repitan que quieren hacer política social pues, hagámoslo, por favor.

Es necesario recuperar las inversiones si queremos cumplir con la agenda del desarrollo sostenible que nos marca la Agenda 2030 suscrita por España en la cumbre de septiembre de 2015. Por todo ello, le voy a trasladar también algunas prioridades en líneas que es importantísimo que mejoren: la línea Valencia-Utiel, que necesita de electrificación; la línea Xàtiva-Alcoi, la línea Valencia-Xàtiva-Moixent; la línea Sagunt-Caudiel-Teruel; el Tren de la Costa —siempre olvidado—, sabemos que hay algunas partidas para el estudio pero necesitamos que se ejecute; el enlace Aeropuerto El Altet, que también sabemos que no tienen previsto, pero hasta Europa nos dice que estamos faltando a nuestras obligaciones; la conexión con Port de Sagunt. Me estoy pasando del tiempo, pero le haré llegar un plano detallado con todas nuestras prioridades que, por favor, le pido que tenga en cuenta.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pastor. Tiene la palabra a continuación doña Sol Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor presidente.

Josep Borrell, Rafael Arias-Salgado, Francisco Álvarez-Cascos, Magdalena Álvarez, José Blanco, Ana Pastor, Iñigo de la Serna y ahora usted, señor ministro José Luis Ábalos, y en su mano está marcar o no la diferencia, cambiar o no la tendencia, porque todas estas personas que he citado han contribuido o bien a ocultar información y detalles o bien a engordar las plusvalías privadas a costa de una empresa pública. Además para mayor gloria del omnipresente, cada día por cuestiones menos edificantes, Francisco González en calidad de máximo responsable del BBVA y beneficiario económico de la operación Chamartín y, a pesar de haber estado escuchándole con muchísima atención, no puedo dejar de considerarlo como el mayor pelotazo urbanístico en Europa de los últimos tiempos.

Es verdad que esto empezó en 1993 y lo triste es que solo veinticinco años después se han empezado a conocer detalles del contrato rubricado entre ADIF y Distrito Castellana Norte para la enajenación y posterior desarrollo urbanístico de 1,27 millones de metros cuadrados. ¿Esto ha sido porque seamos ahora el reino de la transparencia? Pues desafortunadamente no, porque parte de la prensa al menos cumple su función en una democracia, aunque sea bajo presiones y amenazas. Es verdad que le quería comentar varias cuestiones, pero antes, aunque el compañero diputado de Ciudadanos ya lo ha matizado, también se lo digo yo: No todos los grupos al completo apoyaron en el Ayuntamiento de Madrid, como bien sabe usted, esta operación. Creo que desde Izquierda Unida hay algunas otras organizaciones compañeras que llevan tiempo luchando contra este terrible y doloso proyecto.

Aparte de esto, lo primero que quiero preguntarle es qué opina usted de que se contrate una empresa privada, Castellana Norte (DCN) por parte de las administraciones públicas para que, como se explicita en el contrato, ejerza el papel de *lobby* para conseguir modificaciones de legislación y planes urbanísticos, y además de saber qué opina si considera que ese objetivo ha sido cumplido. Entrando en los detalles de la evolución de los contratos, ¿cómo explicaría el Ministerio de Fomento que a lo largo de los últimos veinticinco años se haya triplicado el terreno vendido, por parte de Renfe y luego ADIF, se hayan cambiado varias cláusulas, todas ellas prácticamente a favor de BBVA y la consultora San José, y por qué motivo el primer contrato de Renfe y luego ADIF se quedaba con el 53% de los beneficios antes de impuestos, un porcentaje que después bajó al 20% y más tarde se eliminó a cambio de un pago fijo sin convocar un concurso nuevo público, ni una licitación ni nada por el estilo? No creo que sea por interés económico, porque pasamos de 3000 millones a 980 millones de euros. Quizá ese es el motivo por el que se ha impedido el acceso al expediente y a la documentación asociada a la concesión durante los últimos veinticinco años.

En ese sentido, también le he escuchado que no había encontrado nada que realmente le hiciera sospechar. Yo le pregunto por qué se hizo caso omiso a informes jurídicos de Renfe, por ejemplo el del 25 de junio de 2001, que aconsejaban la resolución de la concesión atendiendo a principios de legalidad y de defensa de los intereses públicos en juego en esta trascendental actuación urbanística sobre suelo público. Le preguntaría muchas más cosas, pero como tenemos poco tiempo y cada uno de los temas de hoy da para una sola comparecencia, le recomiendo que, ya que ha hablado antes de la población residente, vea qué preguntas le querría hacer la gente, los vecinos y vecinas de la plataforma Madrid verde y sin torres, que le han dedicado un vídeo y le hacen directamente diez preguntas para usted.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 26

Antes de terminar, le voy hacer una última pregunta, y es que, teniendo en cuenta que la historia reciente nos ha demostrado que cuando desde las administraciones públicas se beneficia de esta forma a una empresa privada siempre o casi siempre es a cambio de algo, ¿descarta el señor Ábalos que esta obsesión por mantener un contrato lesivo para los intereses generales tenga alguna relación con el cobro de comisiones ilegales o con la financiación de algún partido político?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sánchez.  
A continuación, tiene la palabra el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

Lo primero una cosa muy breve respecto al *brexít* que nos ha quedado en el tintero y por remarcarlo. Cuando se privatizan las cosas dan problemas, y en estos momentos tenemos el riesgo de no tener una aerolínea de bandera como Iberia por la privatización. Nuevamente se constata que con esas estrategias de no tener sectores estratégicos en manos de lo público para garantizar los derechos de los ciudadanos, cuando se producen circunstancias complicadas nos encontramos problemas como los que tenemos en este momento. Creemos que esto no es menor y se debe hacer una reflexión de fondo. Lo hilo con la parte de la intervención que yo quería hacer, que es la referida al sector del taxi. Estamos viviendo un momento complicado y difícil. Yo creo que estamos viendo que se pueden encontrar soluciones y creo que el caso de Cataluña es un ejemplo de cómo se puede encontrar una solución. Cuando las administraciones cooperan, cuando coopera la Generalitat de Catalunya con el Ayuntamiento de Barcelona, se encuentran soluciones a los conflictos. Se va buscando cómo cooperar y cómo conseguir que se repartan las responsabilidades y sale una normativa que plantea una base de quince minutos pero dando la posibilidad de que los ayuntamientos puedan ampliar ese horario hasta una hora. Es decir, la cooperación entre las administraciones encuentra soluciones cuando además se hace en el marco de un diálogo con los diferentes actores sociales que están defendiendo el servicio público.

Es cierto que el proceso de radicalización del PP ha puesto encima de la mesa algo que ya venía defendiendo el partido naranja, que es la necesidad del desmantelamiento de los servicios públicos y entregarlos a trasnacionales radicadas en paraísos fiscales. Bueno, es un modelo. Nosotros creemos que el PP debería reflexionar en el sentido de abandonar el radicalismo en el que ha entrado y empezar a tener un poco de racionalidad en cuanto a la cuestión de los servicios mínimos.

Se habla de ciudades sin ley y efectivamente en estos momentos, si no se regula y no se ponen límites, vamos a ciudades sin ley. Ciudades sin ley es una aplicación como Uber, que funciona en muchas partes del mundo —pretendía hacerlo en nuestro país— con personas particulares que no tuvieran ningún tipo de regularización en su prestación laboral, miles de trabajadores en todo el mundo para la construcción de un monopolio mundial sobre el transporte urbano de viajes. La Directiva Bolkestein fue tajante al respecto, excluía el taxi precisamente porque era un sector estratégico, y yo creo que no fue una casualidad. En un momento además de voracidad de las liberalizaciones, incluso en la propia Directiva Bolkestein, tan criticada por liberalizadora o privatizadora, se pusieron límites, porque obviamente que el transporte urbano de viajeros dependa de un CEO que pueda estar en las Bermudas o en Delaware es un peligro para el país.

En esa medida lo que nosotros pedimos es racionalidad al conjunto de las administraciones públicas, la cooperación del conjunto de las administraciones públicas, del ministerio, la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y los ayuntamientos, y que trabajemos juntos por defender este país; y defender este país es defender condiciones de trabajo, es defender una fiscalidad en la que esos recursos que se generan con la economía acaban en la tienda de la esquina y no en una cuenta en un paraíso fiscal. Eso es lo que nosotros creemos, y creemos que eso es lo que tenemos que hacer ahora. Eso significa que el Gobierno tiene que ser capaz de aportar en ese tipo de soluciones. Lo que pasó el lunes no es el buen camino. Creemos que si la Delegación del Gobierno quiere hacer algo, tiene que ayudar a mediar entre las partes para encontrar una salida que implique al conjunto de las administraciones.

En cualquier caso, les pedimos a los dos grupos del bloqueo, los que se dedican a bloquear las iniciativas legislativas porque no quieren que discutamos democráticamente en este Parlamento, que levanten el bloqueo, porque si están hablando de que quieren que regulemos en el ámbito estatal, cosa con la que estamos de acuerdo porque para eso convalidamos el real decreto, que levanten el bloqueo y podamos discutir las enmiendas en defensa del interés general y en defensa de la ciudadanía. Y digo en defensa del interés general y en defensa de la ciudadanía, porque al fin y al cabo de lo que se trata es de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 27

que cuando te montes en un medio de transporte sepas con lo que te vas a encontrar, y no con tarifas dinámicas de algoritmos secretos que te pueden imponer la tarifa que les da la gana a un servicio que es importante para el conjunto de la ciudadanía. Es necesario encontrar la salida al conflicto tanto en Madrid como en el conjunto del Estado. Levantemos ese veto cuanto antes para tramitar ese proyecto de ley, discutamos las enmiendas y ayudemos entre todas las fuerzas políticas a encontrar soluciones, y encontrar soluciones pasa por defender y proteger servicios públicos como el taxi con tarifas reguladas, con mecanismos que al mismo tiempo son perfectamente compatibles con la tecnificación; porque aquellos que dicen que la tecnología debe ser privada son aquellos que, al mismo tiempo, también nos plantean lo de la libertad de elección, y lo de la libertad de elección es muy viejo —voy terminando ya—. Ya lo decía Milton Friedman cuando planteaba el desmantelamiento de la educación pública: todo el mundo tiene que tener derecho a la educación básica, pero no tiene por qué haber educación pública para todos, con darles un cheque que vayan a cualquier entidad privada que ellos puedan elegir. Sabemos de dónde viene esto, de aquellos que tienen problemas porque exista el salario mínimo, porque hay que dar libertad de elección para que pueda ser contratada la gente por 4 pesetas. La regulación defiende los derechos de los débiles frente a los derechos de los fuertes (**Un señor diputado: De los buitres**); de los buitres, sí, de los buitres. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mayoral. Finalmente, es el turno del diputado Marcelo expositor.

El señor **EXPÓSITO PRIETO**: Muchas gracias, presidente.

Señor ministro, don José Luis Ábalos Meco, usted no tiene derecho, usted no tiene derecho a impedir que los buques que rescatan refugiados en el Mediterráneo zarpen de puertos españoles. ¡No tiene derecho! Las personas a la deriva en el Mediterráneo son náufragos protegidos por el derecho internacional del mar que impone, impone a nuestro Estado el principio de protección de la vida en alta mar. Las personas migrantes y refugiadas que intentan alcanzar las costas europeas son titulares de derechos reconocidos en la Convención de Ginebra de 1951, en el Protocolo de Nueva York de 1976 y en la Convención de Trabajadores Migrantes y sus Familias de 1990. Y por todos esos motivos y por muchas otras razones del derecho español e internacional usted es quien no tiene derecho. Cuando su Gobierno abrió el puerto de Valencia para recibir al *Aquarius*, en junio de 2018, usted declaró que se trataría de una decisión puntual por motivos humanitarios y usted no tiene derecho a decir eso. Usted no tiene derecho a arrogarse el papel de perdonavidas de quienes se la juegan atravesando el mar, huyendo en muchas ocasiones de unas condiciones de vida espantosas porque la Unión Europea es corresponsable de esos espantos que provocan que la gente huya. Usted no tiene derecho a impedir que la sociedad civil saludable ejerza las obligaciones, obligaciones de rescate, salvamento de vidas y acogida de personas que usted se resiste a cumplir. Usted no tiene derecho a esconderse detrás de coartadas técnicas como está haciendo en esta Comisión y en los medios de comunicación para endurecer las políticas del eje Marlaska-Ábalos, porque en materia migratoria ustedes son el brazo derechista, salvinista del Gobierno.

Por los medios de comunicación nos hemos tenido que enterar de que pretenden reducir el patrullaje de salvamento marítimo e impedir el trabajo de los buques de rescate de las organizaciones no gubernamentales. Por los medios hemos tenido que saber que los aviones de Salvamento Marítimo llevan más de cinco meses sin radar de búsqueda para rescatar pateras. Se han dejado de publicar los datos de rescate de pateras, información que necesitan las ONG. No retiran las concertinas de la frontera sur como prometieron y como es su obligación, sino que externalizan unas pocas cuchillas a Marruecos, subvención mediante.

La alcaldesa de Barcelona le ha remitido una carta solicitándole que permita zarpar a los buques de rescate. Nosotros le hemos mandado una carta solicitándole que colabore con el salvamento de vidas en el Mediterráneo. El Mediterráneo se está convirtiendo en la más pavorosa fosa común de la historia, ¡y usted no tiene derecho a mirar a otro lado, señor ministro, y punto!

Faciliten las tareas de rescate de los buques, revitalicen Salvamento Marítimo y establezcan vías legales y seguras para migrar. ¡Usted no tiene alternativa, señor ministro! Para cumplir con sus obligaciones cuente con nosotros y sabe que se lo decimos sinceramente —y ya acabo—, pero si el eje Ábalos-Marlaska impone, a pesar de todo unas políticas de control fronterizo que atentan contra los derechos humanos y se desentienden de las vidas precarias de las personas migrantes, estoy convencido de que mi grupo parlamentario, la sociedad civil digna, las instituciones públicas decentes y hasta los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 28

miembros de su Gobierno, porque claro que los hay, que en materia de inmigraciones tienen ideas sensatas, le vamos a mostrar a usted, señor ministro, a qué cosas no tiene derecho.

