



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 580

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 32 (extraordinaria)

celebrada el jueves 30 de agosto de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Ábalos Meco):

- A petición propia, para informar sobre las propuestas del Gobierno en relación con el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y el taxi. (Número de expediente 214/000095) 2
- Para informar de las previsiones del Gobierno para financiar el mantenimiento y las mejoras en las autopistas una vez vuelvan a ser plenamente públicas, para conocer si pasarán a formar parte del modelo utilizado en las autovías o si está pensando el Gobierno en acuerdos público-privados que incluyan «peajes en la sombra», esto es, pagar con recursos públicos a empresas privadas. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 213/001104) 2
- Para que explique las negociaciones con el sector del taxi tras la reunión que se ha producido el lunes 30 de julio entre el secretario de Estado de Fomento y el representante y portavoz de Élite Taxi y por la cual se han intensificado las manifestaciones y han declarado una huelga indefinida, así como las propuestas de acuerdo fallidas que se hayan planteado y en particular, cualquier intento de traspaso, delegación o transferencia de competencias a las comunidades autónomas en materia de transporte terrestre y en relación con el sector del taxi. A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso y Ciudadanos. (Número de expediente 213/001129) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 2

- Para que dé explicaciones de la política de nombramientos y gestión de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso y Ciudadanos. (Número de expediente 213/001130) 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías.

Bienvenidos nuevamente a la actividad, aunque sea extraordinaria, del Congreso de los Diputados, especialmente la bienvenida al señor ministro de Fomento, don José Luis Ábalos, y a los miembros de su equipo que le acompañan. Cumpliendo el mandato de la Diputación Permanente del Congreso celebramos esta sesión en la que vamos a abordar cuatro solicitudes de comparecencia. Una, a petición propia del propio Gobierno sobre las propuestas en relación con el arrendamiento de vehículos con conductor, VTC, y del taxi; otra, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea sobre las previsiones del gobierno para financiar el mantenimiento y las mejoras de las autopistas; otra, del Grupo Parlamentario Popular y Ciudadanos también en relación con el asunto del taxi, aludiendo a las reuniones que tuvieron lugar el 30 julio y a otros procedimientos que siguieron; y, finalmente, otra del Grupo Popular para que dé explicaciones de la política de nombramientos y gestión de la Sociedad de Salvamento y Segura Marítima.

La comparecencia se va a sustanciar del siguiente modo, tal y como he ido informando a todos ustedes, a los portavoces especialmente. En primer lugar, interviene el señor ministro, que hará una intervención acumuladamente dando respuesta a todas estas cuestiones. A continuación, daré la palabra a los grupos parlamentarios para que, por bloques temáticos, hagan sus intervenciones. Primero, abordaremos la cuestión del taxi, en el que intervendrá, en primer lugar, el grupo proponente, que en este caso es el Grupo Parlamentario Popular, luego Ciudadanos y luego de menor a mayor. Después abordaremos el punto de las autopistas, del Grupo Confederal, que lo abrirá, y luego de menor a mayor. Y, finalmente, Salvamento Marítimo, que abrirá el Grupo Popular y a continuación de menor a mayor. Les pido a ustedes que administren el tiempo que habitualmente se concede para estos asuntos. Ven que es densa la reunión y, por lo tanto, les pido que abrevien. Finalmente, tendremos la respuesta del señor ministro y el brevísimo último trámite de aclaraciones, que no de nueva intervención sino de aclaraciones.

Sin más, nuevamente, señor ministro, le reitero la bienvenida y le concedo la palabra.

Muchas gracias.

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

Efectivamente, voy a comparecer acumulando las distintas propuestas, si bien quiero aclarar que, efectivamente, había una propuesta a petición propia para abordar la cuestión de la polémica en torno a los sectores taxi y VTC, pero es verdad que yo la había solicitado para cuando ya hubiera tenido las reuniones con los grupos con los que me comprometí en septiembre, a fin de poderles dar a ustedes una información más contrastada con los sectores, con los cuales todavía no me he reunido. Me hubiera gustado, porque no habríamos hablado del pasado sino de la propuesta, contrastada ya con los sectores, que les podría ofrecer. En este caso, por lo tanto, voy a intentar también en el nivel que tengo de avance pero también voy a responder a la que, en definitiva, me trae aquí fundamentalmente que es esta iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y de Ciudadanos. No sé si el texto que tengo aquí es el mismo para las dos iniciativas, en la que se dice textualmente: «Para que explique las negociaciones con el sector del taxi tras la reunión que se ha producido el lunes 30 de julio entre el secretario de Estado de Fomento y el representante y portavoz de Élite Taxi y por la cual se han intensificado» —después de esta reunión— «las manifestaciones y han declarado una huelga indefinida, así como las propuestas de acuerdo fallidas que se hayan planteado y en particular, cualquier intento de traspaso, delegación o transferencia de competencias a las comunidades autónomas en materia de transporte terrestre y en relación con el sector del taxi».

A lo largo de mi exposición espero referirme a esta amplia pretensión pero, en cualquier caso, discrepo en todo su enunciado, como podremos ver perfectamente porque, para empezar, no hubo ninguna reunión del secretario de Estado con la asociación profesional Élite Taxi sino que fue con todo el sector. Y, desde luego, cuando se celebra esta la huelga se había producido, no es a consecuencia de la reunión. Y tampoco hubo nada fallido porque si no el sector no hubiera desconvocado. Por lo tanto, ciertamente en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 3

esos términos me parece un poco extemporáneo, incluso, abordar... Pero, bueno, voy a superar esa limitación y espero que podamos ir dando satisfacción, en todo caso, a esa inquietud, que es lo que básicamente motiva mi presencia en esta Cámara.

De todas formas, antes quisiera —aunque ustedes ya lo saben, pero es importante también porque estamos en una sesión del Congreso de los Diputados— tratar de establecer algunos antecedentes para encontrar una cierta coherencia después en los hechos que se han venido produciendo y los que pudiera producirse. Como saben, la reglamentación de la Unión Europea deja fuera de su ámbito de aplicación el transporte de viajeros en esta clase de vehículos, de turismos, de tal forma que su regulación compete exclusivamente a cada uno de los Estados miembro. En España existen dos modalidades de transporte público de viajeros en vehículos de turismo: el taxi, cuya actividad en el ámbito urbano esta regulada por la legislación autonómica y municipal y en el interurbano por la legislación del Estado, y el arrendamiento de vehículos con conductor cuya actividad, hasta el momento, está exclusivamente regulada por la legislación del Estado que resulta aplicable tanto si se desarrolla en ámbito urbano como interurbano.

La prestación del servicio de taxi en el ámbito urbano está sujeta a la previa obtención de una licencia municipal y al cumplimiento de la normativa aprobada por las entidades locales y, en algunos casos, por las comunidades autónomas en el ámbito de sus respectivas competencias. Dicha normativa impone, en todos los casos, un determinado régimen tarifario e incluye condiciones relativas a las características de los vehículos, los puntos de parada, los horarios, calendario de servicio, etcétera. Para prestar el servicio de taxi en ámbito interurbano es necesario disponer de una autorización de la clase VT que otorgan las comunidades autónomas por delegación del Estado —otra autorización—. Esta autorización únicamente se expide a quien previamente es titular de una licencia municipal de transporte urbano otorgada por la correspondiente entidad local y habilita para realizar transporte en todo el territorio nacional sea cual fuere su destino, siempre que el viajero se haya tomado en el municipio al que pertenece ese taxi. Es decir, si el taxi quiere no hacer servicio urbano, es decir, si pretende hacer otro servicio, tiene que sacar una autorización además de la licencia que ya poseía. Por su parte, el arrendamiento de vehículos con conductor es una actividad cuya prestación se encuentra sujeta a la previa obtención de una autorización de la clase VTC —que significa viajeros-turismo-conductor— otorgada por las comunidades autónomas por delegación del Estado. Esta autorización habilita para prestar servicios en todo el territorio nacional sin limitaciones por razón de su origen o destino y, consecuentemente, permite a su titular desarrollar su actividad tanto en el ámbito urbano como en el interurbano. A diferencia del taxi esta actividad no está sujeta a tarifas, horarios ni calendarios establecidos por la Administración.

Como saben, la diferencia sustancial entre ambas actividades es que los servicios de VTC deben de ser siempre precontratados y las normas que les resultan de aplicación prohíben a los arrendadores llevar a cabo actuaciones destinadas a propiciar la captación en la calle de clientes que no hubiesen contratado previamente el servicio. Así, no es legal que un usuario pare a un vehículo de arrendamiento con conductor mientras circula para, a continuación, demandarle un servicio ni que estos vehículos aguarden estacionados en puntos de parada estratégicos preestablecidos para atraer la demanda de servicios por parte de posibles usuarios, en tanto que se trata de modalidades de contratación expresamente reservadas al taxi. No obstante, es conocido que los servicios prestados por los taxis y por las VTC atienden demandas de transporte que resultan muy difíciles de distinguir en algunos segmentos, especialmente en el de los servicios prestados en ámbito estrictamente urbano y metropolitano. Y es que el papel que prestan hoy en día los servicios de VTC nada tienen que ver con lo que eran hace treinta o cuarenta años, cuando eran considerados como un servicio de lujo y un transporte discrecional de ámbito estatal. Hoy en día los servicios VTC son utilizados por una gran parte de la población y prestan servicio, en su mayor parte, con origen y destino en el mismo municipio o en la misma comunidad autónoma. Es decir, hoy en día se han convertido mayoritariamente en una forma de movilidad urbana o periurbana. Es en estos segmentos donde se produce una competencia desigual entre ambas modalidades de transporte, en tanto que los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor no están sujetos a un régimen tarifario obligatorio ni están sujetos a rigideces relativas a horarios, calendarios, etcétera, como los taxis, lo que permite a sus titulares competir con evidentes ventajas frente a estos en esos segmentos poblacionales. Y con respecto a esta competencia desigual, y sin perjuicio de las medidas que relataré posteriormente, no me gustaría dejar de recordar que este Gobierno es absolutamente favorable a una limitación de licencias de VTC y así lo reflejamos a través de nuestro Grupo Parlamentario Socialista cuando apoyamos el real decreto-ley del pasado mes de mayo y creemos, como no puede ser de otra manera, que hay que respetar la relación establecida en el mismo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 4

En relación con la situación en la que nos hemos visto inmersos en el mes de julio quisiera distinguir dos situaciones que requieren un análisis diferente y, por tanto, una forma de abordarlas distinta. Una situación que podríamos llamar coyuntural o episódica y que viene motivada por la aprobación por parte de la autoridad metropolitana de Barcelona de un reglamento relativo a las VTC, y otra de fondo que es la real, la que motiva realmente la movilización en varias ciudades de España más allá de Barcelona —y que, en definitiva, hace que también hoy esté aquí—: la proliferación en los últimos años de miles de licencias de VTC que prestan servicios principalmente en ámbito urbanos, como decía antes, y que rompen el equilibrio que existía en el sector del taxi, sin cumplir ni de lejos la relación 1/30 establecida en la normativa.

Respecto a este último punto me gustaría recordar que, con objeto de racionalizar la competencia entre ambas modalidades de transporte, ya desde finales de los años noventa del siglo pasado se establecieron reglas destinadas a garantizar una cierta proporcionalidad entre la oferta de taxi y la de arrendamiento de vehículos con conductor, que se concretaron en la ya conocida autorización VTC por cada treinta licencias de taxi, para mantener un cierto equilibrio en la competencia entre estas dos formas de transporte. Dichas reglas de proporcionalidad permitieron durante años una cierta coexistencia de ambas modalidades de transporte de viajeros en vehículos de turismo. Sin embargo, diversas sentencias judiciales han determinado la entrada en el mercado de una gran cantidad de nuevas autorizaciones VTC alterando la relación 1-30 que había permitido esa coexistencia de ambos sectores y haciendo reaparecer situaciones de conflicto. De hecho, la proporción a nivel nacional entre ambas modalidades de transporte se sitúa actualmente en una autorización VTC por cada seis licencias de taxi, llegando en alguna comunidad a ser una autorización por cada tres o, incluso, menos. Además, se ha de tener en cuenta que todavía están pendientes de resolución numerosos procesos judiciales que podrían determinar la entrada de hasta otras nueve mil autorizaciones VTC adicionales, lo que, probablemente, nos situaría en una ratio de una VTC por cada tres licencias de taxi a nivel nacional y en una mucho más reducida en aquellas comunidades autónomas que tienen grandes poblaciones con una fuerte demanda turística. Está claro que las medidas llevadas a cabo hasta el momento han sido insuficientes y no han abordado la verdadera magnitud del problema. Es necesario, por tanto, abordar el problema desde una perspectiva global, y para ello se precisa, sin ninguna duda, la colaboración de esta Cámara. Cuantos más grupos políticos seamos capaces de aglutinar en torno a una solución, más completa será y más perdurará en el tiempo.

Una vez conocidos estos antecedentes, el problema está, básicamente, en que nos encontramos ante un espacio urbano con una actividad que compite de modo desigual en ese ámbito y, curiosamente, una Administración regula un sector y otras Administraciones regulan al otro sector, tratándose del mismo espacio físico. Ese es el problema. Por tanto, hay que buscar una solución situando el problema donde se produce, no en los itinerarios entre comunidades, ni siquiera entre municipios, sino en el ámbito urbano, y, curiosamente, es ahí donde han crecido las VTC; no han crecido en el interior, ni en la España despoblada, han crecido en las grandes concentraciones urbanas, compitiendo con un sector tradicional, como es el del taxi, con una regulación totalmente distinta y totalmente injusta si la comparamos con el otro sector; hay un sector totalmente regulado y otro bastante desregulado.