Le agradezco su atención. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Expósito.

Señorías, llevamos desde las trece horas, dos horas y cuarenta y cinco minutos de Comisión, y vamos a parar diez minutos para que el señor ministro y todos los demás estiremos las piernas y reanudamos. **(Pausa)**.

Señorías, reanudamos la sesión con el turno de portavoces de los grupos parlamentarios que estaban pendientes de intervenir. Por tanto, es la ocasión del diputado del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente.

Después de tantas horas de comparecencia, si tuviéramos que ponerle un título de película al ministro, podría llevar varios. Uno es 'el ministro', porque al final tiene que hablar de todo. No hace falta que hable de Fomento, porque tiene que hablar de la emigración, del *brexít* y de todo, y reconozco que tiene que ser muy complicado cuando solo se es ministro de Fomento. Reconozco la labor del ministro y que además tenga la capacidad de explicar todo. También se podría definir al ministro como 'el reencarnado', porque parece que es el responsable de todos los problemas cuando lleva siete meses en el Gobierno. **(El señor Mariscal Anaya: Es que los siete meses se hacen muy largos.—Risas)**. Resulta curioso que en esta Cámara —Sí, he dicho siete años, pero son siete meses— al final se es responsable en solo siete meses de todos los males del mundo.

Voy a empezar con un tema que es el que está más de actualidad, aunque es un asunto que ya teníamos que traspasar a otras comunidades autónomas o a otros organismos, porque son los que a día de hoy tienen la competencia, y hablo del sector del taxi. Lo que llevamos viendo durante más de un año es que es un tema muy complejo. En la política cada vez vamos a tener más cuestiones que son muy complejas, y los políticos nos tenemos que acostumbrar a hacerles frente, a saberlos negociar y a saber cómo resolvemos estos conflictos, porque este no va a ser el único que se dé en este tiempo. Y lo único que se está demostrando ahora con este conflicto es que hay partidos que son incapaces de resolver los problemas.

Tenemos un problema en la Comunidad de Madrid. Este es un problema que actualmente solo se da en la Comunidad de Madrid, así que dejen de decir que es un asunto que tiene competencia nacional, que es un problema que se da en todas las comunidades autónomas, porque no es cierto. Solo hay un problema en la Comunidad de Madrid, y eso lo único que demuestra es que el partido que gobierna en Madrid es un partido que no tiene la capacidad ni las ganas de resolver un problema. A veces uno se pregunta por qué puede ser y qué motivos puede haber. ¿Tendrá que ver con que el presidente de la Comunidad de Madrid no va a ser el candidato? Espero que no, pero reconozco que viendo la situación que se está viviendo y que no se hace nada por el presidente de la misma, me da la sensación de que ese puede ser uno de los motivos. Espero que no sea ese el motivo, porque lo están sufriendo los ciudadanos, los usuarios y todo el sector del taxi. Uno de los primeros problemas que primero tenemos que resolver es que los políticos tenemos que ser capaces de entender los problemas a los que nos tenemos que enfrentar. Y cuando uno escucha los medios de comunicación o a algunos portavoces que intervienen aquí, me da la sensación de que todavía no hemos entendido el problema, aunque lo haya explicado el ministro veinte veces, aunque lo hayan explicado varios portavoces y aunque lo haya explicado en muchas ocasiones el sector del taxi.

Los VTC eran un servicio que tenía un mercado radicalmente distinto al que tiene el sector del taxi, pero hubo un momento en el que se metieron en el mercado del taxi sin seguir las reglas del juego. Evidentemente, eso se llama competencia desleal, pero la competencia desleal no se da por culpa de los VTC o del sector del taxi, sino por culpa de los que, cuando vieron esa realidad y que estaban cambiando las condiciones del servicio, no hicieron nada para regular. Esto al final es la consecuencia de una burbuja. En este país hemos tenido muchísimas burbujas y ahora vemos la creación de una nueva burbuja: la burbuja de los VTC. Hemos visto cuándo empezó el gran crecimiento de las licencias VTC; mejor dicho, autorizaciones. Pasaron una época en la que estaban estabilizadas, alrededor de 2500 licencias hasta 2013, pero a partir de ahí despegaron y a día de hoy hay cinco veces más, 13000 licencias VTC. El problema se empieza a detectar en el año 2013 y es cuando el Gobierno que estaba a nivel nacional tenía que haber hecho algo para pinchar la burbuja. Pero nos hemos acostumbrado a que durante los Gobiernos del Partido Popular se generen burbujas que al final nos estallan en la cara a los españoles, a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 29

los usuarios y, sobre todo, a los trabajadores. El Partido Popular es responsable de la situación que se da a día de hoy y del conflicto que existe.

Ante esto, a su llegada al Gobierno el PSOE solo hizo una cosa: regular donde no estaba regulado y regular además de una forma muy sencilla y muy coherente. Si los VTC quieren trabajar en el ámbito urbano, tienen que poder regularlos las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Durante este tiempo hemos visto que hay comunidades autónomas y ayuntamientos que están haciendo su labor. Hemos visto a Cataluña, que se ha puesto a trabajar en ello. Hemos visto a Valencia, que se ha puesto a trabajar en ello. Incluso hemos visto al País Vasco, donde ya se han sentado a hablar de este problema y cómo solucionarlo. Hemos visto a Baleares, que se ha puesto a trabajar en ello. Me pregunto: ¿es un problema nacional? No, es un problema del Partido Popular en Madrid y que tiene que resolver el Partido Popular, que es el que ha creado el problema. Cuando escucho decir a algunos portavoces, como el de Ciudadanos, que tenemos que devolver las competencias al Estado, me pregunto si se han leído el decreto. El decreto no habla en ningún momento de transferencia de competencias a comunidades autónomas; lo que dice es que las comunidades autónomas y los ayuntamientos pueden regular en el ámbito de sus competencias. Repito: pueden regular en el ámbito de unas competencias que ya tenían. Quieren crear en la opinión pública la sensación de que el problema es que el Gobierno ha pasado unas competencias a las comunidades autónomas, cuando no es así. Por eso lo primero que hay que hacer es decir la verdad, contar la situación y ponernos a trabajar para que se solucione.

Además, me escandaliza escuchar a ciertos líderes políticos, como el líder del Partido Popular, Pablo Casado, cuando propone una cosa bastante aberrante. Propone liberalizar el sector, es decir, que entren todas las licencias que quieran y, después de que se haya liberalizado, las sobrantes las pagamos entre todos. Me parece una auténtica aberración lo que propone el presidente del Partido Popular, pero, cuando uno se pone a pensar, esto le suena a algo que ya pasó con las autopistas de peaje quebradas. El Partido Popular decidió desarrollar unas infraestructuras que no iba a pagar, que sabía que no eran rentables y que al final tuvimos que pagar y rescatar todos los españoles. Ahora quiere hacer lo mismo el Partido Popular: liberalizar el sector, que haya los vehículos que decida cada ciudadano libremente y, a partir de ahí, con el dinero público de todos los rescatamos. Señores del Partido Popular, dejen de aplicar políticas que ya se ha demostrado que eran equivocadas y que nos han llevado a una situación complicada. Nosotros no queremos una liberalización en la que al final siempre sale perdiendo el más débil: el trabajador y el usuario.

Para terminar con el tema de los VTC, voy a hacer una recomendación al sector que se está manifestando estos días. Me da la sensación de que a día de hoy tienen perdida la batalla mediática y tienen que replanteárselo. Reconozco sus reivindicaciones, conozco su problema, sabemos y hemos puesto las medidas para que tengan las herramientas para que se solucione, pero es importantísimo que se ganen a la opinión pública. Sé que no tiene los mismos recursos que otras plataformas que tienen miles de millones para hacer campañas de publicidad, pero mi recomendación es que tienen que conseguir explicar a todos los usuarios y ciudadanos el problema que están viviendo. Cuando uno lo entiende, reconoce que la gente está luchando por algo que es justo, que es necesario, y, sobre todo, que están defendiendo a sus familias, el futuro de sus familias. ¿Es tan grave que un autónomo defienda el futuro de su familia? Por eso, pediría a los partidos y, sobre todo, al Partido Popular que hagan lo que tienen que hacer, que dejen de tirar balones fuera, que no vuelvan a hablar de que se devuelvan competencias que tienen ellos por el Estatuto de Autonomía de Madrid y que ejecuten lo que tienen que ejecutar.

Después de este tema con el que tanto tiempo llevamos en esta Cámara y que espero que algún día se resuelva, voy a hablarles de otra cuestión que, siendo extremeño, es muy importante para mí, también por las veces que hemos intervenido aquí. También aquí voy a cambiar de tercio. Hasta ahora hemos hecho la reivindicación del tren extremeño por una razón: un tren digno. Lo seguiremos haciendo, pero ya se ha visualizado que en Extremadura necesitamos un tren digno. Creo que ya no hace falta que se visualice que necesitamos un tren digno y, entonces, la obligación que tenemos los responsables políticos es hacer un seguimiento de que los compromisos que se han adoptado por parte del ministerio se cumplan. Además, uno, que tiene responsabilidades políticas y que ve la situación que vive Extremadura, también tiene una obligación, que es ver por qué hemos llegado a donde hemos llegado y cómo se ha llegado a esta situación.

Voy a reconocer que me sorprende que esta petición de comparecencia la haya hecho el señor Floriano y se la haga a un ministro que lleva siete meses en el Gobierno. Yo me pregunté: ¿por qué el señor Floriano no le preguntó a Rajoy durante los casi siete años que estuvo en el Gobierno? ¿Por qué

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 30

no abrió la boca en esta Cámara para reivindicar un tren digno y, sobre todo, para exigirle al presidente del Gobierno que hiciera lo que tenía que hacer para que los extremeños tuviéramos las mismas oportunidades que el resto? ¿Por qué el señor Floriano no le preguntó a Monago cuando era presidente de la Junta de Extremadura? ¿Por qué no hizo absolutamente nada para reivindicar y para garantizar que los extremeños tuviéramos un tren digno? Además, para hacer un trío, voy a meter al portavoz del Grupo Parlamentario Popular que va a intervenir y que fue alcalde de Mérida de 2011 a 2015. ¿Abrió la boca en alguna ocasión gobernando Rajoy para decir que Extremadura necesitaba un tren digno? He escuchado declaraciones de otro tipo sobre los hombres y las mujeres, pero reconozco que sobre el tren no las he escuchado. En esta vida hay que ser coherente.

Cuando uno se pone a analizar y comprueba que durante los años del Partido Popular se dejó de ejecutar el 80% del importe que estaba destinado al tren convencional, entiende por qué estamos como estamos. Cuando uno se da cuenta de que durante la época del Partido Popular no se compró ningún tren, uno entiende por qué estamos como estamos. Cuando uno comprueba que durante los años del Gobierno del Partido Popular de 2012 a 2018 la finalización de las obras que estaban en marcha se retrasaban de media cinco años, nos damos cuenta de por qué estamos como estamos. Ante esos retrasos —de cinco años en muchos casos—, no escuchábamos ni al alcalde de Mérida, el señor Acedo, ni al presidente de la Junta, el señor Monago, ni al señor Floriano reclamar que esas obras se terminaran en el plazo que estaba comprometido. Por eso, señores del Partido Popular, dejen de engañar a la gente y digan de verdad que hicieron dejación de sus funciones y que no defendieron lo que era justo. Venir aquí, cuando llevamos siete meses en el Gobierno, a pedir un tren digno es, cuando menos, poco creíble. Tenemos la obligación de reivindicarlo y defenderlo cuando estamos en el Gobierno y cuando estamos en la oposición.

Veamos las cifras, porque las cifras con las que engaña e intenta enredar el Partido Popular se refieren a los presupuestos y a la ejecución, pero hay una parte más importante, que es la licitación, porque después de cada licitación hay una obra. El Partido Popular en sus últimos dos años y medio de gobierno de 2016 a mediados de 2018 licitó 99 millones. ¿Cuánto ha licitado el Partido Socialista en siete meses? 320 millones, tres veces más de licitación; obra real, obra que se licita para que esté en marcha el tren. Cuando se ve el periodo completo, en los seis años y medio de gobierno del Partido Popular se licitó por el mismo valor que va a licitar el Partido Socialista en un año; en seis años y medio lo mismo que el Partido Socialista va a hacer en un año. Y lo curioso es que ahora el Partido Socialista es el responsable de la situación.

Algunos extremeños dicen: no queremos saber quiénes son los causantes, queremos soluciones. Yo también, pero quiero saber, además, quiénes son los causantes de que, a día de hoy, ningún extremeño se pueda desplazar a Madrid en un tren digno y en un tiempo razonable. Por eso, exigimos al Gobierno que siga con sus acciones para cambiar los trenes. Se ha comprometido a cambiar los trenes por unos más modernos; ha conseguido, como ha dicho el ministro, poner trenes de reserva para cuando haya incidencias; está haciendo actuaciones en la vía convencional. Han pasado solo siete meses. Me pregunto por qué no lo hizo el PP cuando estaba en el Gobierno. ¿Por qué no cambió el PP todos los trenes? Nunca se comprometieron a cambiar esos trenes. Tenemos la obligación de garantizar que las obras que están en marcha sigan ejecutándose y que el tren llegue lo antes posible, pero también es importante que todos los extremeños sean conscientes de la situación que vivimos.

En este día de comparecencias, en el que tratamos de tantos temas, uno se asombra de las intervenciones que hace cada uno. El PP pide competencias que no se le han dado, pero que ya tenía. Podemos pide explicaciones al ministro de Fomento, el mismo Podemos que gobierna en el Ayuntamiento de Madrid, sobre la operación Chamartín, que fue firmada por el ministro del PP, Íñigo de la Serna, y por la alcaldesa Manuela Carmena. El Partido Socialista en el Ayuntamiento de Madrid siempre propuso colaborar. Creemos que el proyecto es mejorable, y siempre se ha ofrecido el grupo municipal para que ese proyecto se pudiera mejorar. El proyecto ha ido cambiando radicalmente. El primer Gobierno socialista que lo planteó lo hizo como un proyecto ferroviario de transportes que mejoraba una zona, pero sobre todo para que se convirtiera, como ha dicho también el nuevo ministro de Fomento, en una zona de entrada de toda la red ferroviaria por el norte de España y nodo logístico para personas y mercancías. Con el Partido Popular esto se convirtió en un proyecto urbanístico, puramente de especulación urbanística. Y el proyecto se ha ido puliendo. El Ayuntamiento de Madrid de Manuela Carmena pulió el proyecto, pero es un proyecto firmado por el Ayuntamiento de Madrid donde está Unidos Podemos y, si yo no recuerdo mal, también está Izquierda

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 31

Unida y el ministro anterior de Fomento, del Partido Popular. Nosotros estamos dispuestos a que el grupo municipal ayude a mejorarlo y pedimos, además, que se tengan en cuenta a los grupos municipales.

Termino con un tema importante que ha salido aquí, que es consecuencia de las políticas que se han hecho en los últimos años, el reflejo de lo que se ha hecho: cercanías. Durante este Gobierno está saliendo en muchas ocasiones el debate sobre la situación de cercanías y la media distancia —Extremadura tiene trenes de media distancia—, y nos preguntamos por qué hay tantas quejas en los servicios prestados por los mismos. La razón es porque, durante muchos años, el Partido Popular abandonó ese tipo de líneas y apostó por otras que podían darle más publicidad mediática, pero no beneficiaban a la mayoría de españoles. Alabo que este Gobierno y este ministerio hayan incrementado considerablemente las partidas en estos presupuestos para cercanías y para el tren convencional, porque, al final, son los que afectan a la mayoría de los ciudadanos. Y nada es casual en este ministerio. No es casual que todos los problemas que se están produciendo en las infraestructuras, y, sobre todo, en los servicios que tenemos, sean los que vienen de Gobiernos anteriores. Por eso, creo que el Partido Popular tendría que tener un poco más de vergüenza a la hora de plantear determinadas cosas y hacer determinadas reflexiones. Por mucho que se repita una mentira, día tras día, no se convierte en verdad, aunque consigan engañar al ciudadano.

Respecto al tema de los barcos —al final parece que el ministro es el ministro de todo, como ha dicho él mismo—, creo que la responsabilidad del Ministerio de Fomento tiene que ser únicamente administrativa, hacer las gestiones administrativas, tal cual dictan los protocolos. Por eso, me parece un poco atrevido hacer una reflexión sobre la política de inmigración de este Gobierno en el ámbito de Fomento, que es el ámbito donde simplemente se llevan a cabo las labores administrativas. Me quedo aquí, porque ese debate se tiene que dar en otros ámbitos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular, comenzando por el diputado don Guillermo Mariscal.

El señor **MARISCAL ANAYA**: Gracias, presidente.

Señor Ramos, la intervención nuestra era posterior a la suya, así que creo que ha adivinado las intenciones de este grupo. No sé si ha acertado, pero parece que las ha adivinado.

Este no es un problema que se refiera a la ciudad de Madrid o a la ciudad de Barcelona, es un problema nacional, señor ministro. Es obvio, por ejemplo, que hay taxistas ahora mismo que se han desplazado a la ciudad de Madrid desde otras provincias y, por tanto, apelar al hecho madrileño o barcelonés es un acto de absoluta irresponsabilidad. Aquí se han contado las cosas mal y en este turno de palabra vamos a redefinir la historia que nos ha querido contar.

Todo esto comienza con un decreto que aprueba el Partido Popular en el mes de mayo por unanimidad, con la participación y el voto favorable de todos, y que garantiza el fin de nuevas licencias de VTC y la paz social. Eso ocurre en mayo. Después, la señora Colau, desde políticas de extrema izquierda y populistas, trata de expulsar de la ciudad de Barcelona a uno de los dos sectores. Y ustedes, no sé por qué razón, si por cobardía o falta de responsabilidad, ante manifestaciones que se producen en la puerta del ministerio, deciden alterar el régimen legal que existía hasta ese momento. Esto es fruto, única y exclusivamente, del abandono de la dificultad y del traslado de la responsabilidad a otro, como es más que evidente. No voy a responder al señor Ramos porque no puedo insultar a las personas que nos estén escuchando o que luego puedan leer el *Diario de Sesiones*. Es evidente que lo que ustedes han hecho es un traslado de responsabilidad. Es una estrategia política; desviar la atención para intentar aguantar el tiempo que sea necesario al frente del ministerio.

Hablan de no negociar. La primera y única institución que ha podido y ha querido negociar con todos los sectores, taxistas, VTC y ayuntamientos, es la que dirige Ángel Garrido, la Comunidad de Madrid. Porque usted, señor ministro, no negoció con todo el mundo. Este grupo desconocía el real decreto. No diga que ha negociado con todos, porque es obvio que no todos los sectores eran conocedores del mismo. Es claro, además, que el VTC se regula a nivel nacional en Portugal, Francia u Holanda. Esto usted lo sabe. También sabe que cuando hablamos de legislación mercantil, por ejemplo, de la precontratación, también es de ámbito nacional. Es evidente que usted sabe que este es un asunto que tiene que ver con el ámbito nacional y es usted el que claramente desvía la atención, procurando y garantizando a medio plazo desórdenes públicos. Por cierto, nos ha dicho el señor Mayoral que practicamos el radicalismo, un diputado de esta Cámara que participa o está presente en el momento en que se invade y obstaculiza el tránsito libre de ciudadanos en la M-40. Somos nosotros los radicales, ¡ver para creer!

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 32

Señor ministro, si era tan bueno este real decreto, tan positivo, si iba a conseguir la convivencia, ¿por qué se ha producido en el día de hoy el mayor ERE de la historia de Cataluña, con 3000 desempleados? ¿Usted no se siente en absoluto responsable de lo que ha ocurrido hoy en Barcelona con la marcha de las plataformas de VTC? Yo creo que es usted el responsable. También es usted responsable, junto con la Delegación del Gobierno, de lo ocurrido en Fitur. La feria turística más importante de Europa, el principal soporte económico de nuestro país, el 10% del producto interior bruto, ha visto obstaculizado su desarrollo normal. Además, la feria tecnológica más importante de Europa, el Mobile Congress, que se va a celebrar en Barcelona, va a encontrarse con la indisponibilidad o ausencia de movilidad sostenible digital. ¿Esto tampoco es responsabilidad suya, señor ministro?

Nosotros sí tenemos un proyecto político. El suyo es la estrategia de la irresponsabilidad, no en el sentido personal, sino en la no asunción de responsabilidades, entiéndame. Nuestro proyecto tiene al usuario en el centro: es el usuario el que, en función de sus intereses y necesidades, puede acceder a un modelo de movilidad o a otro. Por tanto, hablamos de libertad de elección y de convivencia. Ustedes no están en esto. La convivencia permite la competencia y esta trae consigo menores precios, menos tiempos de espera y, por supuesto, mejor servicio, pero eso a ustedes parece ser que no les interesa. Esos principios que nosotros tenemos también tienen en cuenta a las más de cien mil personas, familias que están pendientes de lo que hoy hagamos aquí. Me refiero a las familias de los taxistas y a las familias involucradas por los VTC. Son cien mil. Lo digo porque es importante que, cuando hablemos, no seamos tan frívolos y entendamos que estamos ante un asunto de extraordinaria importancia para el futuro de nuestro país. Nosotros sí creemos que la acción política debe plasmarse en textos, no solamente en palabras. Por cierto, extrañísima la equiparación que ha hecho usted entre el patinete y el VTC. Ha sido sorprendente. Creo que ha sido un desliz. Creo que los usuarios de un VTC de nueve pasajeros tienen poco que ver con un patinete, pero bueno.

Nosotros sí hemos plasmado en un texto, que presentaremos, una proposición de ley con el modelo que creemos más eficiente y mejor para reestablecer la convivencia y la mejora del servicio y, por tanto, también del empleo ligado a la movilidad. Por una parte, en este texto vamos a pedir revisar y modernizar la legislación vigente para garantizar la seguridad jurídica teniendo en cuenta la unidad de mercado; seguridad jurídica que trae consigo la seguridad de operadores participantes y, evidentemente, mayor satisfacción para el usuario. También vamos a derogar la alteración competencial, señor Ramos, que se ha producido y que evidentemente ha generado, además de dificultades ya conocidas, un problema de transitoriedad más que evidente. Vamos a habilitar la prestación de servicios en todo el territorio nacional y la creación de un fondo nacional que permita la adaptación a las nuevas tecnologías, la digitalización del sector del taxi para aumentar su competitividad, garantizando siempre los dos factores que posee en exclusiva: me refiero a la captación en la vía pública y a la recogida en lugares estratégicos. Por último, proponemos la prohibición de legislación y de medidas administrativas que puedan o quieran restringir la digitalización o el uso de nuevas tecnologías.

Termino. Ya sé que nos han contado muchas veces que son el Gobierno moderno —practican las conversaciones en Davos bajo la nieve o a cubierto— hablando de tecnología, de industria 4.0, y hoy vuelvo a escuchar a una formación política a la izquierda que con sus socios de la izquierda plantean reducir la oferta de movilidad pública y sostenible en el centro de las ciudades cuando parecía que todos estábamos de acuerdo en reducir el espacio para el vehículo privado. Señor ministro, una contradicción más. Yo le rogaría —sé que es difícil, porque todos tenemos apetencias— que se centrara en el ministerio. El Ministerio de Fomento exige dedicación a tiempo completo. O delega el tiempo parcial destinado a actividades propias del partido, o ya le anuncio que nos veremos obligados —si usted no contesta adecuadamente a este grupo— a solicitar su dimisión a través de los vehículos parlamentarios a los que tenemos acceso.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Pedro Acedo.

El señor **ACEDO PENCO**: Muchas gracias, presidente.

No voy a perder el tiempo con el señor Ramos —tengo poco tiempo y no puedo perderlo—, pero que después me aclare eso de hombres y mujeres, porque no sé qué tiene que ver eso con el ferrocarril. Luego me lo explica.

En cualquier caso, tanto el señor ministro como el señor Ramos han coincidido en echarle la culpa al Partido Popular y nos dicen mentirosos. Yo ya, de entrada, pido la dimisión del señor Ábalos por mentir.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 33

**(Protestas.—Rumores.—Un señor diputado: ¡Muy bien!).** Y les voy a demostrar cómo no solo faltan a la verdad —dicho en fino—, sino que —dicho en extremeño— mienten. Y le voy a decir por qué usted miente y también, por supuesto, el señor Ramos.

Al señor Ramos se lo digo en fino: falta a la verdad cuando dice que nunca se han hecho declaraciones sobre el ferrocarril. Señor Ramos, trescientas cincuenta, fíjese usted cómo está de enterado. En todo caso, tampoco tiene ni idea de lo que es un alcalde; no lo ha sido nunca y, claro, no tiene ni idea de las competencias que tiene un alcalde para poner, por ejemplo, una estación o para cumplir con lo que se ha dicho. No voy a marearles con los números, que seguramente es lo que ustedes quieren, faltando a la verdad —o mintiendo— cuando dicen medias verdades.

Usted, señor ministro, ha dado los datos que le ha interesado sobre determinadas inversiones con fechas concretas. Se ha olvidado de 2004 y de 2005, cuando llegó su anterior jefe, Zapatero, que paralizó todas las inversiones que había para el AVE. Pero, además, se han olvidado de sus compromisos con los extremeños y no han hecho ni caso, nos han engañado; todos nos han engañado. Usted nos ha enseñado un papel sobre unos patinetes sin citar la fuente, una fotocopia que no sabe ni de dónde es. Si me lo permite, y para que vea que digo la verdad, va a oír usted en muy pocos segundos lo que dijeron ustedes a todos los extremeños. **(Reproduce un vídeo, en el que se ve a la ex vicepresidenta primera y ministra de la Presidencia, Fernández de la Vega Sanz, y en el que se oye: Quiero reiterar el compromiso del Gobierno: En 2010 habrá AVE en Extremadura.—Se escuchan aplausos).** ¿La ve usted? ¿La conoce? Termina ya. **(Continúa reproduciendo el vídeo y se oye: Y por supuesto, Mérida tendrá estación).** Lo ha escuchado, ¿no? **(Risas.—Rumores.—El señor Barrachina Ros: Muy bueno, muy bueno.—Aplausos).** Señor Ábalos, ¿le ofrece esto a usted en cuanto a veracidad de lo dicho más credibilidad que esa fotocopia que nos ha sacado aquí —esa cosa rara que ha hecho aquí—, de la que no ha citado ni la fuente? ¿Sabe usted en qué año fue esto? En 2007 en el Palacio de Congresos de Mérida. Decían: En 2010 los extremeños tendrán su AVE y la estación de Mérida. ¿Qué ha pasado? ¿No estaba usted en el PSOE? Sería concejal o lo que fuera —no sé qué sería—, pero estaba en el PSOE. ¿Qué ha pasado desde entonces? **(Rumores).**

No se engañe, señor Ábalos, usted llegó aquí como llegó, con el apoyo de los bilduetarras, la ultraizquierda separatista y la derecha independentista de Cataluña. **(Rumores.—Risas).** Sí, sí, no se ría, esa es la verdad, usted ha llegado aquí de la mano del señor Sánchez de esa manera, recogiendo esos votos. Y no se lo digo yo, se lo dice alguien del PSOE de siempre, no del PSOE moderno que usted representa, sino del de siempre. Ya sabe usted a quien me refiero, a Alfonso Guerra, que se lo decía hace dos días. Usted oyó perfectamente que le dijo que este PSOE —el de ahora, el suyo, el del señor presidente del Gobierno— es un PSOE que no tendría que seguir gobernando con 84 diputados —que se fuera usted, le vino a decir sin utilizar esas palabras—; que él no gobernaría con 84 diputados dependiendo de los bilduetarras, de la ultraizquierda y de los independentistas que quieren romper España. **(Rumores.—Un señor diputado: ¡Oh!).**

Usted depende de esas circunstancias, por eso, señor Ábalos, usted es un cáncer para el tren en Extremadura y una amenaza **(la señora Lucio Carrasco: ¡Hala!),** y el PSOE es una ruina para nuestro ferrocarril. Ha dado usted aquí unos números para engañar al personal —porcentajes, kilómetros de vía, pasajeros—, pero yo no le pediría la dimisión, yo no le diría que se fuera —aunque entró y llegó como llegó— si usted no fuera un mentiroso como es —o, si a usted le gusta más, si no faltase a la verdad— con los extremeños. **(La señora Lucio Carrasco: ¡Qué barbaridad!—El señor ministro de Fomento, Ábalos Meco, hace gestos negativos),** y deje de hacer gestos. Hay que decir la verdad, mentiroso es mentiroso; no se puede engañar a nadie. **(Rumores.—El señor ministro de Fomento, Ábalos Meco: Sea como es, sea natural; no finja).**

Usted ha dado aquí datos incorrectos, usted no se ha comprometido a nada; usted le echa la culpa al Partido Popular. Ya le he demostrado lo que dijo la vicepresidenta cuando gobernaban ustedes con el señor Zapatero, y no han cumplido absolutamente con nada. Ustedes dan unos números, pero no saben por dónde salir; quieren arreglar las cosas con unos cuantos mecánicos. En sus seis meses largos de Gobierno del año pasado hemos tenido muchas más incidencias que en los meses restantes del Gobierno del Partido Popular, pero eso no es lo importante —que haya más o menos incidencias—, sino que ustedes pretenden engañar a los demás. No dan soluciones.