Dicho esto, nos encontramos esta reacción por parte del sector del taxi en la ciudad de Barcelona, a consecuencia de un reglamento que se aprueba en el área metropolitana que provoca un recurso por parte de la CNMC, pero también por parte del ministerio. Aunque nosotros pedimos, para dar tranquilidad, que no se aplicara la cautelar, la justicia aplica la cautelar. Se producen las movilizaciones y, aunque en un principio eran solo en Barcelona, se terminan contagiando al resto de ciudades. Por tanto, lo que es un hecho allá, termina siendo en muchas otras partes. ¿Por qué? ¿Porque les afecta el reglamento de Barcelona? No. Porque les afecta el problema de fondo, que afecta a todo el sector del taxi. Por eso surge, porque ya hay un problema de fondo, estructural y prolongado, y una cierta decepción ante las soluciones planteadas hasta ahora. A partir de la concentración, el ministerio plantea una hoja de ruta para hablar con los sectores, con el sector del taxi, con el sector VTC y con la Conferencia Sectorial del Transporte, y, finalmente, planteamos una propuesta que trata de ajustarse a lo que se nos planteó en la reunión del sector del taxi, que es lo que, en definitiva, desconvoca la huelga. Por tanto, no es que nuestra actuación convocara la huelga, más bien la desconvocó, pendiente, eso sí, y así lo interpretamos, de un proceso que nos permita plantear una propuesta, que es la que queremos hacer este mes de septiembre, tal y como nos comprometimos. A la reunión, como saben, por la situación actual del Comité de Transporte por Carretera, que es al que convocamos, acudieron Fedetaxi y Antaxi, y aunque Élite Taxi no forma parte de este comité, las propias asociaciones entendieron que era positivo que también estuviera. Esa es la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 5

razón de que esté, y también es verdad que este comité debe plantearse su propia representatividad, pero estuvo presente porque había que abordar el tema desde el mayor diálogo y hubiera estado muy mal empezar excluyendo a una asociación.

La reunión la dirigió el secretario de Estado, que nos acompaña esta tarde, y se desarrolló con todo el equipo de altos cargos del ministerio. Hubo una petición del sector, mediante una comunicación, en la que se nos planteaban cuatro puntos. En el primero se nos pedía la transferencia de competencias a las comunidades autónomas para que el equilibrio que determina el Tribunal Supremo en la sentencia de junio de 2018 sobre la proporcionalidad 1-30 se cumpla en todas las comunidades autónomas. En el segundo, cambios normativos en la Ley y en el Reglamento de Transportes. En el tercero, un compromiso de no poner en funcionamiento nuevas autorizaciones VTC en las diferentes comunidades autónomas hasta que se reúna la Conferencia Nacional de Transporte. Y, en el cuarto, la puesta en marcha inmediata de la web de registro y control, aprobada el pasado mes de diciembre de 2017. Este equipo pretendió dar respuesta a estas cuatro reivindicaciones. A la primera, la transferencia de competencias, que no es transferencia porque no se puede transferir una competencia que ya se tiene, sino, en todo caso, habilitar o facultar la regulación de una competencia que ya tiene la comunidad autónoma para que pueda regular las VTC en su territorio. Por tanto, esto ya lo presentamos en la conferencia sectorial, ya lo dimos a conocer a las comunidades autónomas. El propósito de este Gobierno es que, dado que las competencias en transporte son propias de las comunidades autónomas y que esta modalidad de transporte se desarrolla, básica y mayoritariamente, dentro del ámbito de la comunidad autónoma, es normal que sea ese espacio el que tenga que regularlo, con independencia o sin perjuicio de las competencias locales en movilidad que también tienen los ayuntamientos, que hay que respetar e integrar.

En cuanto a los cambios normativos en la Ley y en el Reglamento de Transportes, nos comprometimos a crear en el seno de la conferencia sectorial un grupo de trabajo de buenas prácticas, esta vez para que estas cuestiones se puedan plantear en general en las propias comunidades autónomas. Nuestra propuesta de facultar a las comunidades autónomas, sin embargo, no es de imposición, de modo que las comunidades autónomas que renuncien a facultar esta actividad en su territorio siempre podrán acogerse, como hasta ahora, a la ley estatal. Por tanto, no se obliga a nadie. Si no se quiere afrontar un problema que se tiene, es su decisión. No es traspasar problemas, es que cada uno asuma, como establece la Constitución, las competencias que le corresponden. Si nos sometemos a un principio que todos compartimos y que forma parte del acervo comunitario, al principio de subsidiariedad, corresponde que sean las administraciones más próximas y aquellas que pueden mejor pueden resolver este problema las que asuman la gestión del mismo.

Se nos pidió también el compromiso de no poner en funcionamiento nuevas autorizaciones VTC en las diferentes comunidades autónomas. En estos momentos, ya las están otorgando las comunidades autónomas, si bien por delegación del Estado. En este caso, les planteamos que las otorgarían en razón de su propio ordenamiento. Pero este compromiso en estos momentos es un hecho, porque por parte de ninguna comunidad autónoma se están autorizando nuevas VTC.

Y la cuarta medida, la puesta en marcha inmediata de la web de registro y control aprobado el pasado mes de diciembre de 2017, ya se ha llevado a cabo. Llegamos al ministerio y no había nada puesto en marcha, aunque se aprobó en diciembre de 2017. En junio ya hemos contratado la web, con lo cual, antes de que acabe el año, estará en funcionamiento para poder efectuar ese control que se pretendía de los viajes de los VTC.

Esto básicamente ha sido lo que hasta ahora ha ocurrido. Vamos a convocar a los sectores nuevamente para trasladarles la propuesta en la que el equipo está trabajando y ver también exactamente sus ideas y sus propuestas para finalmente tratar de ponernos de acuerdo. Insisto, buena parte de las reivindicaciones que el sector está planteando lógicamente tienen que ver con las condiciones de explotación que la Ley Orgánica de Transporte plantea y que, una vez habilitadas las comunidades autónomas, pueden perfectamente modificar esas condiciones. Hay unas cuestiones también que tienen que ver con el mercado y con los desafíos tecnológicos, pero no les quiero cansar mucho y para el debate dejamos el resto.

En cuanto a la otra comparecencia, la de las autopistas, no tengo más que decir que lo que dije en la comparecencia de julio en la que di cuenta de los planes del ministerio y no tengo más que ratificarme. Lo único que puedo avanzar si acaso es qué hemos hecho de julio hasta acá. En ese sentido les diré que, como ya trasladé en esa comparecencia de 13 de julio, cesarán los actuales peajes de las autopistas cuya concesión acaba en la presente legislatura y que si quieren les hago memoria, pero que ya se las comenté

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 6

y ustedes saben a cuáles me refiero. Para tener idea de su importancia, estos tramos, cuya concesión acaba a finales de 2019, suponen cerca del 5 %, exactamente el 4,56 %, de las vías de alta capacidad de la Red de Carreteras del Estado. Y centrándonos en el tema de la conservación, que también es motivo de esta comparecencia, les diré que para este Gobierno y después de estar viendo muchas cuestiones que afectan al transporte, la seguridad es un objetivo fundamental que no debería ser solo de este Gobierno sino del conjunto de las administraciones y de la sociedad. El transporte implica muchos riesgos, es mucho el movimiento tanto por tierra como por mar y por aire y el elemento de seguridad es fundamental. Desde luego, desde que yo comparecí a ahora les puedo decir que le doy mucho más valor, lo sitúo como un objetivo estratégico y fundamental, de la misma forma que también la propia independencia de la Comisión para averiguar accidentes. Eso será motivo de otras comparecencias, pero ya les digo que dentro de la seguridad, por supuesto, está también la seguridad en nuestras infraestructuras y la red viaria es una de esas infraestructuras y para mantener esa seguridad la conservación es fundamental.

Como sus señorías conocen, actualmente la Red de Carreteras del Estado tiene una longitud actual de 26 330 kilómetros sobre los que tenemos diferentes modelos de conservación. Más de 23 000 kilómetros, aproximadamente el 88 % se gestionan a través de contratos de conservación integral y obras de conservación. Algo más de 1000 kilómetros se gestionan en régimen de concesión de autovías sin pago directo por parte del usuario. En concreto, diez contratos mediante un sistema de peaje en sombra, las denominadas autovías de primera generación, y un contrato mediante pago por disponibilidad que es el tramo de autovía Benavente-Zamora. Debo decir que los conocidos como peajes en sombra son formas de cooperación público-privada, concesiones de obra pública a varios años en los que se retribuye la inversión en construcción y conservación al concesionario tanto por disponibilidad como por el uso. En todos los casos indicados hasta ahora, incluso en el de estas concesiones, la gestión presupuestaria se lleva a cabo directamente a través de los Presupuestos Generales del Estado y los 2000 kilómetros restantes se gestionan mediante concesiones de peaje con pago directo por parte del usuario.

Si bien es cierto que en teoría cabrían diferentes posibilidades para aplicar en las autopistas sobre las que cesará el actual peaje, hasta el momento nos hemos decantado por el modelo de conservación integral como les relataré a continuación. Les voy a citar el caso de la AP-1, que va a ser el más inminente. En este caso seguiremos el modelo de conservación integral y licitaremos un nuevo contrato para asumir su gestión. Actualmente ya están aprobados los pliegos para la licitación de este contrato, que no estaban cuando yo comparecí, y está en trámite de autorización de la licitación, de este pliego para la conservación, por el Consejo de Ministros. Dentro del contrato, además de la conservación de la carretera, se va a incluir la demolición de la parte de las playas de peaje, necesarias para dar continuidad a la carretera, y otras actuaciones de adaptación a las instalaciones para adecuar la autopista a sus nuevas características de vía libre de peaje. Esta nueva situación supondrá un aumento de costes en esta primera actuación que destinará el Ministerio de Fomento a la conservación de la red. Estos costes se han estimado para la AP-1 en 5,8 millones de euros en lo que se refiere a los gastos de conservación ordinaria tanto para el año 2019, para 2020 y 2021, pero para el 2019 habría que añadir 1,4 millones de euros para la adaptación de las instalaciones, tal y como están ahora. En definitiva, se han estimado unos costes de 7,2 millones de euros en 2019 y 5,8 millones en los sucesivos ejercicios. También quería indicarles que tenemos previsto realizar un estudio sobre el estado de la infraestructura actual para determinar las actuaciones que debe llevar a cabo la concesionaria para que el estado de conservación previo a su entrega sea el adecuado.

Por otra parte, los contactos con otras administraciones de las que ya les informé que las íbamos a hacer en la anterior comparecencia, han empezado y ya hemos establecido la agenda. En este mes de julio pasado la secretaria de Estado remitió cartas a los responsables de los Gobiernos autonómicos en las comunidades por las que discurren estos tramos de autopistas como Cataluña, Comunidad Valenciana, Andalucía y Castilla y León, así como la Diputación Foral de Álava. Con ello queremos impulsar la creación de grupos de trabajo que permitan canalizar las peticiones y necesidades que se transmitan desde cada territorio, con el objetivo de mejorar la planificación y desarrollo de las actuaciones. En las próximas semanas va a haber una reunión con la Junta de Castilla y León, al ser uno de los territorios afectados por la finalización del peaje en la AP-1. Hoy se reunió el secretario general de Infraestructuras con el propio comité de empresa, pero también nos hemos reunido con los trabajadores y con los sindicatos. De igual manera, la Diputación Foral de Álava ha designado ya a su representante y tenemos una reunión pendiente. Cataluña también ha nombrado a su representante. Por último, en el caso de la Comunidad Valenciana se nos ha remitido un estudio de actuaciones sobre la AP-7, que estamos analizando, y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 7

acordamos comenzar a trabajar en una comisión de seguimiento en una visita que estuve en Valencia con el *president* de la Generalitat que en septiembre empieza.

Con todo —creo haber respondido más o menos a la inquietud de cómo se va a financiar—, les digo que estas actuaciones se las ha encontrado el Gobierno ahí. Ya lo he dicho aquí en el Congreso y en el Senado. De lo único que teníamos constancia por parte del anterior Gobierno es que no se iba a prorrogar, pero tampoco sabíamos más. Por tanto, sí que es verdad que no había ningún pliego para la conservación de estas autopistas, una vez hubiera vencido la concesión. No había nada y por eso ha habido que hacerlo todo apresuradamente. Es evidente que, con independencia de que acometamos estas situaciones inmediatas, este país tiene que hacer una reflexión profunda sobre la sostenibilidad financiera y medioambiental de nuestra red viaria. Eso sí, tenemos que intentar conformar un principio de igualdad. No podemos tener parte de España pintada pagando y otra parte sin pagar. Tenemos que procurar una cierta igualdad territorial y tenemos que ver cómo financiamos algo que cada vez cuesta más porque cada vez tenemos más red viaria. Sin embargo, esta realidad no se refleja en los presupuestos, y es que en los últimos años ha crecido la red viaria y, en proporción, ha bajado la partida de conservación. Entonces, no sé si estamos invirtiendo correctamente. Pero esta reflexión nos la tenemos que hacer, porque gratis no hay nada, todo cuesta, la seguridad cuesta. Por lo tanto, yo no quiero decir nada, lo dejo aquí como una invitación, porque también es verdad que si esto no se acomete de modo global por parte de todos los grupos políticos con la responsabilidad adecuada, va a ser muy difícil acertar. Pero en lo inmediato ya les he dicho lo que pensamos hacer desde el Gobierno con estas autopistas. Ahora bien, lo importante es pensar en el futuro, en el reto de sostenibilidad que tenemos por delante y en las políticas europeas —no las podemos obviar—, que también pueden influir en esta cuestión. Aquí lo dejo, pero sin duda será fruto de otras comparecencias en el futuro si tengo la ocasión.

Por último, hay una comparecencia en torno a un nombramiento. Les cuento que he tenido el privilegio de nombrar a veintinueve altos cargos, si entre ellos incluimos a las empresas públicas dependientes del Grupo Fomento, y me alegra enormemente que de los veintinueve solamente me pregunten por uno, porque quiere decir que los otros veintiocho están muy ajustados, al menos no generan polémica, y no les cuento ya los subdirectores generales porque no son altos cargos, que también se han producido los cambios normales a petición de los respectivos directores generales.

Ustedes me preguntan por un caso concreto, y yo les tengo que decir, como no puede ser de otro modo, que el nombramiento se ha hecho conforme a la ley. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima es una empresa prestadora de servicios que actúa bajo las órdenes e instrucciones de la Dirección General de la Marina Mercante, de hecho, el presidente de la sociedad es el director general de la Marina Mercante. La dirección de esta sociedad, que es el cargo por el que me han hecho venir aquí, tiene la función de gestionar los recursos y el gobierno de la misma corresponde a su presidente que, como digo, es el director general de Marina Mercante —que, por ciento, es ingeniero naval y oceánico, funcionario del Cuerpo de Ingenieros Navales— y también a su consejo de administración, tal y como establece el artículo 269 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Tal y como se expuso en el debate del pasado lunes en la Diputación Permanente, el nombramiento del director de Sasemar se ha desarrollado siguiendo la normativa vigente, en concreto, el procedimiento regulado en el artículo de 272.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011, texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El nuevo director cumple con los criterios establecidos en los artículos 106.2 a) y 55.11 de la Ley 40/2015, del Régimen Jurídico del Sector Público, y por último su trayectoria formativa y profesional pública, que está publicada en el portal de transparencia, le avalan para desarrollar las funciones de dirección de la sociedad que recoge el artículo 272.2 del anteriormente citado texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que son en concreto los siguientes. Estas son las funciones del director: dirigir los servicios de la sociedad y controlar el desarrollo de su actividad, dirigir y controlar los servicios marítimos encomendados por la Administración marítima bajo la dirección e instrucción de esta —la Administración marítima— en el ejercicio de sus específicas competencias, presentar al consejo de administración el anteproyecto de presupuestos, el programa de actuación, inversiones y financiación, el plan anual de objetivos y las cuentas anuales para su examen y posterior tramitación, disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes. Como se puede comprobar, son facultades que tienen más que ver con la gestión de recursos públicos, de organización, de personal, de gastos y presupuestos, de colaboración con otros órganos del Estado, de rendición de cuentas a los órganos de gobierno, y que todo ello, que tiene que ver de forma directa con la operativa marítima, se hace bajo la instrucción y orden de la autoridad marítima correspondiente, no por parte del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 8

director. En este sentido, y de acuerdo con esas funciones y esos cometidos, el nuevo director de Salvamento Marítimo es licenciado en Derecho, tiene un máster en derecho y gestión del transporte, además de otro en dirección de empresas y más de una década de experiencia en la rama del transporte, ya que desde 2005 ha trabajado como técnico jurídico del consorcio de transporte metropolitano del área de Málaga. La trayectoria formativa y profesional del actual director, también vinculada al derecho marítimo, es perfectamente idónea para que el consejo de administración lo haya propuesto y para que este ministro lo haya nombrado. Estoy convencido de que cumplirá satisfactoriamente la labor porque, además de su capacidad profesional, tiene un gran compromiso humanitario, que no tengo por qué poner de manifiesto aquí, desarrollado en el ámbito privado.

No sé si es suficiente, pero estas son las razones y cuanto tenía que exponer. Estoy convencido de que en el debate les voy a ser más útil que con la exposición que acabo de hacer.

Muchas gracias.

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

Pasamos a escuchar a los grupos parlamentarios, primero, en relación con el tema de las VTC y del taxi. En primer lugar, intervendrá el grupo parlamentario solicitante. Por el Grupo Popular, tiene la palabra don José Alberto Herrero.

El señor **HERRERO BONO**: Gracias, señor presidente. Bienvenido, señor Ábalos, bienvenido, señor ministro, buenas tardes, compañeros diputados.

En primer lugar, agradezco al señor ministro que comparezca en esta Cámara después de una larga ausencia. Comparece usted y argumenta que lo hace a petición propia, pero usted viene por la decisión de toda la oposición de la pasada Diputación Permanente del pasado 27 de agosto. Por lo tanto, usted viene hoy arrastrado a esta Comisión como una muestra más de la debilidad de su Gobierno. Usted es hoy aquí la víctima del chantaje al que le están sometiendo sus socios de Gobierno, populistas, radicales, independentistas y proetarras que hacen de su Ejecutivo un Gobierno estéril. El hecho de que esté usted hoy aquí y lo haga en condición de ilustre ministro de Fomento es el resultado de una lamentable moción de censura en la que, como se ha demostrado, había un único objetivo, que no era otro que echar al Gobierno del Partido Popular, un Gobierno que había sido avalado por la soberanía nacional, un Gobierno que no solo ejecutaba un proyecto de futuro para España sino que resolvía y estaba resolviendo los problemas de todos los españoles, también los referidos al tema que hoy nos atañe del transporte terrestre.

Señor ministro, desde que usted preside este ministerio no ha aportado ninguna solución al conflicto. Es más, usted, con su nefasta gestión, ha desordenado lo que el Gobierno del Partido Popular había ordenado. ¿Y cuál es el problema en que se encuentra hoy sumido el sector del transporte en España? Pues bien, el problema viene derivado de una acción del Gobierno populista de Ada Colau en Barcelona, el cual estableció una regulación ilegal para poner límites al número de VTC en el área metropolitana de Barcelona; una medida que, como todos sabemos, invade las competencias del Estado y que pretendía expropiar a más de 600 licencias legales de las VTC. Aunque en un primer momento su Gobierno, junto con la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, impugnaron las medidas y solicitaron medidas cautelares, que es justo lo que tiene que hacer un Gobierno serio, lo que hace este Gobierno ante la presión de sus socios populistas de Iglesias es no defender los intereses de nuestro Estado. Justamente lo contrario de lo que debe hacer un Gobierno serio es lo que ha hecho el Gobierno del presidente Sánchez. Porque, señor ministro, ¿podría decirnos hoy aquí cuál fue el contenido concreto de las negociaciones de los técnicos de su ministerio con los del Ayuntamiento de Barcelona? ¿Cuáles fueron los motivos que llevaron a su ministerio a solicitar la retirada de la medida cautelar de suspensión del reglamento del área metropolitana de Barcelona ante el Tribunal Supremo de Justicia de Cataluña? Señor ministro, ¿es usted consciente de la retirada de esa medida, que implicaba *de facto* la entrada en vigor de esa norma, que el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña ha declarado en su auto del 27 de julio de 2018? ¿Es usted consciente de que esos motivos desoyen el informe de la Abogacía del Estado sobre el citado reglamento y, pese a ello, usted ordenó su retirada? ¿Lo puede explicar hoy aquí en esta Cámara? ¿O es que fue porque el Partido Socialista de Cataluña en el Ayuntamiento de Barcelona había votado ese reglamento ilegal? ¿O, dicho de otro modo, fue porque se lo pidió su socio preferente de Unidos-Podemos? ¿O es que existe una agenda oculta por la que ustedes y Unidos-Podemos pretenden entregar a Cataluña una competencia estatal más de tapadillo? ¿O es una consecuencia más del buenismo al que nos tienen acostumbrados con consecuencias catastróficas? Y ya la última, señor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 9

ministro. ¿Por qué forzó la dimisión del director general de Transportes, que había seguido escrupulosamente las instrucciones de la Abogacía del Estado y la secretaria general del ministerio? ¿O es que su dimisión también fue exigida por sus socios populistas?

Señor Ábalos, los españoles queremos saber cuál es su posición: si va a defender los intereses de nuestro Estado de derecho o si, por el contrario, usted va a seguir arrodillado ante sus socios populistas, radicales, independentistas y proetarras. **(Rumores).**

Aquí tenemos al portavoz de Unidos-Podemos, el señor Mayoral, quien pretende ser un adalid de la defensa del sector del taxi. Pues bien, señor Mayoral, usted lo que hace es hacer una falsa defensa del sector del taxi y lo único que hace es engañar al sector del taxi. Ustedes, como no gobiernan —y, por suerte, no lo van a hacer—, prometen lo que no se puede hacer, porque su único objetivo es exaltar las calles. Ustedes han demostrado en el Parlamento que no quieren solucionar el problema, porque cuanto peor está el sector, mejor para ustedes. Señor Mayoral, ya sabemos que ustedes son más proclives a países como Venezuela o Irán, donde se expropiaban empresas, se invaden las competencias y los derechos humanos y se coarta la libertad de las personas, pero esto es España; esto no es Venezuela. El problema, señorías, es que hoy el Gobierno de Sánchez está más ocupado de servir a sus socios radicales que preocupado por trabajar en resolver los problemas de todos los españoles.

Señorías, señor ministro, los miles de taxistas que salieron a la calle exigían a su Gobierno dos cosas: por un lado, que se cumpliera la ley y, por otro lado, que se retiraran las licencias VTC que excedieran de la proporción un VTC por cada treinta taxis. Eso es a lo que usted tiene que hacer frente y por eso yo le pregunto, señor ministro, ¿va usted a expropiar las autorizaciones al más puro estilo bolivariano de sus socios populistas del Gobierno? ¿O, por el contrario, va a buscar otras soluciones para la convivencia pacífica de taxis y VTC? Por ejemplo, tomar diferentes medidas como controlar los excesos de los VTC o permitir a los taxistas adaptarse a las necesidades de los usuarios, flexibilizando las normas que impiden a los taxistas prestar los servicios en igualdad de condiciones. Señor ministro, ¿tiene algún proyecto para permitir el taxi compartido como, por ejemplo, tarifas más flexibles o tarifas que permitan descuentos? ¿Tiene alguna propuesta para controlar las plataformas de Uber y Cabify para que cumplan la legalidad vigente en materia de transportes? Explíquenos, señor Ábalos, qué es lo que va hacer, si es que usted mismo lo sabe.

Señor ministro, usted conoce bien el problema, usted sabe que fue el Gobierno de Rodríguez Zapatero en el año 2009 el que generó este problema con la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. A través del artículo 21 de aquella ley omnibus se liberalizaba la actividad de los VTC, más allá del mandato de la Directiva de Servicios. Ese es el verdadero problema. Cuando gobierna el Partido Socialista en España se crean problemas para los españoles. Pues bien, a raíz de ese problema, ha sido el Gobierno del Partido Popular el que posteriormente ha tenido que solucionarlo en parte. Y digo en parte porque, como todos sabemos, por esa nefasta moción de censura, la extremada debilidad del Gobierno que hoy nos preside y el pago del alquiler de la Moncloa que ustedes tienen que hacer a sus socios populistas se vuelve a poner en peligro nuevamente al sector del transporte. Lo que no se puede negar, señor ministro, es que a su llegada al ministerio usted se ha encontrado un sector más regulado y ordenado que como estaba anteriormente. Primero, a través de la reforma de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 2013; más tarde, con el real decreto de 2015, que fue convalidado por una sentencia del Tribunal Supremo de 4 de junio de 2018, y posteriormente, como usted bien ha indicado, con ese Real Decreto-ley 3/2018 que su partido también votó a favor. Pues a las primeras de cambio usted, con su nefasta gestión, genera un conflicto nacional donde solo había un asunto local. Y para colmo, no es que usted no quiera solucionarlo, sino que lo que quiere hacer es trasladar las competencias a las diecisiete comunidades autónomas. Pero ya le adelanto que no hay ninguna de las diecisiete comunidades autónomas que desee recibir esa competencia; una competencia que, como usted sabe, debería ir acompañada de dotaciones económicas que usted ni previó ni prometió ni tiene cuantificadas.

Pues bien, para el Grupo Parlamentario Popular la transferencia de esas competencias no es la solución. Señor ministro, lo que quiere usted no es transferir competencias; lo que quiere usted es transferir el problema a las comunidades. Usted promete una cosa a los taxistas que no soluciona el problema, sino que lo multiplica por diecisiete. Además, no hay posibilidad de solución. ¿Es esa la solución que pretende dar el señor ministro? La única solución para el Partido Popular y para el Grupo Parlamentario Popular reside en su ministerio. Señor Ábalos, si usted no es capaz de dar una solución, desde el Grupo Parlamentario Popular le pediríamos su dimisión, porque los españoles necesitan un Gobierno que les

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 10

defienda con la ley en la mano. Los españoles necesitan un Gobierno que afronte y resuelva los problemas de todos los españoles. En definitiva, señor Ábalos, le pedimos seriedad, sobriedad y lealtad a los españoles en este asunto tan importante para nuestra sociedad.

El Grupo Parlamentario Popular le solicita, al igual que le ha pedido su ministra de Industria, que se siente a dialogar en esa mesa de la movilidad sostenible, que dejen de gobernar a golpe de decreto, dialoguen con el taxi, con los VTC y con las comunidades autónomas y no vuelvan a tomar decisiones nefastas para este sector. Al final, ustedes se están convirtiendo en los reyes de la rectificación. El Gobierno del Partido Socialista acierta cuando rectifica. Esa es la solución: cuando rectifica, acierta. Por ello -ya finalizo, señor presidente-, desde el Grupo Parlamentario Popular le tendemos la mano para ayudar a resolver este problema dentro del marco jurídico español, conforme a la Constitución española y respetando sobre todo nuestro Estado de derecho.

Quiero agradecerle su presencia hoy aquí, la información que nos ha dado y esperamos, por el bien de todos, sus firmes y acertadas decisiones para la mejora del sector, porque España y los españoles lo necesitan.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Por el otro grupo parlamentario solicitante, el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

Gracias, señor Ábalos. Estamos agradecidos por esta comparecencia más o menos voluntaria. Lo cierto es que en este asunto ustedes no han llevado la iniciativa. Ha sido Ada Colau, la alcaldesa de Barcelona, arrogándose competencias propias de su ministerio, puesto que el área metropolitana de Barcelona no tiene competencias para regular la actividad de los VTC —como usted sabe, como ella sabía y como dijo más tarde la CNMC y más tarde tuvo que decir el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña—, la que emitió un decreto condenado al fracaso y a la discordia.