Señor ministro, yo le digo que se vaya porque hoy día ir a Madrid desde Extremadura o ir desde Extremadura a Madrid es una odisea. Y no le pido que se vaya o que dimita por eso, sino porque usted engaña y no da soluciones, que es lo más importante. El señor Ramos está ahí sonriéndose por eso que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 34

ha dicho de los hombres y de las mujeres, tan feliz, pero tampoco da ninguna solución. Es verdad que a los extremeños no les gusta —en eso coincido con usted (**dirigiéndose al señor Ramos Esteban**)— que el PSOE diga que la culpa la tiene el PP y que el PP diga que la culpa la tiene el PSOE. Señor Ábalos, en 2003 hubo un acuerdo, que decía: El tren rápido pasará —eso sí, cuando pase— por Mérida, Badajoz, Plasencia y Navalmoral en el tramo de Extremadura. Así lo acordó un Gobierno del Partido Popular con el presidente de Portugal en Figueira da Foz, y tres meses después se empezaron a licitar los presupuestos de los dos primeros tramos. Año 2004. ¿Qué pasó hasta 2011? Nada, ahí tienen todas las inversiones, aunque no se las voy a leer porque usted va a marear la perdiz. Señor ministro, aparte de dar números, cumpla, dé soluciones, porque no las ha dado. Finalmente, yo le pido que dimita. Se lo está diciendo hasta su propio partido. Dimita, señor ministro, por el bien los extremeños, de los españoles y de usted mismo. Y cuando se vaya no se vaya en tren, señor ministro; no se vaya en tren. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Acedo.  
Finalmente, interviene don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente, y muchas gracias, señor ministro, por su comparecencia.

En primer lugar, quisiera hacer una observación por el horario, por haber convocado a las 13 horas esta Comisión. Yo estoy seguro de que el señor ministro dirá que no es cosa suya y es probable que no lo sea, pero como ya dije en su primera comparecencia el 12 julio, hacer las convocatorias a las doce o a la una, como hoy, salvo que tengan un objetivo puramente televisivo, puramente publicitario, carece de sentido. No tiene sentido huir del uso parlamentario de hacerlo a primera hora de la mañana o de la tarde. Esto de dejar a los grandes grupos, a Podemos, al PSOE, o al Partido Popular para la tarde mientras el ministro interviene por la mañana, carece de sentido. Como de tres, lleva dos, le reitero no al ministro —que, obviamente, dirá que él acude aquí forzado por la Mesa de la Comisión—, sino a su gabinete que no nos ofrezcan como única hora posible las 12 o 13 horas, como sucedió en el mes de julio.

Dicho esto, yo celebro que el señor ministro, valenciano como yo, haya lucido las cercanías de mi tierra, de la Comunidad Valenciana. Ha dicho: «Lo que hemos hecho desde que llegamos...» Le ha faltado decir: Lo que hemos hecho desde que llegamos con el presupuesto del PP. Ha dicho también: «Importantes avances...» Le ha faltado decir: A los que nos opusimos en el presupuesto. (**Risas**). Y ha llegado a decir que han licitado —y lo celebro porque soy de Castellón— el tercer carril, la segunda línea de AVE con Castellón, a la que su único diputado por Castellón llamaba, señor Ábalos, un disparatado AVE de *low cost*, una auténtica chapuza. Yo celebro que usted haya licitado esa obra que ha exhibido aquí como propia. Eso lo dice el único diputado castellonense socialista, eso de que el tercer carril de la línea de AVE que ha licitado es una chapuza, un AVE de bajo coste. Yo creo que no, yo creo que fue un acierto la primera línea y creo que es un acierto que ustedes continúen con la segunda línea.

En cuanto a las cercanías de la Comunidad Valenciana, han cambiado dos cosas fundamentalmente. Las incidencias son crecientes y la ejecución presupuestaria mínima, pero lo que sí hay es una publicidad máxima. Decía usted —y yo lo celebro— que ahora ha cambiado algo y es que hay consonancia, coherencia entre el Gobierno nacional y el autonómico o regional. Yo recuerdo cuando hace trece meses don Iñigo de la Serna presentaba este plan de cercanías de la Comunidad Valenciana, con 1436 millones de euros, y cedió la presentación del acto a don Ximo Puig, presidente de la Generalitat Valenciana, cuando los 1436 millones de euros los ponía el Gobierno de España. Por tanto, si ha habido problemas de coordinación no será de quien ha mostrado generosidad máxima, el anterior ministro de Fomento. Digo que lo que sí que ha cambiado es que desde que se presenta esto y se aprueba, como usted bien sabe, en diciembre de 2017 la obligación de servicio público para toda España, las dos primeras líneas de España en crecimiento son, uno, la línea Castellón-Vinaroz, que multiplica por tres el número de trenes —hablo de un Gobierno de España de Rajoy— y, dos, la de Alicante-Villena, que los multiplica por dos. Esto es en diciembre. En enero se anuncia el inicio del plan de compra de material rodante para adquirir de un conjunto de 500 trenes 52 para la Comunidad Valenciana. Se aprueba un presupuesto con su oposición en mayo y lo reciben íntegramente en junio. ¿Por qué esos dos trenes, el de Vinaroz y el de Villena, con un presupuesto del Partido Popular, no los ponen en marcha hasta octubre y noviembre? Por dos motivos bien sencillos. Para que el 22 de octubre pueda decir Ximo Puig —sin sonrojo— en una inauguración: Esta es una operación de redistribución, una operación progresista. Lo dice Ximo Puig con una obligación de servicio público aprobada por el Gobierno de Rajoy y con un presupuesto al que el PSOE votó en contra. ¿Por qué retrasan de junio a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 35

noviembre esta situación? Porque nadie se hubiese creído en junio que esta actuación era una operación progresista del PSOE. Y donde ya el escándalo es mayúsculo —y usted estuvo allí de invitado y me gustaría pensar que no tuvo nada que ver— es cuando ponen en marcha el 12 de noviembre la línea entre Castellón y Vinaroz que multiplica por tres los trenes —decisión del Gobierno de Rajoy— y se reparten en todas las estaciones de Renfe este folleto (**muestra un folleto**), que lleva el logo de Renfe y el logo del Partido Socialista Obrero Español. Este logo no me lo he inventando yo. Este folleto no es un folleto mío. Pone: «*El Govern espanyol amplia el servei de rodalies a Vinaròs*», con el logo del PSOE y el logo de Renfe. Esto fue recogido por un notario, con acta notarial. Es un folleto de la oficina de turismo titularidad de la Generalitat Valenciana, repartido por funcionarios públicos del Ayuntamiento de Torreblanca, con alcaldesa socialista diputada provincial del PSOE y con acta notarial, donde se refleja que en lugares públicos servidos por funcionarios públicos el PSOE hace propaganda de los actos aprobados por el Partido Popular a los que los de este logo, el Partido Socialista, votó en contra. Es espectacular, la gestión se ha desplomado pero la política y la venta política se ha multiplicado por 1000. Esto no es una ocurrencia mía sino que hay registro notarial y consecuencias judiciales evidentemente, así como preguntas parlamentarias mías sin responder. (**El señor Gordo Pérez: Lo he visto yo en Castilla y León también**). La propia alcaldesa de Torreblanca, en un pleno, del cual tenemos el certificado del secretario, dijo que no era en Torreblanca, que, como ya sabíamos, era en todas las estaciones de la provincia de Castellón donde se repartía publicidad socialista con el logo de Renfe. Por tanto, permítame, señor ministro, éste puntillo de indignación, pero es que si no me cabreo con esto no me cabreo con nada, y entienda que disfruto de la misma sangre valenciana y española que el ministro y el resto de intervinientes. Por tanto, ejecución de presupuestos mínima y publicidad máxima.

Concluyo —y queda poquísimo tiempo— haciendo dos referencias. Sobre la cuestión del *brexit* probablemente pensemos lo mismo. El Partido Popular es su partido liberal y las nuevas fronteras no nos vienen bien. Al Partido Socialista, teóricamente internacionalista, tampoco le van bien, pero quisiera hacer dos apreciaciones. Una, ayer estuvo el ministro Borrell diciendo aquí que, en lo que afecta a los ciudadanos, no había ningún problema con el *brexit*. Hoy el señor ministro nos ha asustado, o al menos preocupado, cuando nos ha dicho lo de, ¡jojo!, que los títulos académicos dejan de valer y, por tanto, las profesiones dejan de tener vigor. Me parece obvio, pero si el PSOE se pusiese de acuerdo con el PSOE nos haría un favor, porque ayer el ministro Borrell dijo justo lo contrario. Dijo también —y nos preocupa enormemente y ruego al ministro que tome cartas en el asunto— que hay una sentencia de 1000 millones de euros a favor del Gobierno de España por los daños del *Prestige*, y han sido condenadas compañías aseguradoras británicas. Tenemos un convenio y un reglamento de reciprocidad de las sentencias españolas. Esta sentencia del Tribunal Supremo debe ser cumplida por los tribunales británicos, pero dejará de tener vigor en el mes de marzo y, por tanto, desconozco cuál es la situación, pero le ruego que, dado que va a dejar de tener vigor ese reglamento que le impone a Gran Bretaña cumplir nuestras sentencias, que actúe, porque 1000 millones es más o menos lo que dedicamos al mantenimiento de toda nuestra red de carreteras y prácticamente lo que se dedica al conjunto de las cercanías. Le pido que tome cartas en el asunto, como imagino que las habrá tomado en Iberia; empresa de la que nos sentimos enormemente orgullosos y con la que corremos el riesgo de que nos quiten derechos de vuelo por no ser ya una empresa exclusivamente europea sino también británica.

Por último, sobre la llegada de inmigrantes, parece que sea ocurrencia nuestra, pero en un periódico de hoy se dice (**muestra un artículo de prensa**): «La inmigración se desborda, aumenta un 131%». En el segundo semestre es cuando ha crecido, cuando llegaron ustedes, nada es gratuito. Es decir, las mafias disfrutaban de teléfonos móviles como cualquiera de los aquí asistentes y, por tanto, ni el *photoshop* de traer el *Aquarius*, ni el anuncio de que ya no va a haber devoluciones en caliente, ni el anuncio de que ya no va a haber concertinas, ni las rentas de inserción que se dan en alguna comunidad autónoma a aquellos que llegan y evidentemente carecen de papeles, está produciendo un efecto llamada gigante, y los bandazos también con el *Aita Mari* y el *Open Arms*. El ministro ha dicho, como dice y como dirá después en materia del taxi y en todas las demás, que no es asunto suyo, ha llegado a decir que esto es un ámbito puramente administrativo. Pues yo, cuando escuché en la pasada comparecencia su decisión de incorporar al *Open Arms* parecía que era una decisión política, todos tuvimos esa sensación salvo él qué dice ahora que es una cuestión pura y exclusivamente administrativa.

Concluyó afirmando que agilice, y ya no se lo digo tanto como responsable de ADIF, que yo creo que no tiene ninguna responsabilidad en esto el ministerio, sino, señor Ábalos, como socialista. La Operación Chamartín es una operación fundamental, más de 10000 viviendas, más de 4000 empleados, y ahora

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 36

felizmente, lo que antes era en boca de los populistas la Operación Chamartín, se ha convertido en Madrid Nuevo Norte, y lo que era una oscura operación inmobiliaria se ha convertido —leo literalmente— en un proyecto social indispensable. La diferencia es que lo hagan unos o que lo hagan otros. La cuestión es que lo hagan. Han perdido cuatro años apoyando a Carmena, porque ustedes apoyan a Carmena en el ayuntamiento y Podemos les apoya a ustedes aquí, con lo cual ya no le hablo como responsable de ADIF o como responsable del ministerio, que no tiene la mayor responsabilidad, que esta residenciada en las batallas internas dentro del mismo Podemos y dentro del equipo municipal. Como socialista y responsable que usted es, ponga orden para que se resuelva de una forma o de otra, porque una legislatura perdida es el tiempo máximo para que los madrileños que padecen una inflación de precios en la vivienda, una auténtica burbuja inmobiliaria de la señora Carmena, se vean aliviados en sus cargas cada mes al pagar el alquiler.