Es obvio para todos que el sector de la movilidad ha cambiado por la introducción de nuevas tecnologías, también por cambios en los hábitos de los usuarios y, sobre todo, por cambios estructurales. Las restricciones en las ciudades al vehículo privado, la contaminación y la saturación hacen absolutamente necesario que se elaboren planes integrales de movilidad que ofrezcan alternativas competitivas, eficientes y sostenibles al vehículo privado. Esto representa todo un *mix* de transporte que incluye el transporte público, el taxi, los VTC, las modalidades de *carsharing*, la bicicleta, la integración con las cercanías; no debemos olvidarnos de que es importantísimo que los ciudadanos que viven en las áreas metropolitanas tienen que tener asegurada una movilidad adecuada y suficiente hacia el centro. Entonces, de cómo se regule este sector de la movilidad —que, insisto, ha cambiado— dependerá el tamaño de la tarta. Es importante entender esto; aquí no se trata de un sector cerrado en el que han venido unos nuevos operadores a quitar una fracción. La tarta va a crecer o no en función de cómo lo regulemos. Ahora bien, si optamos por ir contra la competencia y la innovación en la Europa del siglo XXI, si optamos por incrementar la limitación artificial de licencias, lo que obtendremos es que los precios del servicio sean más altos, se cree menos empleo y sobre todo alejaremos al usuario potencial cuyos hábitos, insisto, han cambiado. En suma, la tarta será menor.

De modo que ustedes estaban ante un dilema, apoyar la solución populista de la señora Colau —que, por cierto, inmediatamente, como se ha dicho, generó discordia ante el despertar de unas expectativas no razonables— o realmente intentar emprender una reforma del sector de la movilidad. Usted ha hablado del sector del taxi y ha hablado de una competencia desigual. Estamos completamente de acuerdo. Aquí de lo que se trata es de liberar el taxi de trabas. Tenemos que estudiar propuestas de *carpooling*, de flexibilizar tarifas en los servicios precontratados, estudiar la reducción de limitaciones geográficas y, por supuesto, tenemos que tener tolerancia cero ante prácticas de las VTC tales como las captaciones ilegales. Pero ante este dilema, apoyar a la señora Colau o realmente emprender la reforma del sector y modernizarlo, ustedes adoptaron una situación salomónica: me quito el problema de encima, se lo doy a las comunidades autónomas, satisfago a mis a socios de Podemos y también a mis socios separatistas porque así continúo vaciando el Estado de competencias. Por cierto, no queremos pensar que en todo esto haya también un cálculo electoral, el deseo de trasladar el conflicto a otras ciudades españolas en vísperas de elecciones autonómicas y locales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 11

Nosotros no queremos continuar vaciando de competencias la Administración Central del Estado. Usted nos ha hecho un cierto malabarismo jurídico entre competencias delegadas y originarias, pero lo cierto es que si usted cede, fragmenta el mercado. No queremos que haya una normativa en cada comunidad o en cada ciudad. Por cierto, esta protección, entre muchas comillas, para el taxi es engañosa, porque si usted cede las competencias a las comunidades no saben hacia dónde van a regular; igual regulan hacia una alternativa peor para el taxi. En todo caso, y sobre todo, lo que queremos es superar este escenario de conflicto. Insisto, no queremos pensar que se haya buscado voluntariamente; queremos superar este escenario de conflicto e ir a un escenario de cooperación integrando a todos los operadores del sector del transporte de viajeros y protegiendo los derechos adquiridos de los taxistas. Creemos que los nuevos agentes tendrán que asumir una parte de los costes de transición, que es algo que hemos repetido en todos los foros y se lo hemos repetido a ellos. Al mismo tiempo, creemos que los nuevos agentes tienen que garantizar que cumplen todos los derechos laborales y que pagan impuestos.

De modo que no impongan a los ciudadanos, que al final son los perjudicados de que el sector no se modernice, sus hipotecas con sus socios. Afronten con seriedad la modernización del sector. Nos ha dicho usted que no nos quería cansar con temas como el mercado y los desafíos tecnológicos. Pues sí, por favor, cánsenos, cánsenos. Queremos que se mantenga la unidad de mercado; queremos que se mantenga la seguridad jurídica y queremos tener un sector competitivo. Para eso estamos dispuestos a sentarnos.

Muchísimas gracias.

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

Pasamos a los grupos parlamentarios de menor a mayor, empezando por el Grupo Parlamentario Mixto, en el que dos diputados compartirán su tiempo. En primer lugar, tiene la palabra don Ferrán Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

Finalmente, voy a intervenir yo solo en este punto. En todo caso, bienvenido, señor ministro, muchas gracias por estar aquí, y vaya por delante que le veo buena cara teniendo en cuenta que ha tenido que venir arrastrado al Congreso, que se ha pasado el mes de agosto arrodillado ante sus socios y ha sido objeto de constante chantaje. ¡Imagínese si hubiese tenido un agosto sin estar arrodillado y sin ser objeto de chantaje! (**Risas**).

Dicho esto, la verdad es que nosotros apoyamos esta comparecencia para que no quedara ninguna duda de que este es un tema que nos preocupa, que es un tema que se tiene que debatir con serenidad y tranquilidad y, desgraciadamente, esto no ha sido posible. Durante el mes de julio se vivieron situaciones y momentos que, desde nuestra perspectiva, no eran deseables y que generaron una cierta perturbación. En todo caso, lamentamos que no se pudieran evitar, más allá de aquellos casos que estoy seguro que todos ustedes pueden condenar.

Creo que ha hecho un análisis breve pero claro de cuál es la situación del sector. Efectivamente, nosotros coincidimos con el diagnóstico de que esencialmente es un problema urbano, es un problema muy limitado. En conurbaciones importantes se extralimitan los términos municipales, pero yo creo que está bien enfocado y, por tanto, la solución, desde nuestra perspectiva, sí que va a pasar por intentar homogeneizar las competencias en el ámbito de las comunidades autónomas, sin dejar de lado los ayuntamientos y las competencias municipales en este ámbito.

Usted ha dicho que va a presentar la propuesta próximamente al sector y entiendo que también lo hará con las diferentes comunidades autónomas y, al final, será una propuesta pactada. Nosotros estamos de acuerdo, y yo creo que el *conseller* se lo manifestó, en tanto en cuanto la parte de estas competencias que no está siendo ejercida por las comunidades autónomas se puedan transferir. En todo caso, veríamos con más dificultad una simple delegación o traspaso y, por lo tanto, sí sería importante poder consensuar cualquier norma antes de que fuera aprobada, a efectos de que después pueda ser convalidada en este Congreso si se hace por real decreto.

Alguien apuntaba que quizá se podrían derivar unos costes de transición. Obviamente, si al final se produce esta reordenación porque los cambios tecnológicos, los cambios de hábitos de consumo, los cambios en movilidad urbana e interurbana han afectado a un sector que está muy regulado, esta regulación se tendrá que adaptar para hacerlo mucho más competitivo y modernizarlo y, al fin y al cabo, que se preste un mejor servicio para que los usuarios, los consumidores, puedan disfrutarlo con unas mínimas garantías. En todo caso, si se producen unos hipotéticos costes de transición de toda esta adaptación del sector, antes de efectuar cualquier transferencia se tendrán que estudiar y evaluar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 12

Señor ministro, usted tiene la confianza para plantearnos a lo largo de los próximos días cuál es su solución, cuál es su propuesta. Nosotros esperamos tener también la confianza del ministerio para poder opinar, para hacerles llegar nuestras propuestas o nuestras observaciones sobre su propuesta. Y ya le digo que esta solución, que compartimos en tanto en cuanto se puedan transferir competencias a las comunidades autónomas, será mucho más fácil. Diferente sería que lo que intente el ministerio —que espero que no sea así— sea simplemente trasladar un problema a cada comunidad autónoma y que de un problema surjan unos cuantos más de menor dimensión. Pero como tengo la confianza de que esto no será así, esperemos que entre todos se pueda llegar a una solución. Y aunque no me corresponde a mí, con ocho diputados, hacer esta llamada, es verdad que en una situación tan compleja como la de este sector sería bueno que todos los grupos parlamentarios intentáramos poner de nuestra parte para solventar una situación que ahora quizá, si no hay las mayorías suficientes, se puede solventar a corto plazo, pero seguramente no sería la solución definitiva a medio y largo plazo, que requeriría unos mayores consensos. En todo caso, señor ministro, estaremos a la espera de esta propuesta.

Muchas gracias.

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

¿Desea intervenir el diputado por Esquerra Republicana? (**Asentimiento**). Tiene la palabra don Joan Margall.

El señor **MARGALL SASTRE**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señor ministro. Bienvenido y espero que haya podido desconectar unos días este mes de agosto.

Unas reflexiones rápidas sobre el conflicto y la huelga del taxi que se produjo a finales de julio en Barcelona y de toda la casuística en general. Es un asunto muy delicado que requiere mucho debate, mucha reflexión y mucho diálogo. Se plantea desde el Gobierno la posibilidad de delegar las competencias sobre las autorizaciones de VTC a las comunidades autónomas. La cuestión es ver cuál es el alcance de esta delegación o transferencia de competencias, ya que este hecho condicionaría las facultades de la Generalitat de Catalunya en este ámbito. En este sentido, para poder desarrollar una regulación *ex novo* de la actividad, con un nuevo título habilitante de ámbito autonómico, la Generalitat debería contar con la competencia plena en la materia, incluida la potestad legislativa. De hecho, la Generalitat ya tiene competencia exclusiva en materia de transporte terrestre y, por tanto, por coherencia, para que todo lo anterior fuera posible, debería retirarse el recurso de inconstitucionalidad presentado en su día por el Gobierno contra el Decreto-ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transportes de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas. Paralelamente, entendemos, que debería aprobarse un nuevo decreto-ley de regulación de la actividad VTC que estableciera que para operar los nuevos titulares de una VTC tendrían que contar con una segunda autorización de ámbito local. Por tanto, vemos con buenos ojos que los entes locales puedan participar y tener competencias propias en la ordenación del transporte en su ámbito territorial, estableciendo la Generalitat el marco general en el cual las administraciones locales podrán ejercerlas. También entendemos que sería beneficioso restringir temporalmente la entrada de nuevos operadores hasta que este decreto-ley entrara en vigor.

Por último, cabe tener en cuenta que los servicios prestados por los titulares de licencias de taxi y de autorizaciones de VTC son materialmente idénticos. Las diferencias solamente derivan en el tipo de regulación y en la condición de acceso y ejercicio. Por esto hace falta establecer un régimen regulatorio unificado que establezca requisitos de acceso y ejercicio que estén justificados, pero que no lo hagan de manera discriminatoria.

Gracias.

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

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

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor ministro por su intervención. Lo cierto es que esperábamos algo parecido a lo que hemos oído, en el sentido de que su diagnóstico tenía que ser, lógicamente, un tanto prematuro porque no parecía que hasta el momento hubiera podido tener ocasión de entablar suficientes conversaciones sobre un debate que, sin duda, es complejo y en el que hace falta tomar cierta distancia y cierta participación para poder intentar aproximar diferentes posiciones. Por eso, me ha llamado la atención

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 13

también que, frente a un diagnóstico más o menos prematuro y más o menos centrado, haya habido una crítica partiendo de que quienes han podido apoyar la constitución del nuevo Gobierno hayan podido ser calificados como radicales, independentistas y proetarras.

Voy a partir de esa premisa porque sí, es cierto, mi grupo es radical; mi grupo es radical porque atiende, o pretende atender, siempre a la raíz de los problemas y por eso precisamente en el momento en que se promovió el Real Decreto-ley 3/2018, de modificación de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, por el Gobierno anterior de don Mariano Rajoy, tuvo el apoyo de mi grupo precisamente porque pretendía atender al problema que se suscitaba con relación a las VTC y el sector del taxi. Esa es también una forma de radicalidad, de aproximación a la raíz de los problemas con la que sí me identifico. También con la caracterización de independentista, que desde luego lo soy, pero no por ello voy a predicar esa cuestión en estos momentos, sino la aproximación a un principio que ha señalado el ministro, que ha sido el principio de subsidiariedad, porque la posibilidad de que se puedan adoptar soluciones atendiendo a la transferencia de competencias en esta materia o a la transferencia de determinadas competencias, también participamos de ella, aunque como ya le señaló la consejera de Transportes del Gobierno vasco al propio ministro, la transferencia era necesaria pero la sola transferencia no era la solución a estos problemas. También participamos no ya ante ese principio de subsidiariedad sino de su aplicación, tanto respecto a las comunidades autónomas como también de las corporaciones locales, que sin duda son —como ha señalado también— una de las grandes afectadas por este tipo de decisiones. Sobre todo también atendiendo a —y voy a olvidarla ya— la cuestión de proetarra, porque entiendo que es simplemente la verbalización de una situación de excitación que espero que sea transitoria y que no caracteriza un discurso más o menos centrado ni en esta ni en cualquier otra materia. Todo lo contrario, esta materia por ser precisamente polémica, lo que requiere es un tanto de distensión, un tanto de aproximación de posturas, cosa que no me ha parecido escuchar de forma debida en la intervención del primer grupo parlamentario.

Decía, por ello, que este problema es complejo; un problema en el que se solapa la existencia de unas garantías determinadas que se deben exigir respecto de quienes ya han participado en la constitución de ese servicio público en una forma y fórmula determinadas, garantías respecto de quienes participan en ese modo de prestación de ese servicio en sus relaciones laborales y la garantía también de que la realidad de la prestación de este servicio hoy ya no tiene más remedio que atender a nuevas formas de economía, a nuevas formas de gestión de este tipo de servicios que sin duda también van a condicionar su posible solución. Por eso, vuelvo al principio, entendiendo que es un análisis o un diagnóstico lógicamente prematuro, participamos de algunos de los caracteres que ha señalado el ministro y esperamos que de él se deriven soluciones, propuestas, aplicación del principio de subsidiariedad y, sobre todo, conciliación con los diferentes intereses que se puedan dar en esta materia.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra don Rafael Mayoral.

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

La verdad que venimos de nuevo aquí a debatir sobre la cuestión del taxi y las empresas trasnacionales con sede en paraíso fiscal que pretenden apoderarse del transporte urbano de viajeros en nuestras ciudades. Lo digo por enmarcar el debate, porque creo que hay alguna señoría que está un poco descentrada y todavía no ha terminado de aterrizar en su posición de partido de oposición y piensa que hacer una declaración de descalificación al conjunto de la Cámara puede abordar los problemas esenciales que tiene hoy nuestro país. Yo les voy a pedir, simplemente, que piensen en su país cuando van a abordar este problema y que asuman las cuestiones con responsabilidad. Nosotros lo hemos hecho. Para plantear la defensa de los intereses de este sector, que afecta a más de cien mil familias, nos hemos puesto de acuerdo con todo el mundo que ha sido necesario, ustedes incluidos, aunque nos insulten. No nos importa, porque lo que nos importa son los cien mil puestos de trabajo que están en este momento en riesgo, amenazados por trasnacionales con sede en paraísos fiscales. Además, no es un problema solo de España, es un problema que se está dando en muchos países del mundo en estos momentos. Diferentes administraciones de diferentes países del mundo se están planteando cómo regular y cómo limitar esta actividad antisocial que realizan este tipo de empresas. Ciudades que permitieron la liberalización o desregulación —que sería un término más adecuado— hoy se están teniendo que replantear que, frente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 14

al caos que supone para el tráfico y la sostenibilidad ambiental este tipo de actividades, amén de la precariedad, amén de la elusión fiscal, es necesario articular medidas regulatorias.

Por eso, insto a la responsabilidad del conjunto de las fuerzas políticas. Nos vamos a encontrar, además, con más modelos de empresa de este tipo, que atacarán también la posibilidad que tienen las administraciones locales para poder calificar cuál es el uso que se debe dar a las viviendas. Nos encontramos también con trasnacionales con sede en paraísos fiscales con responsabilidad en la subida desorbitada de los alquileres en nuestro país, como un problema central. Nuevamente, han encontrado al mismo aliado. A nosotros sí nos preocupa, porque no fuimos nosotros quienes nombramos a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que está siendo el ariete. Por eso, hemos pedido que venga aquí el presidente de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, para preguntarle si acata o no acata la sentencia del Tribunal Supremo de junio de 2018, que fue el primer varapalo a las actividades antisociales de estas empresas, que pretendían sobresaturar el mercado con la entrada de más de 95 000 licencias para generar un caos absoluto y la guerra del más fuerte en las ciudades. Frente a esto, nosotros creemos en el Estado de derecho y en el principio de legalidad y cuando aquí se aprobó ese real decreto, nosotros creíamos que se tenían que tomar medidas para el cumplimiento efectivo de ese decreto-ley que planteaba el 1/30. Y, junto con la sentencia del Tribunal Supremo y esa ley, se empiezan a plantear alternativas; de ahí que desde el área metropolitana de Barcelona, con un acuerdo de la alcaldesa Colau y muchas fuerzas políticas, se empiece a plantear que, además de la licencia VTC, tiene que haber una licencia urbana, porque el tráfico no se puede convertir en un caos en las ciudades y debe haber capacidad regulatoria por parte de las autoridades locales. Eso es lo que se viene a plantear.

Existían dos criterios, el criterio del área metropolitana de Barcelona y otro diferente, el de la CNMC. Y el ministerio hizo sus análisis y planteó una cuestión contraria. Lo que no terminamos de entender, y no puede volver a ocurrir, que no se plantee el diálogo previo al recurso. Pero lo grave es que ustedes miren para otra parte frente a esa actividad antisocial de las trasnacionales. Nosotros creemos que deben volver a la cordura, que deben volver al diálogo y que tenemos que volver a abordarlo con la responsabilidad que supone enfrentarse a trasnacionales con un capital social que representa algunos puntos del PIB de nuestro país, que no es cualquier cosa cuando se está amenazando realmente la soberanía. Cuando ustedes quieran hablar de soberanía, cuando ustedes quieran hablar de patria, hablen de los intereses de la gente trabajadora y pónganse del lado de los intereses de la gente trabajadora. Sean ustedes patriotas por una vez. En ese sentido, quiero instar al diálogo. Tiene que haber un diálogo entre todas las fuerzas políticas, con el Gobierno, con el sector, con las comunidades autónomas y las principales ciudades del país, que son las que están sufriendo en estos momentos la presión de esas trasnacionales que realizan esa actividad antisocial. En ese sentido, vamos a seguir apostando, obviamente, por defender las competencias en todas las administraciones públicas. Y para afrontar el reto de estas trasnacionales, es necesaria la cooperación de la Administración central, de las administraciones autonómicas y de las administraciones locales. Que nadie piense que va a tener una varita mágica, porque esta es una batalla muy compleja.

A mí no me importa que me descalifiquen, me pueden insultar todo lo que quieran si eso sirve para que, de una vez por todas, vayamos avanzando con acuerdos que defiendan la soberanía de nuestro país frente a los ataques de las trasnacionales y se defiendan los puestos de trabajo del sector del taxi.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quisiera dar la bienvenida nuevamente al ministro para hablar de un tema tan sumamente importante y complejo como es el del sector del taxi. No es una problemática nueva. Cuando se escucha en esta Cámara hablar del problema del taxi a los distintos grupos da la sensación de que ha sido llegar el Gobierno socialista y crearse un problema automáticamente. No creo que el grupo que ha intentado mostrar eso se lo crea, porque estaría muy equivocado o durante su etapa en el Gobierno se enteró muy poco de lo que pasaba en la sociedad.

Voy a reconocer que empiezo esta etapa parlamentaria un poco escandalizado. Hemos escuchado todos aquí determinadas palabras que no se deberían escuchar en esta Cámara y que últimamente escuchamos a menudo, de forma habitual: como populistas, proetarras, que el ministro estaba arrodillado... Si propusiéramos a los ciudadanos un juego, el de poner en una pantalla la intervención que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 15

han hecho hoy cada uno de los portavoces parlamentarios y, después, que cada ciudadano pusiera la etiqueta de populista, ¿a quién creen que se la pondrían? Yo lo tengo claro, al primer portavoz que ha intervenido. Se ha dedicado a insultar y a faltar al respeto al resto de grupos presentes en esta Cámara, costumbre que hay que desterrar. Los ciudadanos de este país no lo entienden. ¿Qué creo que esperaba hoy el colectivo de taxistas de este país? Sé que hay muchos que están atentos a lo que se dice hoy aquí y que esperaban que en esta Cámara, que en este Congreso nos íbamos a poner a trabajar en buscar soluciones. Yo me voy esperanzado por un motivo, y es que he visto a la mayoría de grupos parlamentarios con la intención de trabajar para buscar soluciones a un problema complejo. Lo curioso es que un partido que ha estado hace muy poco en el Gobierno, que es consciente de este problema, se haya mostrado como un partido antisistema, que no está dispuesto a negociar, que no cree que haya un problema en el sector del taxi, que cree que cuando abandonó el Gobierno lo dejó solucionado. Podemos preguntar a cualquier taxista de este país si cree que el problema se solucionó con el decreto que aprobaron y apoyaron la mayoría de grupos. Reconozco que la actitud del Partido Popular me indigna y también al Partido Socialista en su conjunto, por una sencilla razón: cuando nosotros recibimos la llamada del ministro de Fomento para ayudar al sector del taxi a aprobar un decreto-ley que garantizara el 1/30 por ley, le dijimos que sí, no planteamos nada más, porque creíamos que era muy importante para el sector. Pero también sabíamos —lo transmitimos aquí públicamente y se lo dijimos al ministro— que era un parche, que no solucionaba el problema, que era algo urgente que había que hacer, pero había que ponerse a trabajar posteriormente con el sector para solucionar el problema, y, evidentemente, es lo que vamos a hacer. Además, para solucionar este problema lo primero que hay que hacer es entenderlo. Si no se entiende el problema es muy complicado saber cuál puede ser la solución.

¿Qué ha ocurrido con el sector del taxi y el conflicto con la VTC? Tradicionalmente, eran sectores que estaban muy diferenciados. El mercado era radicalmente distinto. A partir de que la contratación se puede hacer a través de un elemento tecnológico, automáticamente el sector de la VTC se mete en el mercado del taxi. El mercado de la VTC no era principalmente el mercado urbano, era intercomunitario e interurbano, pero a día de hoy si tú hablas con cualquiera de las asociaciones que representan a los VTC te dicen que su mercado principal es el urbano. Yo me pregunto: Si el mercado principal de los VTC es el urbano, ¿por qué no van a poder regular las comunidades autónomas y ayuntamientos, como hacen con el taxi? Sería lo lógico. La lógica te dice que si quieren trabajar en un espacio urbano y al taxi lo puede regular el ámbito municipal, en este caso también se puede hacer. Eso es lo que dice el razonamiento, es lo que ha propuesto el ministerio y es lo que creo que la mayoría de grupos parlamentarios comparten. A partir de ahí, todos tenemos que hacer un esfuerzo.

Voy terminando, porque creo que se han dejado las cosas muy claras y vamos a tener que debatir y, sobre todo, consensuar, hablar y escuchar mucho. De algunas intervenciones de hoy me voy con la sensación de que el principal partido de la oposición a día de hoy en esta Cámara no ha asumido que ya es oposición y que no está dispuesto a trabajar por solucionar el problema, algo que me preocupa. Nosotros creemos, en primer lugar, que la llegada de la tecnología no puede suponer, en ningún caso, que haya peores condiciones laborales. Al sector del taxi y a otros muchos sectores les da la sensación de que, con la justificación de la tecnología, vale todo. Si permitimos que la llegada de la tecnología justifique que haya trabajadores con peores condiciones laborales, vamos a tener un problema en este país y en otros muchos. Y creo que el sector del taxi, en el modelo que le demos, tiene que solucionar eso. La tecnología nunca puede suponer peores condiciones laborales. Nosotros creemos que se tienen que introducir mejoras para el usuario y vamos a hacer una petición. Como yo sé que mucha gente del sector del taxi está escuchando estas intervenciones, voy a hacer aquí una petición. Desde el Gobierno, el Grupo Socialista y el resto de grupos que están en esta Cámara vamos a trabajar por solucionar su problema porque es razonable que tengan seguridad en su futuro, pero creo que tienen que empezar a plantear públicamente medidas que vayan en beneficio del usuario porque, si no, a los usuarios les dará la sensación de que solo se piensa en el sector del taxi cuando no solo se está haciendo eso, porque nosotros queremos mejoras para el usuario, garantías para el sector del taxi, mejores condiciones laborales y movilidad más sostenible. Es lo que vamos a plantear.

Creemos que el ministro ha actuado correctamente y lo creemos sinceramente. Le agradecemos su disposición de ponerse a trabajar desde un principio para solucionar un problema que es muy antiguo y lo que pedimos al resto de los grupos de esta Cámara es que nos ayuden, igual que nosotros ayudamos al sector del taxi, porque no lo pide el Grupo Socialista ni este Gobierno, sino cien mil familias de este país. Y el Partido Popular lo que ha dicho en su intervención hoy aquí es que no está dispuesto a ayudar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 16

a cien mil familias de este país. De verdad, dejen los argumentarios que sacaron en el Congreso y dedíquense a trabajar por solucionar los problemas de este país, aunque sea desde la oposición. **(Aplausos).**

Muchas gracias.

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

Pasamos ahora al segundo punto para conocer las posiciones de los grupos en relación...

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): ¿No hablo ahora, señor presidente?

El señor **PRESIDENTE**: No, al finalizar todas las intervenciones.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Me gustaría cerrar el debate.

El señor **PRESIDENTE**: No tengo inconveniente si quiere usted responder ahora.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Yo sí.

El señor **PRESIDENTE**: Pues responda entonces.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): No ya por los grupos, sino para que no tengan que tragarse otro tema que les pueda interesar menos porque esto, si tiene alguna virtualidad, es de cara a los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: No tengo inconveniente si los demás portavoces tampoco lo tienen, pero sí es cierto que fue lo que valoramos antes.

En cualquier caso, tiene la palabra. Conteste y luego vamos a las autopistas.

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

Lo digo por cerrar el debate y luego abrir otro, aunque yo ya no volveré a abrir ningún debate, pero sí al menos podré cerrarlo.

No vengo arrastrado, vengo convocado por la Cámara de representación de la ciudadanía y, por tanto, vengo encantado, obligado y comprometido por mi función. ¿Cómo que arrastrado? Aquí nadie viene arrastrado cuando lo decide la mayoría de la Cámara. No sé qué conceptos tienen y, por supuesto, usted no me va a ver nunca arrodillado, nunca. Ni arrodillado ni arrastrado ni con compañías indeseables. Lamento mucho que un tema tan importante como el taxi, y que me ha hecho venir aquí, solamente le sirva a usted para expresar el tremendo dolor que le ha provocado la moción de censura, a la que ya se ha referido varias veces como lamentable moción. Entiendo que para ustedes es lamentable, pero para otros fue afortunada y, como todas las cosas, cada uno ve la feria según le va. Estoy acostumbrado, pero hay cosas a las que no debemos acostumbrarnos porque forman parte de lo más elemental en la convivencia que es el civismo, el buen trato y porque discrepar no exige difamar ni calumniar ni descalificar. No lo exige. Cuando uno tiene razones poderosas, se bastan solas para ser defendidas. No hace falta acompañarlas. No hace falta que usted diga que yo tengo un aliado o amigo proetarra porque me está ofendiendo profundamente, porque me está hablando de la muerte, de la muerte de compañeros y de compañeras. ¿Sabe de lo que me está hablando? Usted no puede hablar gratuitamente de ello porque entonces pensaré que frivoliza con esa cuestión. Además, no le hace falta. Si es que para discrepar y descalificar no le hace falta llegar a tanto. Por tanto, le pido un poco de respeto porque así probablemente nos entendamos. La falta de respeto ya es un problema, la falta de respeto es decir que con usted no quiero nada, porque lo he descalificado de partida y yo no vengo con esa intención. Vengo con la intención de hablar de un problema que estoy tratando de enfrentar en dos meses y pico. Cuando nació ya existían los taxis, este problema no lo he traído yo. Aun así le diré, con toda responsabilidad, que asumo el problema porque es un problema de este país y cuando uno asume la responsabilidad del Gobierno de un país lo asume como está, haya hecho algo o no haya hecho nada, tenga o no tenga responsabilidad. Lo asume con esa responsabilidad, no de identificar al culpable, sino de encontrar la solución y contribuir a ella. Por eso, yo en cada acto siempre reconozco a aquellos que empezaron las cosas, porque nadie inaugura el mundo cuando llega, este ya está inaugurado; cuando uno llega ya ha habido muchos esfuerzos de todos, con éxito y sin éxito, algunas veces fracasos y otras veces aciertos, a veces malas intenciones, pero otras veces muchas buenas intenciones. Por tanto, no cabe la descalificación global.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 17