Muchas gracias, señor ministro. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrachina.

Responde el señor ministro a todos los intervinientes.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Gracias presidente.

Señor Barrachina, le ruego no me interpele ni como socialista ni como dirigente socialista porque no es en esa condición en la que comparezco esa Cámara, sino como ministro. Y eso le tiene que quedar claro, porque además si no cómo relacionó esto con la referencia de su compañero el señor Madrigal que me pide que me dedique más al ministerio. Es un poco contradictorio. **(El señor Barrachina Ros: Mariscal).**

Dicho esto, es evidente que tampoco se ponen de acuerdo con lo de la dimisión. Les encantaría. Ya sé que se han fijado, y se han fijado porque soy el secretario de organización del Partido Socialista. No es ningún misterio, tampoco han revelado nada. Yo sé que a ustedes les puede costar que yo simultanee una responsabilidad orgánica en mi caso, cosa que no les importó con la señora De Cospedal al frente de la defensa nacional, era perfectamente compatible, pero estas cosas ocurren a los militantes del Partido Popular, el resto ya sabemos que tenemos que hacer lo que ustedes nos digan, incluso si podemos o no reír.

Voy a empezar con algunas cuestiones por orden de intervención. Seguramente no abarcaré todas porque se han dicho muchas cosas, también es verdad que no todas he de responderlas, unas porque estaré de acuerdo, otras porque aún no estándolo, las respeto, simplemente algunas que me gustaría puntualizar. El diputado de Bildu ha tenido una larga intervención, larga porque de todos los temas de la comparecencia se ha centrado exclusivamente en una cuestión; breve en el tiempo porque así ha sido su posibilidad. Me ha preguntado por las condiciones que cumplía el *Aquarius*. El Señor Baldoví dice que me gusta despejar a córner. Lo que me gusta es contextualizar. No sé si eso es despejar a córner, pero me gusta contextualizar y no que me encuentren en el marco que me quieren buscar. Simplemente creo que hay otros contextos. En este sentido, cuáles son las condiciones que cumplía el *Aquarius*, pues ninguna porque, entre otras cosas, no tenía bandera española y nosotros no podemos decir si cumple o no cumple, simplemente no tenía bandera española. Era un barco del que, como usted recordará, nadie quería hacerse cargo, que ya estaba en el mar y que había salvado unas vidas, y ya la alarma respecto de la vida de las personas no era el salvamento sino la propia existencia una vez salvadas. Este Gobierno —y lo dije en su momento— lo que quería hacer no era una operación de salvamento más, sino una llamada de atención a Europa, y como saben perfectamente, algunas reuniones se produjeron y a algunos acuerdos se llegaron a raíz de aquello, aunque insuficiente como se ve, porque el problema sigue existiendo. No pretendemos hacer electoralismo, obviamente. Como verá, no es un terreno fácil, tampoco es fácil para alguien como yo, que me he dedicado a ese mundo durante muchos años y que me encuentro también con una responsabilidad que he de equilibrar. No es fácil, se lo tengo que decir.

¿Es fácil compararme con Salvini? Lo decía el señor Rufián. ¡Hombre!, me cuesta tener que hacer este esfuerzo de diferenciación y no por el discurso ni por la militancia, sino porque hay una razón evidente: Este Gobierno hace salvamento e Italia no lo hace. Nosotros tenemos los puertos acogiendo a emigrantes e Italia no. Hay una diferencia clara. Ahora, ¿que este es el puerto universal de salvamento? No. Porque también España, dentro de ese ordenamiento internacional que se reivindica, asume sus responsabilidades en su zona de salvamento, que es la que le corresponde legalmente. Es más, incluso en la que no es nuestra responsabilidad, como es la marroquí, que también estamos prestando salvamento. O sea, la que nos corresponde legalmente y la que no, pero nadie nos dice que este país tenga que articular todo el salvamento donde haga falta. Y comprenderá que el requisito de salvamento y el de transporte es distinto, porque —como se ha dicho aquí también— qué hacemos si cabemos quince

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 37

y nos encontramos a veinte. Pues habrá que meter a los veinte, obviamente. Pero una cosa es salvar, y en ese momento se salva como sea, y otra cosa es estar a expensas de a qué puerto se puede ir, y eso ya no es salvar, es transportar. También es verdad que hay redes —que aquí no se ha dicho para nada— que buscan un uso fraudulento de los servicios de atención humanitaria para realizar transporte, y detrás de eso ya sabemos lo que hay, pero no es motivo de esta comparecencia, imagino.

Yo no tengo derecho, evidentemente no tengo derecho, fíjese no he firmado ni la resolución. Yo creo que le queda muy bien decir: usted no tiene derecho, como una especie de 'yo acuso'. No sé si pretende rememorar aquel célebre episodio, pero yo creo que la realidad no se presta a tanta literatura, ciertamente. La realidad es más compleja y es más poliédrica. Tiene muchas formas de ver, porque es curioso que al señor Salvini no se le esté cuestionando y se esté cuestionando al Gobierno de España, que sí que ha salvado a 50000 personas en un solo año. Si un país que salva 50000 personas es comparable al señor Salvini, algo falla en la percepción, algo falla, y la conclusión es que da igual que salves a 50 que a nadie, y eso sería tremendo. Por lo tanto, yo creo que hay que aquilatar bien.

También ha hablado de prevaricación. Bueno, yo tengo otros informes que no me dicen eso, sino que me dicen que, posiblemente, hay también usos fraudulentos de determinadas misiones, porque el servicio público que es para salvar termina usándose para otras cosas y, por lo tanto, ahí podría haber un uso fraudulento.

En cuanto a la noticia de los radares, me ha sorprendido hoy, no estaba al tanto. Si quiere, luego le doy con rigor la respuesta. Estos radares están pendientes de unas licencias; cambiaron los aparatos y las licencias no se dan. No es un problema político ni de decisión, es un problema de titularidad de licencias y un problema con la Administración norteamericana para el otorgamiento de esas licencias por el cambio de aparatos. No tiene nada que ver. Con todo y con eso, para su tranquilidad, no son las aeronaves de salvamento las que hacen el avistamiento, ni alertan siquiera, —que, por otra parte, hay helicópteros—, sino que usted sabe que toda la zona del Estrecho está absolutamente vigilada por Frontex, que tanto los guardacostas de la Guardia Civil como la Armada están en permanente vigilancia, no hace falta que esa función la haga salvamento. Salvamento actúa básicamente por alertas que se remiten a la torre de control. Solamente hace avistamientos cuando en ese momento está haciendo una operación de salvamento, porque el avistamiento no es su papel. Las unidades de salvamento no están patrullando a ver qué encuentran, porque no hace falta, hay otros medios para ello. Lo que hacen es acudir a las alertas. Tengo que decirle que en el mar de Alborán el 70% de las alertas se dan desde territorio marroquí por una ONG avisando de que van a salir, y por responsabilidad humanitaria salvamento acude muchas veces fuera de la zona. Por tanto, este es un debate más profundo que todo esto. Pero no por una cuestión instrumental va a dar la sensación de que solo un barco, del que yo públicamente he glosado, he recordado y he homenajeado su dedicación y su actividad, no cambia mi impresión ni mi valoración. Es más, ofrecí, para evitar justamente la actuación en zonas donde no tiene asegurados puertos, que participara en una experiencia —que creo que era interesante pero que no culminó— de colaboración público-privada en las tareas de salvamento en el Estrecho y el mar de Alborán. No pudo ser. Es verdad que la Administración no funciona como nos gustaría. Tengo aquí todos los pasos que dimos para la firma de un convenio que no conseguimos, pero cambió también el interés, en el puerto seguramente no pudo estar tanto tiempo y quería dedicarse a actuaciones de salvamento en una zona que no es responsabilidad de España. Pero sí es responsabilidad de España si traen inmigrantes. Al final, si se da cuenta, simplemente porque el resto no responde, termina una organización decidiendo quiénes vienen a España y es una decisión unilateral, porque no va al primer puerto seguro, como indica la norma internacional. La experiencia nos ha dicho que las últimas veces ha tenido que ser España la que se haga responsable porque el resto no ha querido hacerlo. Ese es el historial que hay. Al barco vasco *Aita Mari* se le pregunta a dónde va y dice que al Mediterráneo central. Eso es lo que nos dice, no voy a discutir esto, es la información que tengo. A mi no me lo han dicho. Yo me he interesado por los servicios y me han dicho esto, pero tampoco lo voy a discutir porque no va a ser su palabra contra la mía, porque en este caso no es mi palabra, es la información que me han dado. Esa es la cuestión. Salvini no nos aplaude; obviamente que no nos puede aplaudir. Trata de buscar una justificación o una legitimación para su actitud, pero no es la misma. No caigamos en su trampa. El tiene un discurso xenófobo, no es el nuestro. El no practica salvamento, no le importa. Nosotros lo hacemos y otras cosas que no van al caso.

Respecto a cercanías, la cosa es como es, ya lo sabemos, estamos de acuerdo. Si no estuviéramos de acuerdo en el diagnóstico, no nos plantearíamos este esfuerzo en el proyecto de presupuestos. Dice el señor Barrachina que hubo una presentación. Sí, si yo conozco muchas presentaciones, no se puede

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 38

imaginar cuántas hay en el ministerio. Maquetas y *powerpoint* hay para dar y tomar. Ahora, ahí se quedan. ¿Aprovisionamiento, de esos 1400 dónde están? ¿Los ha visto? **(El señor Barrachina Ros: Los que has licitado tú)**. No, hombre, no; ojalá hubiera yo licitado 1400 en cercanías. No, hombre no. Ahora te voy a enseñar las licitaciones. Sí que es verdad que hay una cuestión que son los niveles de ejecución y ahora los vamos a ver. Qué más da que presupuestemos. Es como lo del ferrocarril de Extremadura. **(Muestra un gráfico)**. Licitaciones del ferrocarril de Extremadura. Los datos que usted, señor diputado, dice que son de mentira son del Ministerio de Fomento. Ya no sé qué consideración le merece el ministerio y los técnicos del mismo. Esta es la licitación en el periodo 2006-2011 y 2012-2017. Bajó 439 millones de euros. **(El señor Acedo Penco muestra un gráfico.—El señor Barrachina Ros: Es al revés.—El señor Acedo Penco: Son las de usted. Es al revés)**. Ah, ¿estaba usted en el ministerio? Vale. Les agradezco el respeto, no pasa nada. **(Muestra otro gráfico)**. Esta es la evolución de la inversión presupuestada y ejecutada en el ferrocarril de Extremadura. Pintada queda muy pintadita, pero ejecutada ya no tanto y ese es el problema. Este es el problema del tren de Extremadura. Ya pueden ustedes presupuestar 202, 205... ¿Cuál es la diferencia, señor Barrachina? Usted dice: Usted está aprovechándose de los presupuestos que dejamos. Yo le digo: Sí, es que no hay otros, qué vamos a hacer, no hay otros. Ahora queremos hacer otros y ustedes nos dicen que no. ¿Sabe cuál es la diferencia? Hoy sale publicado en un informe de Seopan que hemos hecho un récord histórico en licitaciones. Así lo titula, no el Partido Socialista, no. Un récord histórico en la licitación y en la ejecución; ahí es donde se nota la diferencia. Porque ustedes con ese presupuesto esto es lo que han hecho. **(Muestra otro gráfico)**. En cuanto a la compra de material rodante para Extremadura, ¿ve ese hueco, donde no hay nada? ¿Lo ve? Partido Popular, el último Gobierno. Eso es. A usted ya le da igual. **(El señor Acedo Penco: Tenía que estar terminado en 2010)**. A mí usted no me decepcionó, para nada. No le había oído nunca. No me ha decepcionado. **(El señor Acedo Penco: Rajoy)**. Usted mismo, no hace falta ir al señor Rajoy. Si quiere vídeos ahora le pongo un par de vídeos. **(Risas)**. Usted decía en el año 2013: A mí no me agrada el tren rápido que va a venir, yo quería el AVE, pero no ha podido ser, no hay dinero. Me conformo. No ha podido ser. **(El señor Acedo Penco: Todo lo demás. Lee la letra pequeña, todo.—Rumores)**. Sigo: Yo me cierro, por aquello de caer bien, a dar la nota pidiendo lo que haya que pedir para la ciudad... ¿Quiere que siga leyendo? Pero si está justificándose. **(El señor Acedo Penco: La estación, ¿dónde está?)**. No, hombre no. Qué pasa, que cuando gobierna su partido qué le vamos a hacer. Y a seis meses, con el presupuesto que dice el señor Barrachina quiere que asumamos, no que lo hagamos —porque eso es imposible—, sino que asumamos todo lo que ustedes no han hecho. La verdad, les digo una cosa, esto de la dimisión es patético. Pidan perdón y luego exijan, con humildad, cosa que, por cierto, no he visto. No lo he visto. Le he visto un tono muy poco humilde y muy ofensivo. **(Un señor diputado: A Rajoy se la pedisteis veinte veces)**. No, usted me entiende. No me va a intimidar. «Monago se baja del AVE». **(Muestra un titular)**. Pues ahora se ha subido con una velocidad... Ha sido cambiar de Gobierno y se ha subido tremendamente. «Entiende que el Gobierno central tendrá que replantear el ritmo de las obras al haber un déficit de 40000 millones en el país». ¡Cuánta comprensión cuando gobiernan los de uno! **(El señor Barrachina Ros: 40000 millones)**. Sí, ¡cuánta comprensión! Pero si da igual las cifras. ¿Usted quiere que le ponga un vídeo de la señora Pastor, aquí y ahora, hablando del año 2015? ¿Se lo pongo o se lo ahorro? **(Rumores)**. Como usted nos ha regalado uno. ¿Le regalo otro del señor Rajoy también, que con él va a llegar el vídeo? **(Rumores)**. ¿Se lo ponemos? Se lo pongo, claro, porque usted piensa que no existe... **(Rumores)**. Presidente, no quiero seguir la línea pero... **(El señor De la Encina Ortega muestra algo que se ve en el móvil al señor ministro de Fomento, Ábalos Meco, y al señor Barrachina Ros)**.