¿No he aportado ninguna solución? No lo sé. Estoy tratando de aportarla; vengo con ese propósito a esta Cámara, por eso vengo básicamente. Pero no hay como aportar una solución si no se tiene un diagnóstico acertado y yo quería compartir con ustedes el diagnóstico porque sobre la base del diagnóstico, podemos aventurar alguna solución. Pero si el diagnóstico no lo compartimos, no vamos a compartir nada y, desde luego, en nada vamos a acertar. No he visto que me contradigan de modo claro el diagnóstico. Sí que he observado que alguna de mis orientaciones no parecen satisfacer, aunque tampoco veo yo que haya una posición, y tampoco acabo de entender muy bien qué puede satisfacernos a todos porque tampoco he escuchado, más allá de la crítica, algo que me pueda ayudar. Sin embargo, estoy convencido de que me van a ayudar y de que me pueden ayudar, y estoy convencido, por la responsabilidad que tienen todos ustedes con este país y con este conflicto, de que nadie puede estar deseando que este conflicto se mantenga, especialmente un partido que ha gobernado España y que lo ha defendido, un partido que hace dos meses era Gobierno de España y que estaba gestionando este asunto. Me cuesta mucho entender eso, porque obliga a dos cosas: una, al compromiso con el país y, dos, al compromiso con su propia gestión, porque en esta gestión algo habrán tenido que ver ustedes. No digo que lo hayan creado, no quiero decir que lo han creado, pero arreglado tampoco porque, si no, ya no tendrían la huelga. ¿Y saben en qué yo noté dónde estaba el mayor error o el mayor defecto de todas las medidas? ¿Saben en qué? No tanto en que acertaran, porque a la vista está que no han acertado, aunque sí que se ha contribuido a algunos elementos de acuerdo y de consenso que fue lo que posibilitó que el resto de grupos, prescindiendo de su radicalidad, populismo y demás, ayudarán al Gobierno en el 1/30, lo que de alguna forma ha contribuido a que las sentencias judiciales en las que se han ganado nuevas autorizaciones, se frenaran. Por eso apoyamos. Es un éxito de la Cámara. Primera conclusión: donde se buscan los acuerdos, es más eficaz la medida. Ha sacado la ley ómnibus; parece ser que Europa no tenía nada que ver, ha dicho que fuimos más allá de Europa. Yo no quiero entrar en eso. Esta es la evolución de las licencias de VTC. **(Muestra un gráfico)**. Y esto es lo que ha creado el problema, es decir, el número de autorizaciones y, por tanto, la competencia que existe. Porque con esta competencia inicial —donde usted dice que estaba el problema—, no habría el problema que hay ahora. El problema es que esto no para de crecer y puede seguir creciendo mucho más. Por eso tenemos el problema. No quiero decir que tengan culpa, estoy convencido de que ustedes han intentado combatirlo, pero en estos últimos años, especialmente del año 2014, o si quieren de 2015 a 2018, mucho arreglo no hay. **(El señor Barrachina Ros pronuncia palabras que no se perciben)**. Estos son datos del ministerio. Mucho arreglo no hay.

Miren la evolución de la ratio de 1/30. **(Muestra otra gráfica)**. Miren cómo ha evolucionado. ¿Estaba arreglándose esto? ¡O sea, que los taxistas se movilizan porque ven que se está arreglando! Esta es la realidad. ¿Ustedes quieren que nos echemos ahora a la cara quién tiene más culpa? Pues lanzamos un mensaje desmoralizador a la sociedad, pero, en general, al sector. Por tanto, busquemos cómo lo podemos arreglar; no arreglar de modo definitivo, porque ya nos gustaría que todos los problemas en esta vida se arreglaran definitivamente, sino instalarnos en una vía que pueda introducir racionalidad, justicia y equidad en el trato. Este es la situación que tenemos. Usted dice que llegué yo y se montó una huelga. Sí, yo me encontré una huelga. También dice que el sector estaba pacificado. ¡Hombre, claro! Por eso hubo manifestaciones en noviembre de 2017, concretamente el 29, hubo manifestaciones en julio, los días 29 y 30 de junio, en abril, en marzo, en mayo, fíjese qué pacificado estaba. ¿Sabe lo que me encontré yo? Ya no era una conciencia de que el tema no se estaba resolviendo, lo peor es que me encontré una crisis de confianza tremenda, y eso es demoledor. Había una falta de confianza de los representantes públicos. Tal es así, que antes de sentarnos a hablar ya teníamos la movilización en la calle, porque había una desconfianza grande, previa, instalada, y ahora no solamente nos toca acertar, sino que nos toca también recuperar esa confianza perdida, que es lo más difícil. Ese debe ser nuestro reto. ¿Creen que sirve de algo decirnos todo lo que nos ha dicho —arrodillado, arrastrado, casi mala persona—? Me ha pedido el cese otra vez, qué manía, pero si llevo algo más de dos meses, no he tenido vacaciones ni nada. Usted dice que he tenido una larga ausencia, pero me reconocerá que al menos tan larga como la suya, ¿no? Yo estuve aquí el 13 de julio compareciendo ante ustedes, exponiendo planes de un ministerio del que hacía solo un mes y menos de una semana del que me había hecho cargo y ya fui capaz de exponer planes, pero yo no he tenido ninguna larga ausencia, de hecho es que no me he tomado vacaciones, he estado al frente y además es mi obligación, no estoy para tomar vacaciones, hay muchos problemas en este país y uno lleva muy poco tiempo como para permitírselo. Por lo tanto, no diga cosas que no son ciertas. Al final ha venido a confirmar el título de la comparecencia; era tan absurdo el título y tan falaz,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 18

que en el contenido usted no ha querido salirse de esa línea y ha aprovechado el taxi para decir cosas que no tienen nada que ver con el taxi.

Nosotros no vamos a expropiar autorizaciones, por decirle ya una cosa concreta que me ha planteado. Las autorizaciones no llevan acompañada ninguna dotación económica, por eso es absurdo plantear transferencias, entre otras cosas porque, insisto —y lo digo porque se ha planteado por otros grupos—, no hay transferencia de lo que se tiene; la competencia es propia, y así lo reconoce el Tribunal Constitucional, de las comunidades autónomas y, por tanto, no hay nada que transferir, lo que se hace es habilitarlas para que, de acuerdo con su competencia, tengan capacidad regulatoria. ¿Piensan que esto no le sirve al taxi? Pues no lo sé, salvo que quieran ser ustedes sus padres o sus protectores, que era el primer punto de esta petición. Si ustedes creen poder interpretar mejor las necesidades del sector, eso ya cada uno se pone en el plano de superioridad que quiere, pero eso es lo primero que piden. ¿No saben por qué lo piden? ¿No se extraña de que lo pidan? Esto al final es un transporte urbano. Me habla el portavoz de Ciudadanos de vaciar competencias del Estado. ¡Hombre!, vaciar no, pero yo recuerdo que en la comparecencia de julio usted abogaba por la racionalidad, y lo racional es que cada Administración ejerza sus competencias y las regule; lo racional es que cuando se tienen que abordar políticas que contemplen la diversidad que usted ha establecido de modalidades de transporte urbano, esa instancia las pueda abordar conjuntamente y pueda elaborar planes de movilidad urbana, y no se encuentre con que uno de los medios de movilidad urbana está regulado por el Estado, ni más ni menos que por el Estado, como si el Estado se reservara en el transporte urbano una parcelita. ¿Para qué? Me dice el portavoz del Grupo Popular que no la quiere nadie. ¡Hombre!, yo estuve en la conferencia sectorial y le digo que desde entonces aquí, que ya algunos dijeron que sí... Estaba usted, ¿me lo niega? Yo le digo que Baleares dijo que sí, Canarias dijo que sí, Extremadura dijo que sí, Castilla-La Mancha dijo que sí. ¿Sabe cuáles dijeron que no? Las gobernadas por el Partido Popular, en eso tiene razón, incluso alguien que no llegó ni a tomar la palabra si tuvo la capacidad para intervenir ante los micrófonos posteriormente. Pero yo creo que sí que les sirve, y yo creo que el Partido Popular está de acuerdo con esto.

Por lo tanto, no acabo de entender que digan que no, porque yo tengo aquí —que me ha servido de inspiración, lo reconozco, he bebido de las fuentes del Partido Popular— esta proposición de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en las Cortes Valencianas. Me he inspirado profundamente en ella y me ha dado argumentos que yo desconocía. En esta proposición se dice que las administraciones competentes y los órganos legislativos no podemos obviar una problemática que, si no se regula, solo puede ir aumentando, y debemos aportar cuantas soluciones sean admisibles por la legislación, el Tribunal Constitucional y los sectores para ordenar, regular y normalizar la relación entre el taxi y las VTC dentro de los principios básicos de complementariedad, seguridad jurídica, proporcionalidad e interés jurídico. La sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, en su fundamento de derecho primero confirmó que el radio de acción del transporte es la clave para adjudicar competencias legislativas en este ámbito recogiendo otras sentencias que así lo fijan. Manifiesta: Sobre la distribución de competencias en materia de transporte por carretera que se contiene en los artículos 149.1.21.^a y 148.1.5.^a de la Constitución y en los preceptos pertinentes de los estatutos de autonomía el Tribunal ha declarado que el criterio territorial se configura como un elemento esencial en el sistema de distribución de competencias de transportes terrestres, ya que los preceptos citados toman como punto de referencia central el que los itinerarios se desarrollen o no íntegramente en el territorio de las comunidades autónomas. Así pues, el criterio territorial del radio de acción del transporte resulta decisivo, de modo que la competencia exclusiva a la que se refiere el artículo 148.1.5.^a de la Constitución... Para empezar, está defendiendo que esto es competencia autonómica porque si no díganme cómo presentan en un Parlamento autonómico una proposición de ley que quiere regular el sistema VTC. Es decir, tiene vocación legislativa, porque entiende que ese es el marco natural, y para defenderlo tiene una larga exposición de motivos muy desarrollada, precisa y prolija que, al menos en lo que a mí respecta, me sitúa claramente en esto del radio de acción territorial, pero es que además va más allá de lo que a yo pueda ir, porque dice que esta propuesta de ley opta por un sistema de doble autorización o, más propiamente dicho —dice el Partido Popular valenciano—, autorización y licencia para la prestación del servicio de transporte discrecional de viajeros en vehículo o turismo con conductor, que deberá fundamentarse en razones de exceso de oferta, medioambientales, de contaminación atmosférica, de saturación del tráfico u otras similares que así lo aconsejen para la mejor prestación del servicio y el equilibrio en su desarrollo y prestación. ¿Qué está diciendo? Con estos argumentos la autorización de las VTC no le validaría para operar en el ámbito urbano salvo que consiguiera una segunda licencia o, dicho de otro modo, lo que aprobó Barcelona. El populismo de Ada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 19

Colau no es populismo cuando lo expresa con corrección el Grupo Parlamentario Popular valenciano. Y dice más: Si dicha doble autorización o doble licencia encuentra algún obstáculo en la Ley 17/2009 o en la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado invocada por el portavoz popular, cabe entender que no es así. En cuanto a si la segunda autorización es exigible a todas las VTC, la solución adoptada es afirmativa, no les digo más. Es larga, ¿eh?

Dicho esto, ¿con qué me quedo? Me parece que al menos está en la vía. Yo creo que esto está en la vía, pero desde luego no en la que usted acaba de decirme, no en el sentido de decir que es innecesario, porque entonces tenga el valor y dígame a sus compañeros que esto que han presentado no lo quiere nadie, pero para no quererlo nadie, han hecho un trabajo del carajo. Esto es un transporte urbano, y aquí una de dos, o el ámbito urbano regula lo urbano o el ámbito estatal lo regula todo. Lo que no puede ser es que haya quien se salve de algo. El que quiera ser transporte estatal, tiene que asumir que solo va a poder hacer transporte estatal, porque esa es nuestra competencia. No puede ser competencia del Estado aquel que desarrolle una actividad urbana, porque eso le corresponde a los municipios. Este ministerio no tiene ninguna competencia sobre el transporte urbano. Cuando piden alguna ayuda urbana siempre aparece —y ustedes lo saben a la hora de presentar enmiendas— el Ministerio de Hacienda, no al Ministerio de Fomento. Nosotros no tenemos competencia sobre tranvías o autobuses urbanos y, por supuesto, no la tenemos sobre taxis, aunque parece que la culpa de la situación del sector del taxi es de este ministerio. ¿Por qué tenemos que tener competencia sobre un medio de transporte que es urbano y que, por el hecho de ser urbano, se está produciendo el conflicto? Además de serlo, tiene vocación de serlo. Esta mañana leía la prensa y veo la fotografía de un coche de la compañía Cabify que abajo pone: «La ciudad es tuya». **(Muestra una fotografía)**. No pone el país o el Estado, sino la ciudad. Esa es la ambición de prestación de servicios: la ciudad. Pero por no quedarme solamente en la propaganda, hay un comunicado hoy en la prensa del sector de los VTC: Confiamos en que la política del Gobierno vaya encaminada a fomentar un nuevo modelo de movilidad sostenible para las ciudades españolas y no frene el desarrollo de un sector que ya emplea a 15 000 personas. Habla de las ciudades. Pues, las ciudades las regulan las ciudades o, en su caso, las comunidades autónomas. Ese es el ámbito. Por lo tanto, pongámonos de acuerdo en esto básico. A partir de ahí, respetando el ámbito competencial y respetando estas vocaciones manifestadas, podemos empezar a desarrollar todas estas cuestiones que no son baladíes cuando el sector del taxi plantea esto del origen y la vuelta a la base. Cuando una comunidad autónoma autorice, ya en función de su propia competencia, una licencia VTC, la estará ubicando en el territorio y, por lo tanto, la prestación del servicio será a partir del origen en el que se ubica y se evitará esta trashumancia que se produce según las demandas en cada una de las ciudades y la saturación del servicio por unidades que no prestan servicio en ciudades y solamente acuden a la llamada de una oportunidad de negocio. Empecemos por ahí.

Tengo la voluntad de llegar a acuerdos con todos ustedes, pero no quiero aprovechar este tema tan importante y de tanta complejidad, porque los ciudadanos al final son los más afectados —como siempre— en sus actividades económicas e intereses económicos legítimos. Los ciudadanos se vieron atrapados en las movilizaciones de estos días y eso no se puede tolerar. No podemos secuestrar a los ciudadanos. Por lo tanto, no solamente está la expectativa de negocio sino también los proyectos de vida profesionales; porque hay quien quiere tener un proyecto de vida autónoma e independiente y también tiene derecho a no tener ningún empresario y a no ubicarse en ninguna empresa. Tiene derecho a ser autónomo y todo eso hay que contemplarlo también, porque son proyectos de vida. En ese sentido, les pido más responsabilidad. Dejen otro día para atacarnos, pedirnos el cese, machacarnos, arrodillarnos o torturarnos —hay muchas ocasiones para ello—, pero no aprovechen el taxi para hacerlo. **(Aplausos)**.

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

En relación con este mismo tema tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don José Alberto Herrero, con un tiempo máximo de cinco minutos.

El señor **HERRERO BONO**: Gracias, presidente.

Oyendo su intervención, más que venir a intentar resolver este problema, parece que usted viene a sede parlamentaria para postularse como próximo candidato a la Presidencia de la Comunidad Valenciana. Del problema ha hablado más bien poco. Yo le he hecho ocho preguntas. ¿Sabe cuántas me ha respondido? Ninguna. ¿Se las vuelvo a hacer por si quiere contestarlas? Usted dice que viene a dar el diagnóstico del problema suscitado y que no han tomado ninguna decisión. La primera decisión que toman es retirar las medidas cautelares y, con eso, hacen abandono de sus obligaciones como Gobierno de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 20

España. Eso es lo que el Partido Popular le echa hoy en cara a este Gobierno atrapado por sus socios populistas —hay de decirlo así—, radicales, independentistas y proetarras. **(Rumores)**. Esa es la verdad, esa es la realidad.

Usted decía anteriormente que no tenía responsabilidad alguna. Yo recuerdo que en el año 2009, en la Ley ómnibus, cuando la modificación del artículo 21 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, usted era diputado y votó a favor de esa liberalización. Por lo tanto, alguna responsabilidad considero que sí tienen. He oído también a los demás portavoces de los distintos grupos parlamentarios. Achacan al Gobierno del Partido Popular que haya tomado malas medidas o medidas no oportunas. Podemos discrepar si se hicieron en tiempo y en forma, si costaron más o si tenían que haber salido antes. Puede ser y ahí podemos discrepar, pero les pediría hoy a los portavoces de los distintos grupos políticos que estaban en la anterior legislatura, si tanto les interesaba y tan preocupados estaban por defender al sector del taxi, que me digan una única medida que trajeron a esta Cámara para debatir. Sí, hubo una proposición no de ley para el cambio de las matrículas azules en una Comisión. Eso fue todo. ¿Eso es todo lo que quieren ustedes ayudar al sector del taxi? ¿Una proposición no de ley? Por favor.

Usted también ha hecho hincapié en el incremento exponencial de los VTC desde el año 2014 a 2018. Crecen, pero no porque no se haya establecido ya una legalidad en los años de Gobierno del Partido Popular. Ya le he citado esa modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres del año 2013, el real decreto de 2015 y el Real Decreto-ley 3/2018. Las medidas estaban propuestas pero si crecen exponencialmente de 2014 a 2018 es porque es entonces cuando son desarrolladas las aplicaciones tanto de Uber como de Cabify. No es otro el motivo, simplemente es ese.

Para acabar, quiero decirle que nosotros, como siempre hemos hecho, como partido responsable y partido de Gobierno que somos, vamos a estar ahí. Le pediría, señor ministro, que se siente a dialogar y que no gobiernen a golpe de decreto, como vienen haciendo últimamente. Siéntense a la mesa de movilidad sostenible, como su propia ministra de Industria le ha instado, y dialoguen con todas las partes implicadas. Ahí va encontrar al Partido Popular para trabajar y solucionar un problema que afecta al sector del transporte.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Herrero.
Señor Navarro, ¿desea alguna aclaración?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí, muchas gracias.

Intervendré muy brevemente, señor Ábalos. Usted nos ha explicado que realmente esta competencia casi por naturaleza pertenece a la Administración autonómica o local, puesto que no excede de ese territorio. Pues se lo podía haber dicho al señor Zapatero hace diez años y habríamos penado menos. No nos ha contestado si no le preocupa esa fragmentación de la normativa, esa fragmentación del mercado y, en definitiva, esa inseguridad en un tema que, como hemos visto, no solo es candente sino que está sometido a una fortísima carga ideológica. Lo que nos preocupa es eso. Por lo demás, su portavoz, el señor Ramos, en su intervención prácticamente ha dicho lo que yo había dicho: pensar en el usuario, garantías para el taxi, no precariedad... Todo esto ya lo hemos dicho nosotros, con lo cual estaremos dispuestos a negociar y a sentarnos a hablar con ustedes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Navarro.
Señor Bel, ¿desea alguna aclaración?

El señor **BEL ACCENSI**: Simplemente una que no he hecho anteriormente. Cuando se califica a los independentistas como socios del Gobierno, yo le puedo responder al portavoz del Grupo Parlamentario Popular como independentista. Nosotros no somos socios del Gobierno. Nosotros apoyamos una moción de censura por unas razones que ya explicamos. No sé si el Gobierno tendrá otros socios, le corresponde decirlo a él, pero el Partit Demòcrata no es socio del Gobierno del Estado de la nación en estos momentos.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señor Mayoral, ¿desea alguna aclaración?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 21

El señor **MAYORAL PERALES**: Sí, muy rápidamente quiero plantear nuestra disposición al diálogo con todas las fuerzas políticas. Es evidente que nosotros hemos tenido discrepancias con el Gobierno en esta materia, pero creemos que el camino es el diálogo. Pero es que también las tuvimos con el Gobierno anterior y seguimos también el mismo método, el diálogo. Porque entendemos que hay un sector importante en nuestro país que está en riesgo y que las fuerzas políticas tenemos una obligación, que es ponernos de acuerdo para defenderlo cuando está siendo atacado. En esa medida nosotros seguimos tendiendo la mano a todas las fuerzas políticas en defensa de este sector. Creemos que es necesaria la participación del conjunto de las administraciones públicas y que, evidentemente, en el acuerdo tiene que estar el conjunto del sector para garantizar que se van dando pasos en la defensa de los servicios públicos en nuestro país. Quien quiera estar ahí, quien quiera estar defendiendo los intereses de ese sector, quien quiera estar defendiendo a los servicios públicos, quien quiera ponerle normas y hacer que las transnacionales tengan que cumplir la ley, quien quiera estar en ese camino nos encontrará sea la fuerza política que sea.

Gracias.

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

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Yo voy a ser muy breve simplemente para contestar al diputado del PP, aunque me parece ridículo ese debate cuando tenía que darse otro.

El Grupo Parlamentario Socialista presentó en esta Cámara, en la Comisión de Fomento una iniciativa que era una proposición no de ley, para modernización e impulso del sector del taxi. Llevaba siete puntos, fue consensado con el sector y fue aprobado pero sin el apoyo del Partido Popular. Quiero aclararle que lo de las matrículas azules no es del Partido Socialista, es de Podemos, y no fue en esta Comisión sino que fue en la Comisión de Seguridad Vial. Como digo, me ha preguntado y ya le he contestado, pero sí teníamos una PNL que además conoce su portavoz en Fomento. Pero, insisto, esto es un debate ridículo.

De esta segunda tanda de intervenciones con lo que me quedo es con la intervención del portavoz de Ciudadanos. En esta intervención se ha sumado a la disposición a dialogar, a consensuar y a llegar a un acuerdo que nos permita entre todos apoyar algo que signifique una solución para el sector del taxi. Ahora solo queda que se pronuncie el Partido Popular si va a ponerse a trabajar con el resto de grupos o se va a quedar apartado de la solución del problema sin afrontar la seguridad de cien mil familias que a día de hoy viven de este sector.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos.
Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Intervendré brevemente porque este es un turno de aclaraciones. Es posible que se me hayan olvidado algunas cosas, pero he tratado de dar respuesta a todo. De todas formas usted me acaba de recordar dos de ellas, no las siete que me ha dicho, pero dos sí me las ha recordado.

Nosotros presentamos el recurso porque es lo que teníamos que hacer para defender la competencia, pero no así tenemos que procurar, desde el punto de vista de la ponderación, la proporcionalidad que debe siempre regir la prudencia y la acción de Gobierno, evitar lo que ocurrió justamente, las movilizaciones que ocurrieron. Es muy difícil después de provocar tratar de dialogar. Nosotros quisimos dialogar sin provocar, sin que ello supusiera menoscabo para la obligación del Estado que fue la presentación de recurso. Lo demás no es necesario. Presentamos el recurso justamente con el argumento que usted ha expuesto pero eso no implica establecer medidas cautelares que en este caso fue lo que incendió totalmente ese explosivo que ya estaba ahí. Eso justamente fue el detonante.

Yo voté en el año 2009 la trasposición, claro que sí; una trasposición europea, de la política europea. Por cierto, ahora tenemos muchas que presentar, muchísimas que presentar, muchísimas que han dejado por presentar; se nos ha acumulado y ya Europa nos lo recuerda. Pero eso no implica que como han podido hacer con este decreto que presentaron, bien podían haberlo hecho mucho antes de que el problema hubiera adquirido esta dimensión. Pero bueno, no me preocupa eso a mí ahora; a mí me preocupa qué solución le vamos a dar a esta cuestión, que no pasa por la Mesa de Movilidad que invoca

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 22

usted, y que además me ha hecho mucha gracia porque me lo ha dicho dos veces. Antes no le quise responder, pero es que hoy recibí de la patronal de las VTC una carta que me insta a participar en la mesa de movilidad, y usted me lo recuerda ahora por segunda vez. No sé en qué parte está usted; yo le aseguro que en ninguna, pero estoy en la de la justicia, y creo que el arreglo que tenemos que conseguir es la convivencia de dos actividades, con un tratamiento justo alcanzado por la misma autoridad, en el mismo espacio, con una normativa que no sea desigual ni injusta y que permita la convivencia pacífica de estos sectores de actividad. Yo creo que al sector de la VTC también le interesa que el conflicto cese porque eso es dar seguridad también al mercado, a su propio mercado. Por lo tanto, es el interés de ambos sectores. No pongamos pues elementos de beligerancia cuando todo lo que quieren es justamente conseguir esa convivencia.

Al portavoz de Ciudadanos he de decirle que hace diez años no lo podíamos arreglar porque hace diez años no estaba este problema tecnológico, no estaba este problema de mercado. Si el problema viene por eso; por eso se mantuvo lo estatal, porque era un servicio de transporte que no era urbano. Y no existían las plataformas digitales, no existía esta modalidad de negocio. Por eso, hace diez años era difícil actuar.

En cuanto a la fragmentación legislativa, que lo he oído en varias ocasiones, le diré que tanta fragmentación como la tiene que sufrir el taxi, la misma, salvo que nos parezca bien que el taxi tenga una legislación fragmentada y el otro sector no tenga por qué sufrirla. Lo que estoy diciendo es la misma fuente normativa en un caso y en otro. ¿No les parece que está fragmentada la legislación sobre el taxi? ¿Esa no está fragmentada? Ah, pues que siga fragmentada; el otro no. No, hombre no, no tiene sentido; no hay ese problema. Desde luego, si a través del grupo de trabajo en la conferencia sectorial, que es donde están las comunidades autónomas, se puede ir hacia una propuesta que sirva de ayuda al resto de comunidades, creo que eso contribuirá mucho también a la homologación de esto. En todo caso, como bien decía el Partido Popular valenciano, no hay problema con la idea del mercado único porque ese mercado es el mercado urbano. Por cierto, Europa no lo considera un espacio digno para regular.

Gracias.

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

Antes de pasar al tema de las autopistas, vamos a pagar cinco minutos para cuestiones que se pueden ustedes imaginar. **(Pausa)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos a desarrollar las intervenciones de los grupos parlamentarios en relación con el punto de las autopistas. El grupo solicitante ha sido el Grupo Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. En su nombre, interviene el diputado don Antón Gómez-Reino.

El señor **GÓMEZ-REINO VARELA**: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señores diputados. Señor ministro, buenas tardes.

Respecto al punto del orden del día al que me voy a referir, creo que ha sido conciso pero no concreto. Es la impresión que a mí me ha dado. Nos gustaría más concreción en una pregunta que está enunciada de forma clara en la propia comparecencia. Intervendré brevemente precisamente para tratar también de buscar esa concreción en la respuesta porque ya digo que me ha parecido que no ha sido así. En todo caso, por ponernos en antecedentes, como sabe, el día 13 de febrero nuestro grupo trajo a esta sede parlamentaria una PNL, una proposición no de ley, solicitando no volver a licitar todas aquellas infraestructuras —autopistas de peaje— que acababan su licitación entre 2018 y 2021. Fue apoyada también por el Grupo Socialista y, evidentemente —es el tema que de alguna forma sobrevuela sobre todo lo que estamos hablando—, es imprescindible que hagamos un debate del modelo de autopistas, de su modelo de gestión, entre otras cosas porque, desde nuestro punto de vista, somos una anomalía con respecto a la gestión a nivel europeo. Primero, porque somos el Estado con más kilómetros de autopistas de peaje. Segundo —lo ha dicho usted mismo—, por ese modelo no integrado que genera disensiones y diferencias, y por los agravios comparativos y la desvertebración territorial que genera este tipo de modelo no integrado.