El señor **BARRACHINA ROS**: Señor presidente, ¿el vicepresidente es miembro del gabinete del ministro? ¿Estás presidiendo la Comisión o como parte del gabinete?

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reconduzcamos el debate a los términos usuales, por favor.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Se lo voy a ahorrar porque veo que le incomoda encontrarse en el espejo.

El señor **BARRACHINA ROS**: No, de verdad, estoy encantado. Pero si forma parte del gabinete su sitio es allá.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): El señor es diputado, diputado del PSOE.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 39

El señor **PRESIDENTE**: Volvamos al debate.

El señor **BARRACHINA ROS**: Que tiene un gran gabinete, por cierto.

El señor **PRESIDENTE**: Volvamos al debate.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Sí, eso también.

Dicho esto, yo les diría que primero asuman su responsabilidad y luego exijan. Yo creo que un partido serio, que además ha tenido todas estas responsabilidades, que ha comprendido los problemas porque ha gobernado y sabe las dificultades, al menos debe ofrecer corresponsabilidad, exigir el cumplimiento de aquello a lo que uno se compromete, eso me parece bien, pero como ha participado del asunto, que se corresponsabilice —uno no espera nada más— y que no haga de esto una pancarta porque, si no (**El señor Barrachina Ros: ¿Al Aquarius se refiere?**). Estoy hablando del tren de Extremadura, pero si quiere dialogamos luego. Lo veo con ganas de dialogar.

Por volver al tema de cercanías, y termino con esto. La inversión media entre 2012 y 2017 en cercanías en Valencia fue de 25 millones de euros. (**El señor Baldoví Roda: ¿Cuánto?**) Anuales, 25 millones. La propuesta de los Presupuestos Generales del Estado de 2019 son 324,6. Estamos hablando de un incremento respecto de la inversión media anual del 553,2%. Ese es el compromiso y eso es lo que llevan los Presupuestos Generales del Estado.

El portavoz de Ciudadanos me ha leído un texto de UGT. Ya en el Pleno volvió a sacar a UGT. Lo celebro, está bien, es un sindicato socialista. Pero yo le voy a leer el comunicado de prensa de Exceltur, ya que me ha citado a Fitur, y dice así: Si bien ante un claro problema que viene de antiguo entre el taxi y los VTC en la legislatura anterior se obvió el adoptar medidas correctoras y se alentó un crecimiento descontrolado de licencias de VTC amparado en relatos equívocos de lo que es economía colaborativa, hay que admitir que a fines de 2018 se dieron pasos mucho más realistas y decididos por el Gobierno actual cediendo a las comunidades autónomas, tal como varias de ellas y alguna gran ciudad había solicitado, un nuevo marco legal para ajustarse mejor a los rasgos específicos de cada entorno o región local. Esto lo dice Exceltur que, como usted sabe, es una agrupación de empresarios de turismo. Lo digo por si este testimonio lo puede integrar también.

Ya dije en la comparecencia de agosto —y no me quiero reiterar, pero veo que el Partido Popular lo ignora— que en buena medida me vino bien en la anterior comparecencia una iniciativa del Partido Popular en la Comunidad Valenciana, con muchas referencias a la doctrina jurisprudencial, en la que decía claramente que el ámbito competencial hay que situarlo en el ámbito de actividad, que las competencias de las comunidades autónomas se refieren a trasportes que se integren en redes que operen dentro del respectivo territorio o a itinerarios fijos que discurran por el mismo. Son fundamentos jurídicos de una sentencia del Tribunal Constitucional que argumentaba el Partido Popular valenciano para pedir que se regulara todo este sistema de transporte en la Comunidad Valenciana. Yo tampoco sé cuál es el Partido Popular que habla unas veces y otras, pero esto es lo que ustedes planteaban en la Comunidad Valenciana. También es verdad que en aquel momento del debate no utilizamos una sentencia del Tribunal Supremo que ahora, mirando todo esto, he tenido ocasión de conocer pero que, como digo, no utilizamos en el debate anterior. Es una sentencia del Tribunal Supremo de 4 de junio de 2018, que viene a decir que el servicio de taxis y el de VTC constituyen dos formas de transporte urbano que compiten directamente en el mismo mercado y que prestan un servicio semejante; el objetivo de mantener un equilibrio entre ambas modalidades supone una forma de garantizar el mantenimiento del servicio de taxis como un servicio de interés general y, por ello, se presume que existe desequilibrio si cada treinta taxis hay más de una autorización de VTC y se exige a las empresas de arrendamiento de vehículos con conductor que desarrollen el 80% de sus servicios en el ámbito de la comunidad autónoma donde esté domiciliada su autorización. Esta es una sentencia de junio de 2018.

Marco regulatorio existe, lo que pasa es que es el que no les gusta. Pero marco regulatorio hay; otra cosa es que no les guste. Yo no creo que estemos aquí planteando ninguna ofensiva a la digitalización ni a las plataformas digitales, entre otras cosas porque hay que saber diferenciar las plataformas digitales de los propios vehículos. Son empresarios distintos además, unos tienen vehículos y otros plataformas digitales. ¿Quién dice que las plataformas digitales no pueden aplicarse también al mundo del taxi? Ningún problema. De hecho, ya hay experiencias prácticas. Por tanto, no utilicemos el tema de que estamos contra el futuro, contra lo moderno. No; diferenciamos lo que es una empresa de otra, y los vehículos no están precisamente asociados a eso. Por tanto, no lo planteemos como una cuestión de futuro.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 40

Me ha hecho una pregunta concreta sobre Chamartín, me ha preguntado, creo, algo sobre la reversión: cómo se podría afrontar un eventual pago a los reversionistas que vean su derecho reconocido ante los tribunales. ¿Era así la pregunta? **(Denegaciones)**. Pues lo había entendido mal.

La diputada Rosana Pastor ha dicho que llegan tarde los presupuestos. Llegan cuando han podido llegar. Son los primeros que intentamos y nada está asegurado. En todo caso, esto es como el dicho: aunque llegue tarde, bienvenido sea. Más vale tarde que nunca. Esta es la ocasión que tenemos para intentarlo.

Sobre la operación Chamartín tengo que decir a la señora diputada de Izquierda Unida que, como le digo, es de estas cosas que uno asume y no quiere equivocarse. Lo coges con prevención; tengo que decir que a las primeras alarmas lo vi con prevención. También es verdad que antes de las alarmas —lo he dicho públicamente en un acto en Madrid— hice un ejercicio de buena fe en el sentido de que yo vi que la alcaldesa de Madrid defendía este proyecto y no se me podía pasar por la cabeza que estuviera en ninguna operación rara. Lo dije en la presentación del proyecto. Esto fue como un acto de fe. Luego he visto artículos y cuestiones que me han hecho decir: la fe, hasta un límite. Pero sinceramente no he encontrado nada. Usted me pregunta: ¿usted puede decir que no hay financiación...? Yo no. ¿La alcaldesa de Madrid lo puede decir? Yo no lo puedo decir, no me atrevo, pero, como le digo, esto es básicamente una operación urbanística donde el único objetivo de ADIF y Renfe es conseguir esa estación multimodal, a ser posible a costa de los beneficios que pueda sacar de ese suelo, de tal modo que no nos cueste, que no haya ningún gasto presupuestario. Pero, con independencia de la operación urbanística —ya lo he dicho antes—, la intención es hacerla. Costará más, pero la intención es hacerla.

Me habla de un informe jurídico de Renfe y yo le quiero aclarar al respecto que no es exactamente un informe jurídico de Renfe, al menos por la nota que me pasan. Es un trabajador de la denominada Gerencia del proyecto de Chamartín que no tenía encomendada la asesoría jurídica de esta entidad pública y que además nunca llegó a firmarlo. Se trata de un mero informe de apoyo redactado al margen de la dirección de asesoría jurídica de Renfe y en un contexto de renegociación del contrato en circunstancias entonces complejas. Hablamos del año 2001. Sus conclusiones finalmente no se asumieron y fueron superadas con la modificación del contrato pactada en el año 2002, que también contó con el informe jurídico favorable de la Abogacía del Estado. Como comprenderá, yo no tengo ningún interés en defender algo de 2001 y 2002, pero tampoco tengo ninguna ofuscación, como esta bancada **(señalando al Grupo Parlamentario Popular)**, por negarlo todo por el hecho de que le corresponde a otros.

Ha habido alguna cosa que me ha dejado sorprendido, como lo del eje Ábalos-Marlaska. Espero que no triunfe el dicho. Suena un poquito forzado, le tengo que decir, y no ya tanto por mí, sino por el ministro Marlaska, que creo que tiene una sensibilidad que no merecería que nos incorporaran en ningún eje.

Señor Mariscal, ustedes van a derogar y van a hacer no sé qué... Ah, se ha tenido que ir. No sé cómo lo van a hacer, me imagino que previamente habrá alguna operación. Le ha llamado la atención lo del patinete; yo se lo explico. Lo que quiero decir es que si el ayuntamiento es capaz de regular el número de patinetes, ¿cómo no va a ser capaz de regular el número de VTC? ¿Cómo puede regular el detalle, lo insignificante, esto que le ha parecido de broma, y en cambio no puede regular miles de vehículos? Y me vuelve a decir lo mismo que me dijeron en agosto, que este es un problema nacional. Sí, lo es; claro que lo es, por eso estamos en ello, por eso regulamos el transporte nacional de VTC. Pero deja de ser nacional cuando se dan circunstancias concretas en cada territorio y cuando la movilidad es metropolitana o urbana. Me dicen que esto estaba resuelto. Pues, si estaba tan resuelto, la verdad es que no entiendo cómo lo primero que me encuentro yo es una movilización de este tipo. Muy resuelto no estaría, porque no llegamos a hacer nada. Mire si estaba resuelto. **(Muestra un gráfico)**. Fíjese en la proporción 1/30 aquí y cuándo empieza. En 2012 aún estábamos en 1/26 y fíjese en este tiempo que les decía yo, incluso el tiempo que tardó en llevar a rango de decreto-ley lo que era un real decreto para que el 1/30 se respetara por parte de los tribunales. ¿Tampoco se lo cree? Bueno, es igual. **(El señor Barrachina Ros: Son sentencias que recaen en su etapa. La ley ómnibus)**. ¿Pero sabe por qué había sentencias? Porque ustedes sacaron un decreto que no tenía fuerza de ley. Por eso los tribunales le daban la razón a los que recurrían, y ustedes tardaron más de dos años en darle rango de ley. A partir de ahí ya lo frenan, porque ya tiene fuerza de ley y los tribunales pueden decir que el 1/30 tiene rango de ley y no de reglamento, que es lo que tenía. Esta es la evolución hasta el 1/5. Usted me dice: No estaba normalizado. Esto estaba normalizado: 1/5. Pero si llevan un decreto para garantizar el 1/30, que todos los grupos apoyamos, no sé si dice mucho de ustedes o de nosotros, que somos capaces de apoyar algo de ustedes. Yo todavía no he visto lo contrario. ¿Estaba arreglado con el 1/5? ¿Vale la pena poner 1/30 en un decreto y todos felices, nos vamos, pero cómo cumplimos el 1/30?



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 41

La gente se lo cree. La gente se cree que lo que se ha regulado como 1/30 se va a cumplir, pero luego no hay ninguna medida para hacerlo cumplir y esta es la situación: 1/5, pero a nivel nacional. Ahora aterrice en Madrid y en Barcelona, porque evidentemente en todos los sitios no se da este problema. En Logroño no se da este problema y en Cuenca tampoco. Esto trasladado a ciudades. Y ahora vean la evolución de las licencias VTC. **(Muestra otro gráfico)**. Lo anterior era la ratio y esta es la evolución de las licencias. Fíjese cuántas había en 2009. En 2010, consecuencia de 2009, venga va. En 2011, consecuencia de 2009. En 2012, consecuencia de 2009. ¿Cuándo es la consecuencia? Pues con la irrupción de las app y cuando el Gobierno de su partido es incapaz de regular ese nuevo fenómeno. Hasta llegar ahí esas eran las licencias, pero la cosa estaba normal, tranquila. Mire, efectivamente, hay que trabajar por la convivencia, pero para conseguir la convivencia lo primero que hay que hacer es respetar las normas y las normas hay que establecerlas con equidad.

Por lo demás, les agradezco mucho su paciencia y, como siempre, sigo a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro.

Como saben, hay un turno final de un par de minutos de precisiones. Les pido a todos ustedes que no reabran debates, sino que concluyan.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Oskar Matute.

El señor **MATUTE GARCÍA DE JALÓN**: Muchas gracias, señor presidente.

Decía que la diferencia del *Aquarius* con el *Aita Mari* y con el *Open Arms* es que el *Aquarius* no tenía bandera española. Quizá la solución sea fácil: deje que ondee la enseña vasca en el *Aita Mari* y así nos encontraremos en las mismas circunstancias que el *Aquarius* y podrá demostrar la solidaridad que, estoy seguro, usted quiere tener.

Y como usted ha planteado otras cosas, yo de manera muy sintética voy a ahondar en ellas. Usted ha dicho que el requisito de salvamento y de transporte no es el mismo; es cierto, y usted sacrifica el salvamento por los requisitos del transporte. Eso tiene una consecuencia práctica: que más naufragos se ahogan —para que se me entienda mejor, se mueren— en el mar. Esa es la realidad. Usted antepone el transporte; para que se me entienda mejor, no sobrepasar el aforo en el barco está por encima de la posibilidad real que tiene el Estado español de rescatar a más gente. Eso es bastante triste, porque si hiciéramos esa misma exigencia taxativa a la función de los propios barcos de Salvamento Marítimo español nos encontraríamos con que a todos ellos habría que negarles también su permiso para navegar por aguas del Mediterráneo. Porque ¿cuántos barcos de Salvamento Marítimo español han transportado a más gente de la que debían? ¿Y qué sanciones han tenido posteriormente a eso? Se lo respondo yo, no hace falta tener asesores para esto: ninguna. Absolutamente ninguna.

Termino con una cuestión muy breve en relación con esto. Le he hablado de prevaricación y lo sostengo. Usted ha dicho en la respuesta que le consta que ha habido barcos que, pretendiendo hacer funciones humanitarias, han hecho un uso fraudulento de determinadas misiones. ¿Qué misión ha hecho el *Aita Mari* si no ha salido todavía a la mar? Dígame una sola misión del *Aita Mari* en la que haya hecho un uso de los que usted denomina fraudulento, aunque para mí nunca lo sería si fuera salvar vidas humanas que se pueden perder en el mar. Ninguna, porque no ha salido nunca. Por lo tanto, hay una decisión política, que es lo que le he tratado de explicar. Además, lo dice el comisionado de la ONU para los refugiados cuando dice que una de las causas del aumento del porcentaje de muertos en el Mediterráneo es la disminución de la capacidad de rescate. Y es verdad que los radares no funcionan porque hay un conflicto competencial o una cuestión a dirimir con Estados Unidos, pero digámosles entonces a los españoles que la tecnología española para algunos casos se reduce al avistamiento a vista de pájaro. Estando en el siglo XXI y hablando tanto de los *smartphones* y las app, queda un poco triste que a eso se reduzcan parte de los recursos.

Yo no creo que usted sea indolente. He oído hablar de usted —y seguramente usted también— como una persona indolente con el tema de los VTC. De hecho, el Partido Popular se ha esmerado en muchas ocasiones en señalarle con ese calificativo concreto, indolente —supongo que para que cale— y, por tanto, poco sensible o poco decidida a actuar con el tema de los VTC. Yo sinceramente no creo que lo sea y quiero creer que tampoco lo es con este tema. Lo que estamos pidiendo es que deje que quienes quieren ayudar lo puedan hacer.

Termino con una cuestión por una alusión directa que ha hecho el representante del Grupo Parlamentario Popular, cuyo nombre no recuerdo porque ha intervenido poco y, después de oírle hoy, no le aventuro tampoco muchas más intervenciones, aunque también desee para la gente de Extremadura

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 42

el mejor vehículo de transporte. Si él se refiere a nosotros como Bildu etarras y la legislación española establece que ser etarra es pertenecer a una organización criminal o terrorista y, por lo tanto, yo tendría que estar sometido a la jurisdicción española y a condena, si esto no merece reprobación alguna por parte de esta Cámara, yo me voy a dirigir a usted —no a su grupo, por deferencia al resto, que no lo han dicho— cada vez que hable —creo que ya van a ser pocas las veces en que se lo diga— como un digno heredero del genocidio franquista.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Matute. Tiene la palabra don Gabriel Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: (El señor diputado comienza su intervención reproduciendo un vídeo en su teléfono móvil en el que se ve al señor Acedo Penco y en el que se oye: ...me lo dice mucha gente de la ciudad, muchos afiliados. Que sepa todo el mundo que lleva diecisiete años en Mérida, que tiene sus hijos y son emeritenses, y que incluso cuando ha sido subdelegada del Gobierno de Extremadura ha vivido en Mérida, lo que pasa es que quizás algunos del centro no la han visto porque no es como otros que vamos a los bares, bebemos vino y ella tenía que atender a sus hijos, claro. Tenía que atender a sus hijos, como es lo lógico, lo correcto y lo que hay que hacer.—El señor Acedo Penco: ¡Buen defensor tiene el ministro!).

Vuelva a la cueva, señor Acedo, y guárdese un poco; al menos, no hable de modernidad aquí y tenga un poco de respeto a gente como mi compañero Oskar Matute, mi compañero Sergi Miquel y a mí mismo, más que nada porque yo era pequeño y usted ya estaba dando lecciones de machismo y de franquismo como estas.

Señor Ábalos, como se puede imaginar yo no le he comparado con Salvini, hago una diferenciación clara, pero sí que les vuelvo a pedir que hagan una reflexión, porque es cierto, son declaraciones públicas, que este señor —siendo muy generoso— aplaude el hecho de que el *Open Arms* y el *Aita Mari* estén en los puertos, desde mi punto de vista, secuestrados por el Gobierno de este país. Muere gente en el Mediterráneo cada día, ahora mismo está muriendo gente, y esto merece una reflexión —repito— por su parte. Empezaron muy bien; empezaron con una moción de censura con 180 diputados poniéndose de acuerdo, desde el PNV hasta Bildu, pasando por el espacio de Convergència, por nosotros, por Podemos. Eso fue extraordinario y fue simplemente porque ya no era una opción, era una obligación echar la ladrones y a carceleros de Moncloa. Y el hecho de dar cabida, de recibir como recibieron al *Aquarius* en su primera medida casi casi gubernamental en el puerto de Valencia fue un primer paso hermoso. Hoy no se puede decir lo mismo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias. Seré muy breve.

Se han dedicado ustedes a tirarse los trastos a la cabeza, Gobierno a antiguo Gobierno, ahora oposición a antigua oposición, en ese juego, en ese baile y ese cambio de posturas que tanto nos impresionan. Han empezado con los VTC, que si uno abrió la ventana y el otro no la cerró a tiempo, pero el clímax se ha alcanzado con el ferrocarril a Extremadura y esa exhibición de gráficos. Efectivamente, el problema es la ejecución. De hecho, en la comparecencia del secretario de Estado le comentamos que ese iba a ser uno de sus problemas. Han confiado en exceso en la capacidad de gasto de ADIF, creen que va a hacer cuatro veces más que lo que hizo el último año, de 400 millones a 2000, y eso es problemático. Pero más problemático aún es que sus presupuestos no son creíbles, no nos los creemos nosotros, desde luego, pero tampoco se los cree la Comisión Europea ni se los cree la AIREF ni se los cree ahora el Banco de España, con lo cual lo primero que caerá será la ejecución.

El portavoz del PSOE ha hablado, con relación al decreto del taxi y VTC, de la protección de los trabajadores en el momento en que se ha producido el mayor ERE de Cataluña, lo cual es un poco inoportuno.

Para acabar, ha contrapuesto usted la carta de Exceltur a la que yo le he sacado de UGT, pero es que hay una pequeña diferencia, y es que Exceltur no es el sindicato hermano de Ciudadanos, como sí lo es UGT. En todo caso, nosotros no hemos tomado nuestra posición a partir de la UGT, saco la carta para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 43

demostrar que quizá nuestra postura no sea tan rara. A lo mejor, es su postura, la actual, porque la han cambiado, la que ahora ha quedado un poco excéntrica, como parece revelar esa carta.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra don Marcelo Expósito.

El señor **EXPÓSITO PRIETO**: Muchas gracias, presidente.

Señor ministro, no me haga un ovillo con todo. Nosotros no hemos planteado en esta Comisión un debate general sobre las políticas migratorias del Gobierno. Nosotros le hemos planteado, con toda claridad, que no nos gusta que el Gobierno haga dibujitos con la mano izquierda y emborrone con la mano derecha. No nos gusta, en los casos que le hemos expresado, cómo se está articulando la relación entre Marlaska y usted. No sé si los correspondientes sondeos de la opinión pública española respecto al tema migratorio tienen que ver con cómo están manejando ustedes el tema del control migratorio en nuestras fronteras. Eso es lo que hemos planteado. Lo demás es otro debate. Nosotros no nos hemos confundido de Comisión; quizá haya sido usted el que se ha confundido, porque ha venido a explicar argumentos técnicos y, en su réplica, se le han escapado dos argumentos políticos para no dejar zarpar los buques. No sé si se le han escapado o quiere que planteemos el debate cuando ya no tenemos tiempo.

Primer argumento político, que un buque privado no puede decidir cuándo rescata refugiados en el mar y a qué puerto los lleva. Acaba usted de plantear un problema político, no es una cuestión técnica. Es por eso por lo que no deja zarpar a los buques. Y el segundo problema político que plantea es que si ese buque con bandera española lleva refugiados a un puerto italiano y Salvini se niega, tenemos un problema diplomático; segundo problema político. ¡Pero no es un problema técnico! Es por eso por lo que no deja zarpar a los buques. Seamos honestos. Hagamos un pacto: yo no le hago literatura, ¡pero usted no nos tome por tontos! Entonces, ¿qué es lo que hay que hacer en esa situación? Discutir políticamente qué sucede, porque nosotros sabemos que no es tan sencillo ni en el marco de la Unión Europea ni con las derechas españolas tiradas al monte. ¡Pues claro que lo sabemos, señor ministro! Por eso le tendemos la mano, pero discutamos el fondo del asunto. ¿Qué cosas se pueden hacer? Por ejemplo —improvisado—: usted deja zarpar a los buques; rescatan a los refugiados; los llevan a puerto italiano; Salvini se niega; usted lleva al Gobierno italiano al Tribunal del Mar de Hamburgo y cuando ese buque vuelva con los refugiados a España cumplimos con nuestra obligación de acogerlos, porque hay que salvar las vidas. Podemos discutir de estas medidas o de otras, pero mientras discutimos hay gente muriendo. Eso es lo que queremos poner encima de la mesa. Por favor, discutamos del fondo político y no nos tome por tontos.

Gracias, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Expósito.

Tiene la palabra la señora Sánchez.

La señora **SANCHEZ MAROTO**: Gracias.

Lo de la buena fe habla muy a favor de que sea buena persona, señor ministro; ahora, creo yo que, siendo titular del Ministerio de Fomento, igual la prudencia debería estar por delante de la buena fe. Se lo digo porque en el año 2015, me parece que era la cuarta renegociación del convenio con DCN, impuso unas facilidades de pago desconocidas en el sector. De ahí que sea mejor la prudencia que la buena fe, porque cuando de nuevo se ha firmado, el 28 de diciembre, esta renovación del convenio donde se mantienen esa mejora del pago el señor ministro ya era titular. Por lo tanto, es una responsabilidad que creo que no podemos dejar caer en el área de la confianza y la buena fe. Evidentemente, las conclusiones de este informe que yo le decía no se han asumido; ahora bien, me ha dado usted la misma respuesta que da Renfe, que da ADIF en este momento. Yo le daría una vuelta, básicamente porque si es verdad que no hay ningún problema con todo esto y que no hay más cosas en ningún otro expediente, hagan público el expediente, que es lo que se está pidiendo desde el primer momento en este asunto, porque DCN sigue incumpliendo el convenio y estos acuerdos siguen siendo absolutamente lesivos para la mayoría social.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Sánchez.

Señor Ramos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 44

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a ser rápido. Quería simplemente hacer varias reflexiones sobre cosas que han dicho aquí los distintos portavoces e intentar poner claridad en el debate que se está produciendo con los taxis y los VTC. Se dice y hay algunos que defienden que el ciudadano tiene que poder elegir. Con el servicio del taxi puede elegir; puede elegir entre un taxi que circula por la calle y levantas la mano y te para; puede elegir entre un taxi que pides por una emisora; puede elegir un taxi que está conectado a una app, que incluso decides qué tipo de coche quieres coger, cuándo lo quieres escoger y con qué características. Por lo que yo creo que en esto nos hemos hecho un poco de trampa y creo que en parte, como es un tema complejo, estas trampas que hacemos hacen que la gente se lo acabe creyendo y dé la sensación de que hay algunos que defienden que el ciudadano sea libre para coger y otros que defendemos lo contrario, y no es cierto. Igual que cuando se habla de los trabajadores. Nosotros sí defendemos una cosa, no queremos trabajadores pobres. Imagínense que se lleva a cabo la propuesta que hace el Partido Popular de una liberalización total del sector. Es decir, cualquiera puede optar a una licencia de taxi o de VTC; entonces, aparte de otros problemas, tendríamos un problema de movilidad porque todos los coches que quisieran trabajar en eso podrían hacerlo. Pero además ¿cuánto ajustarían los precios esos coches para dar el servicio? Yo tengo claro que algunos hasta llegar a la situación de casi no poder vivir. Nosotros no estamos dispuestos a que haya trabajadores pobres, y a veces la liberalización total te lleva a que haya trabajadores pobres.

Estoy de acuerdo, y más ahora que los ayuntamientos y las comunidades autónomas están regulando este tema, en que hay que hacer una reflexión: hay que buscar que el número de licencias de taxi que se ponen a disposición cada año tenga relación con el potencial número de usuarios, garantizando un servicio público —como es— de calidad, garantizando que no haya trabajadores pobres y garantizando la mejor movilidad. Pero para eso no hace falta que se mezclen mercados, como ha pasado ahora; para eso no hace falta que haya una liberalización total. Por eso, o empezamos a hablar realmente de lo que ocurre, o ni los ciudadanos sabrán lo que pasa, a los taxistas se les verá como se les ve en ocasiones, desesperados, por no tener la capacidad para que se entiendan sus reivindicaciones y nos encontraremos en una situación en la que al final pescarán los de siempre, los que más tienen y los que no necesitan la política para que defienda sus intereses, y nosotros estaremos aquí para defender a esos que solo tienen la política para defenderlos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos.

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente.

Es llamativo que el 1 de enero el culpable sea Mariano Rajoy de que 160 extremeños, tras estropearse su tren, tardasen catorce horas en llegar a su destino. Soy consciente de que el culpable de la falta de coordinación y de mantenimiento es Mariano Rajoy, pero yo he visto a este ministro, a José Luis Ábalos, meses antes —en noviembre— venir a Castellón a poner en marcha un tren aprobado por Rajoy con un presupuesto de Rajoy, y le he escuchado decir que era mérito suyo; y en octubre escuché a Tximo Puig decir que era una operación progresista. Entonces, lo de octubre y noviembre eran operaciones progresistas, operaciones de redistribución, y lo que sucede en enero, cuando se produce un fallo en una máquina es culpa de Rajoy.

Señorías, esto es una broma. Es el mismo ministro el que meses antes se ponía la medalla —usted, señor Ábalos; usted se ponía la medalla— en mi tierra, en Castellón, con su voto en contra aquí en el Pleno. Entonces era mérito suyo. En octubre y en noviembre se pusieron las medallas —les faltó pecho para ponerse medallas—, y en enero, cuando hay incidencias brillantemente manifestadas por nuestro portavoz don Pedro Acedo en Extremadura, el que tiene la culpa del mantenimiento de ese tren y de que los pasajeros estén diez horas parados o de que tarden catorce horas en llegar es Mariano Rajoy. Usted no ha asumido ninguna responsabilidad; han venido aquí a hacer propaganda. Es decir, ustedes tenían un objetivo, y es que cuando este verano los taxistas estaban en Nuevos Ministerios usted dijo: Dejo todo, pero que estos taxistas las próximas manifestaciones las hagan en la sede del Partido Popular, en la del Gobierno madrileño o en la sede de Podemos. Enhorabuena, señor ministro; lo ha conseguido. Eso de eludir responsabilidades lo ha conseguido con el tren de Extremadura, con el taxi y con todo.

Le he enseñado un dato sobre el crecimiento de la inmigración ilegal desde que llegaron ustedes. Naturalmente, dirá que no sabe nada, que no conoce nada, pero el dato es real. ¡Ojo!, y yo hablo de llegada de inmigrantes. Cuando esto era al revés, ustedes nos contaban los números de muertos y nos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 45

reprochaban el número de víctimas. Yo no voy a hacer lo que hacen sus portavoces en materia de carreteras o en materia de inmigración, yo digo llegada de inmigrantes; no cuento los que no llegan.

Tampoco asume que si se ha producido en España el mayor ERE con los VTC de Cataluña es porque usted aprobó un real decreto y parte de este Parlamento —que no el Partido Popular— se lo suscribió. Sin ese real decreto suyo, en el que renuncia, en el que abdica, en el que se acobarda, en el que dice que no quiere saber nada de este problema de los españoles, en este momento no habría un real decreto de un Gobierno autonómico. Por tanto, asuma con un mínimo de coraje esa responsabilidad.

Concluyo ya, señor presidente. Señor ministro, es la segunda vez que le veo enseñar un cuadro en el que dice: Mirad cómo crecen las autorizaciones de VTC y mirad qué malos son los del PP. Usted sabe que en los años en los que no crecían —estaba usted en el Gobierno— era porque las licencias y las autorizaciones de VTC no las concedía el Gobierno que usted pone en rojo; se pedían a la autonomía de Madrid, esta las denegaba y los tribunales tardan dos, tres y cuatro años en resolver. No nos engañe. Como es la segunda vez que lo veo, se lo digo: Ese cuadro que ha enseñado usted es manipulación. Como estaba en vigor su ley, la Ley ómnibus, se pedían autorizaciones, el Gobierno decía que no, y cuenta después el decalaje que hay hasta que las sentencias recaen. Y las sentencias dicen: Es verdad, estaba en vigor la norma del señor Zapatero y del señor Ábalos, la norma socialista, y por tanto, usted tiene derecho. Cuando lo dicen los tribunales, pero no en el momento en el cual lo piden. No nos engañe, no nos haga trampas.

Concluyo. A nosotros no nos preocupan tanto las sentencias de esos tribunales, que se cumplen y que han permitido que en España haya 12000 o 13000 VTC, como las sentencias de los usuarios, de los vecinos, que esos sí que tienen razón y le dicen tres cosas: una, que quieren circular libremente por Madrid; dos, que les gusta elegir y que, por tanto, les permitan ustedes, la izquierda española, volver a elegir entre VTC y taxi, y tres, que les gusta, como en el resto de Europa, la convivencia. Esas son las sentencias que nos deberían afectar y motivar a todos para que España no fuera una isla también en cuanto a la libertad de elección entre VTC y taxi en el conjunto europeo.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos.—El señor Acedo Penco pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: Dígame, señor Acedo.

El señor **ACEDO PENCO**: Si me permite, quiero intervenir por alusiones personales más que evidentes, por insultos que nada tienen que ver...

El señor **PRESIDENTE**: Sí, pero le ruego que intervenga brevemente.

El señor **ACEDO PENCO**: Primero, retiro lo de bilduetarra si le molesta. Oí decir bilduetarra a don Alfonso Guerra en la Cadena COPE hace tres días. Retiro bilduetarra por amigo o cómplice de los etarras. Yo nada tengo que ver con el franquismo ni con esas cosas que dice.

En cuanto al otro señor, por llamarlo de alguna manera, al señor Rufián, de la ultraizquierda independentista, me parece bien que ponga un vídeo, pero debería tener algo que ver con esta Comisión. He tenido que oír aquí lo que se dijo sobre la estación del AVE en Mérida, de cuándo se iban a cumplir los plazos. Eso nada tiene que ver con unas declaraciones personales, con unas opiniones, y además hay un corta y pega. Señor Rufián, yo creo que a quien le hace peor favor es al ministro al intentar defenderlo con esa barbaridad machista que nada tiene que ver con lo que aquí se ha debatido. Y, por supuesto, no soy para nada machista. Vergüenza le tendría que dar al señor Rufián ser antiespañol e intentar romper España y venir aquí a cobrar todos los meses.

Muchas gracias. **(El señor Barrachina Ros: ¡Muy bien!—Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Acedo.  
Responde y cierra el debate el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Se ha ido el diputado, pero he conseguido ver la solicitud y pone claramente Mediterráneo central. Ya se la enviaré. Ya no se trata de que crea mi palabra, sino que está en un documento. En todo caso, no es correcto comparar los servicios de salvamento que pueda prestar una organización privada con los que pueda realizar Salvamento Marítimo, y no tanto por destacar el servicio o el carácter público, sino porque existe una ley que claramente compromete la obligación del salvamento a esta institución. Está por ley, no por decreto y, por tanto, tiene obligación de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 46

intervenir y lo hace siempre bajo la dirección de sus responsables. No estando el diputado, no vale la pena que lo aclare, pero yo no digo que los barcos hagan un uso fraudulento, sino que hay redes que hacen un uso fraudulento de la buena voluntad del salvamento, incluido el servicio público. Ya sé que van con toda la buena intención, por supuesto, y además los alabo. Yo no hablaba de eso, así que utilicen ese argumento para otros.

Le he sacado el escrito de Exceltur básicamente porque me parece que no es la opinión de cualquiera, ya que estamos hablando de un sector muy importante para la comunidad española como es el turismo, y justamente estos elementos de movilidad tienen mucho que ver con el turismo; solamente por eso lo he hecho. Tiene mucha más incidencia de lo que puede ser la afectación obvia, evidente y directa de unos puestos de trabajo, que es mucha, pero se refiere a un colectivo determinado. Yo lo sacaba porque esta es la visión que tiene el empresariado que se dedica al turismo en España. Lo he sacado solo con esa intención.

¿Nos hemos intercambiado críticas con el anterior Gobierno? Sí, es normal, pero, como comprenderá, están empeñados en que en seis meses asuma toda la dejación de varios años. Me parece que eso es tan sencillo y obvio de entender que no hace falta ni explicarlo. Dice: ¡no, si va a resultar que Rajoy es responsable de los trenes! Le molesta el cuadro, ¿eh? Lo sé, pero como le molesta y no acaba de gustarle, no me toca más que insistir. Si aquí no hay ningún tren comprado (**muestra un gráfico**), ¿de quién es la culpa? Aunque ustedes me hubieran dejado presupuesto —para esto no me dejaron presupuesto, pero imagine que me lo han dejado—, ¿qué hago? ¿Me voy a comprar un tren y lo pongo ahí? Además tiene que ser un tren adecuado a esta infraestructura, que tampoco vale cualquiera. Ese es el problema también de las sustituciones, que tiene que estar autopropulsado, ahí no hay electrificación, que tiene que ser un diésel que vaya por esa vía; no es fácil. ¿Usted me dice que aunque en todos estos años (**muestra un gráfico**) no se compró ninguno, el problema no es de estos años? ¿Cuánto cuesta hacer un tren? ¿Dos años? Es que no me da tiempo. Aun teniendo el presupuesto, no me da tiempo.

Pero en cambio me dice: según usted Rajoy es culpable de no tener tren, pero usted se lleva una medalla en octubre. Modestamente le diré que ustedes no habían puesto esas cercanías con el argumento de que todavía no tenía firmadas las obligaciones de servicio público y el contrato con Renfe. Estaba subordinado a eso. (**El señor Barrachina Ros: Presupuesto**). Los presupuestos son una cosa, pero las obligaciones son otra de servicio público son otra, y el contrato con Renfe, que ustedes decían que iban a aprobar a finales de 2017, cuando nosotros llegamos en junio de 2018, no estaba aprobado. Estos son documentos, señor Barrachina, no hay que inventarse nada. (**El señor Barrachina Ros: Presupuesto en mayo**). Ustedes se comprometieron en diciembre a tener las obligaciones de servicio público aprobadas. En junio de 2018 no había nada, y lo que hizo este Gobierno fue no esperar a tener las obligaciones de servicio público, es decir, a tener el contrato con Renfe. Eso es lo que hicimos. No digo que me vaya a poner la gran medalla, pero la medallita sí. ¿Por qué? Porque ahí se demostró un tema de voluntad política. Ustedes habían puesto el argumento para no ponerlas en marcha de que necesitaban el contrato. Así es, señor Barrachina. (**El señor Barrachina Ros: 15 de diciembre, Consejo de Ministros**). Sí, pero no resolvieron nada, y mientras tanto, como no lo resolvieron, vendían que no podían hacerlo porque no tenían el contrato con Renfe, nosotros, sin tenerlo formalizado, lo pusimos en marcha. Ese es el pequeño gesto, que no es un problema de presupuesto, como usted bien dice. ¿Sabe de qué es un problema? De voluntad política, la que ustedes no tuvieron para ponerlo en marcha. (**El señor Barrachina Ros: Sí, claro**). A partir de ahí entiendo que le haga todo mucha gracia, porque realmente yo entiendo que le moleste porque es su tierra y usted no pudo quedar bien.

Dice que es la segunda vez que le enseñó el cuadro. Hombre, claro que se lo tendré que enseñar, más me gustaría a mí no volver a traerlo. Pero ya le he explicado antes por qué los tribunales dieron la razón. (**El señor Barrachina Ros: ¿Cuándo lo piden?**). Oiga, ¿yo le he interrumpido a usted?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Barrachina, no dialogue.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): No lo sé. Ya le he explicado antes que el hecho de que este reglamento 1/30 no tuviera carácter o rango de ley hizo posible que todas las reclamaciones prosperaron ante los tribunales. Ustedes podían haberlo evitado y lo hicieron tarde. Lo hicieron, pero era tarde, porque entretanto permitieron que todas esas autorizaciones tuvieran una sentencia judicial favorable, porque es verdad que todo ese gran incremento es por resoluciones judiciales.

Se han cansado ustedes de decir que eludimos la responsabilidad. Yo llegué a un acuerdo con unas negociaciones de mucho tiempo y a diferentes niveles. Esto de la organización de las comunidades

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 717

31 de enero de 2019

Pág. 47

autónomas y de los ayuntamientos era la primera reivindicación que planteaban los colectivos. No fue quitárselo de en medio, es que formaba parte de la reivindicación, en línea de lo que plantea el PP valenciano, exactamente con el mismo argumento. Por tanto no fue que me lo quitara de en medio; eso es consecuencia de atender las reivindicaciones, y lo hicimos con la esperanza de que ellos encontrarán la misma sensibilidad en los otros niveles. Y algo les ha quedado claro a los taxistas en Madrid: el Gobierno del Partido Popular no tiene ninguna intención de regular esta cuestión. En ausencia de regulación, como he dicho, prevalecerá la legislación nacional, y eso lo único que hace es que en el periodo de tiempo que tienen, en esos cuatro años, podrán hacer, como dice el decreto, el servicio actual, pero a los cuatro años tendrán carácter nacional. Y ustedes o quien sea tendrán que regular si quieren que haya VTC; si no, estarán consiguiendo lo contrario. Y ese es el mensaje que ustedes están lanzando: que no piensan negociar, y que evidentemente tendrán que encontrar otro partido más abierto a la negociación. No traten su incapacidad y su empeño en defender a determinados sectores buscando responsabilidades en otros. Por cierto, les tengo que decir que yo jamás, jamás he cuestionado ni he criticado ni he hablado mal de mi antecesor; jamás, jamás. Es una cuestión que quiero dejar clara, porque no es mi estilo —se lo digo al señor portavoz de Ciudadanos—, no es mi estilo. Yo en este tiempo no he sacado nunca la herencia, no he venido nunca aquí a hablar de la herencia, pero me encuentro estas cuestiones como la de Extremadura, y eso es paradigmático, es el ejemplo más claro de esta forma de actuar. Yo no lo hice, es más, asumí públicamente muchos de los planes que había, de los compromisos que había, ese ha sido mi estilo, pero me he encontrado esta situación de deslealtad, y no tengo por qué encubrir estos déficits de gestión, no tengo por qué encubrir estas responsabilidades. Yo asumo mi parte, claro que sí, con mucho interés, con mucho gusto además de poder dar una solución a Extremadura, pero el problema tiene nombre y apellidos en sus responsables, que eran sus compañeros, esos a los que ustedes perdonaban todo, esos a los que ustedes públicamente les perdonaban todo y respecto a nosotros lo primero que se les ocurre es pedir la dimisión. Ya sabía que venía con eso, porque lo vienen anunciando. Sé que les da igual la gestión, les da igual, a ustedes lo único que les preocupa es que este es un Gobierno socialista, y eso a ustedes se les hace ciertamente intolerable.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro, señores diputados. Se levanta la sesión.

**Eran las cinco y cincuenta minutos de la tarde.**