En todo caso, la comparecencia tiene que ver con unas declaraciones tanto tuyas como del señor secretario de Estado, el señor Saura —que hoy nos acompaña— y que salieron en prensa con respecto a la AP-1 y que ponían de relieve que entendían el modelo de peaje en la sombra como el modelo prioritario para esa vía. Esa es nuestra duda, esa es nuestro temor y a eso queremos que nos conteste

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 23

muy claramente, si es el modelo de gestión de peaje en la sombra el modelo prioritario que quiere el Gobierno para las infraestructuras que vayamos recibiendo en los próximos meses y años. A este respecto quiero decir que, desde nuestro punto de vista, el modelo de peaje en la sombra es, si no el peor, sí uno de los peores. Probablemente sí que es el modelo más deseado por muchas de las empresas que llevan ya demasiado tiempo haciéndose con el dinero de todos y de todas, pero a nosotros nos parece el peor modelo posible.

Próximamente volverán a la gestión pública un montón de infraestructuras que estaban en la gestión privada y es evidente que hay que hacer un debate al respecto con criterios económicos, con criterios sociales, con criterios de sostenibilidad. Pero, insisto, nuestra pregunta concreta, señor ministro, lo que queremos saber es si el modelo de peaje en la sombra es el modelo que el Gobierno entiende como prioritario para la gestión del mantenimiento y la conservación de las infraestructuras de las autopistas que vamos a recibir en los próximos tiempos. Si es así —y esperamos su respuesta—, evidentemente no estamos de acuerdo y no les acompañaremos en ese viaje.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gómez-Reino.

Grupos parlamentarios de menor a mayor. Por el Grupo Parlamentario Mixto van a intervenir tres diputados, según mis informaciones. En primer lugar, don Ferran Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente. Efectivamente, vamos a intervenir tres y yo voy a ser casi telegráfico.

Señor ministro, nos gusta escuchar que no se van a renovar las concesiones que vencen, de acuerdo con lo que ha aprobado esta Cámara. Más allá de esto, hay que hacer una reflexión profunda sobre la sostenibilidad financiera y medioambiental del mantenimiento; sobre la seguridad, que es un objetivo estratégico, coincidimos plenamente, y sobre la conservación, que es fundamental. La conservación genera unos gastos, gratis no hay nada, pero cabría esperar un planteamiento por parte del Gobierno. Ha apuntado algo así como: yo no quiero decir nada. Pues al ministro de Fomento le tocará decir alguna cosa. Sabe que el Gobierno de Cataluña tiene unos planteamientos claros y, en todo caso, nosotros estaremos atentos a lo que ustedes fijen, pero deben hacerlo. No sería bueno hacer ahora un planteamiento a corto plazo y después intentar variarlo a medio y largo plazo porque ya no exista un horizonte de elecciones inmediato. Estaremos atentos a los próximos meses. Sabe cuál es nuestro planteamiento y debemos trabajar en esto. En todo caso, señor ministro, ya que se ha dado la circunstancia, parece ser que el viernes el Consejo de Ministros va a aprobar finalmente las bonificaciones para la AP-7 en el tramo de Tarragona-Castellón. Agradecemos que se cumplan, aunque sea con retraso, los compromisos adquiridos.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Mixto, Compromís, doña Marta Sorlí.

La señora **SORLÍ FRESQUET**: *Gràcies, senyor president, y benvingut, ministre.*

Primero, me gustaría manifestar nuestra sorpresa frente a la amnesia del Partido Popular, que era quien estudiaba los peajes blandos para la AP-7, que era quien incluyó en los Presupuestos Generales del Estado esas bonificaciones que dejan fuera todos los pueblos de Castellón y que no ha hecho absolutamente nada para construir las conexiones entre la AP-7 y los pueblos que permitirían que esta vía fuera libre y realmente útil para la gente que vivimos en los pueblos de Castellón. Nos sorprende la amnesia. También es cierto que nos hemos quedado un poco sorprendidos por la poca claridad de las palabras del ministro actual, un ministro que mantiene esas bonificaciones del Partido Popular, que deja fuera todos los pueblos de Castellón, como he dicho, y declara que no hay nada gratuito. Lo mismo que valía para el Partido Popular, ahora vale para el Partido Socialista en el Gobierno. Nos gustaría que nos dijera claramente si la AP-7 va a ser totalmente gratuita para la ciudadanía a partir de 2020.

Nos gustaría saber cuándo van a empezar a construir esas conexiones con los pueblos. Usted sabe perfectamente cuál es la situación del País Valencià y que en ciertos territorios, como en el caso del Maestrat, de donde yo misma vengo, no tenemos alternativa a la AP-7. La única alternativa es una carretera, la 340, de las más peligrosas de todo el Estado. En pueblos como Alcalá, de donde yo vengo, Benicarló, Vinaròs o Peníscola no tenemos otra alternativa. Pero en la Plana Baixa estamos igual; en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 24

pueblos como Burriana, Villarreal o Alquerías tenemos que jugarnos la vida en esa 340 porque no tenemos una carretera digna para circular ni para ir a nuestros pueblos. Pero es que si nos vamos a les Marines o la Safor estamos en la misma situación: pueblos como Oliva, l'Alqueria de la Comtessa, Palmera o Bellreguard tienen una carretera nacional que los atraviesa literalmente, y eso es un menosprecio y un auténtico peligro para la gente que vive en todos esos pueblos y ciudades. Que la AP-7 sea gratuita cien por cien para la gente que la utilizamos por donde pasa es una necesidad para el País Valencià, y usted lo sabe.

Durante años hemos visto que el Partido Socialista reclamaba esto al Partido Popular y ahora el Partido Popular se lo reclama al Partido Socialista en el Gobierno. Mientras tanto, seguimos estando en una situación de indecisión, los valencianos y valencianas nos jugamos la vida en esa carretera y Florentino se lleva calentito nuestro dinero. Así que le pedimos que no tenga amnesia, que no juegue con la seguridad de los valencianos y las valencianas, que empiecen a construir en los próximos Presupuestos Generales del Estado que ustedes mismos van a presentar este mismo año —ya lo han dicho— las conexiones de la AP-7 con todos los pueblos, que se sienten las bases para que el 31 de diciembre de 2019 la AP-7 deje de ser la moneda de cambio con las grandes empresas para pagar los favores de los grandes partidos y que lo que pedían al PP se lo apliquen ahora ustedes y nos garanticen hoy aquí que la AP-7 va a ser libre y cien por cien gratuita para la ciudadanía a partir del 1 de enero de 2020.

Moltes gràcies.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora diputada.

Por el Grupo Parlamentario Mixto también, por Foro Asturias, tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señor ministro de Fomento.

En Foro creemos que la política inteligente para dotar a España de las infraestructuras de transporte que necesita para progresar consiste en sumar recursos públicos, que son los que se financian con cargo a los impuestos, más los recursos privados, que se financian con peajes a los usuarios. Por lo que hemos leído, a usted esta política no le gusta, pero lo que no es aceptable es la construcción de infraestructuras con recursos públicos en unos territorios y en otros territorios con peajes a los usuarios. Mucho menos aceptable es quitar peajes en algunas concesiones y mantenerlos en otras, como parece que va a suceder en la concesión de la AP-6 entre Villalba y Adanero, cuya ampliación declaró ilegal la Unión Europea y cuya prórroga pretende mantener el Gobierno de Pedro Sánchez. Repito, prórroga declarada ilegal por la Unión Europea. Señor ministro, no queremos ser más que nadie, pero tampoco aceptamos ser menos que los demás. ¿Qué socialismo es el suyo, señor Ábalos, que en vez de igualdad entre ciudadanos y territorios practica la desigualdad y el agravio de las regiones más ricas, como Cataluña o Valencia, a costa de las menos favorecidas, como Asturias?

A los atrasos y paralizaciones de infraestructuras viarias se suman las ferroviarias en Asturias, y ahora se añade el trato discriminatorio hacia las cuentas públicas de los puertos de interés general, como es el caso del puerto de Gijón, el Musel. Señor Ábalos, el inadmisibles capítulo de agravios hacia comunidades autónomas como Asturias se dispara con la reciente condonación de 350 millones de euros al puerto exterior de Valencia. ¿Esta es la equidad de su Gobierno en la política de infraestructuras de transporte? Añádase a este trato discriminatorio que el Estado de derecho en Asturias no se respeta. En el BOE está publicada la Ley 47/1997, que ordena dar prioridad a las obras de la variante de Pajares, la mayor prioridad en su fecha de ejecución. Han pasado dos décadas de aquella ley y durante este tiempo han sido ya veintiuna las capitales españolas que se han logrado conectar a la red de alta velocidad, de la que Asturias sigue al margen. De ahí que le reitero que dispone el Consejo de Ministros de un instrumento irrenunciable a la hora de afrontar la política de infraestructuras de transporte, que es la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

En España hemos tenido unos años de recortes que en 2018 ya hemos superado y, por tanto, señor ministro de Fomento, conmino a su Gobierno y a su ministerio a que ejecute las importantes partidas contempladas en las cuentas públicas de este ejercicio económico 2018. Les quedan a ustedes solamente cuatro meses y, en el caso concreto de Asturias, es irrenunciable ejecutarlas porque permiten avanzar en obras y proyectos viarios, ferroviarios y de todo tipo, que llevan más de una década de retraso.

Nada más, señor presidente. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 25

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca.
Por el Grupo Parlamentario Vasco, señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Buenas tardes, otra vez, señor ministro y señor presidente.

Se lo dije ya en su anterior comparecencia. Conoce usted la específica situación de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de las diputaciones forales, por la cual, en virtud de la disposición adicional primera de la Constitución, son competentes en materia de carreteras: construyen, mantienen y programan las carreteras existentes. En virtud de ello, y sabiendo que actualmente solo quedan en manos del Estado dos pequeños tramos, uno cuya concesión termina ahora en noviembre y otro que termina a finales de 2019 o principios de 2020, la AP-1 y la AP-68, dos tramos de tres kilómetros y de quince kilómetros, respectivamente, lo que esperamos es que se transfieran inmediatamente, que se transmitan a la Comunidad Autónoma del País Vasco y, en concreto, a la Diputación Foral de Álava, que es la competente respecto de esos pequeños tramos. Lo esperamos porque corresponde a las competencias que tiene ya asumidas la comunidad, a las competencias que tiene asumidas la diputación y a la propia disposición adicional primera de la Constitución. Sabe usted que esperamos que se concrete esta posibilidad y sabe también que, de no realizarse, tendría consecuencias porque cambiaría el tono existente entre el Gobierno y el Partido Nacionalista Vasco.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, don Joan Margall tiene la palabra.

El señor **MARGALL SASTRE**: Gracias, presidente. Ministro, buenas tardes otra vez.

Respecto al anuncio del fin de las concesiones de autopistas como la AP-7 en su tramo por las provincias de Tarragona y Castelló, celebramos el fin de estas concesiones que han supuesto en el caso de la ciudadanía de Cataluña y también del País Valencià pagar unos costes de amortización por la construcción y mantenimiento de las infraestructuras que servirán para amortizarlas por los menos diez veces.

El modelo imperante ha sido el de la privatización de los beneficios y la socialización de las pérdidas. Cuando Abertis se forraba gracias a los peajes en Cataluña, había que renovar las concesiones, y cuando las radiales de Madrid se hundían, había que rescatarlas con dinero de todos. Parece que en España la licitación de infraestructuras es un chollo y, si no, que se lo pregunten a don Florentino Pérez. El resultado final es conocido por todos: la concesionaria siempre gana y la ciudadanía siempre paga.

Las autopistas de peaje han afectado no solo a la calidad y nivel de vida, sino también a la competitividad de la economía catalana. Estamos ante una reivindicación histórica en Cataluña. Se trata de un asunto urgente. No es que se haya vuelto urgente hoy o lo sea dentro de un año, sino que ya lo es desde hace años y es absolutamente necesario avanzar y evolucionar hacia un modelo de peajes que sea homogéneo, armónico y evidentemente sostenible. Usted mismo lo ha dicho en su primera intervención, que no puede ser que medio país pague y medio país no lo haga. Por tanto, hace falta una reflexión global.

El Parlament de Catalunya aprobó una proposición de ley para la creación de un fondo de rescate de nuestros peajes. Esta iniciativa fue tomada en consideración por el Congreso en el año 2008. No obstante, el PSOE y el PP se pusieron de acuerdo una vez más para alargar los plazos de enmiendas a la proposición de ley, de manera que la iniciativa decayó con el fin de la legislatura y las catalanas y los catalanes hemos seguido pagando y pagando peajes. Urge, ministro, empezar a hablar del modelo, empezar a discutir qué transición queremos para las concesiones que finalizan.

Una aclaración sobre la AP-7. Existía un compromiso también fijado presupuestariamente, por tanto, si asumen el presupuesto, deben asumir el compromiso de establecer durante el periodo de no finalización de la concesión entre el tramo de la provincia de Tarragona y Castellón y la AP-2, el tramo Borges-Mont Blanc, unas bonificaciones para el transporte pesado y a la vez para los usuarios recurrentes en el tráfico interno. Esto tendría que estar operativo desde el año pasado y no lo está. Nos gustaría saber si hay calendario al respecto. Si es así y es inminente, como se apunta en la prensa, ¿qué porcentaje de bonificación está previsto para camiones y vehículos ligeros?

Gracias.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Fernando Navarro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 26

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Es obvio, usted lo ha dicho y lo han dicho algunos portavoces, que, aunque no voluntariamente, aquí hay una situación de inequidad, de agravio comparativo. Hay vías de alta capacidad que son de pago y hay vías que son libres. Digo que no ha sido voluntario porque normalmente las de peaje se crearon en zonas más desarrolladas, que era donde se pretendía rentabilizar la inversión, mientras que normalmente muchas de las autovías ahora libres se construyeron con fondos europeos destinados precisamente a regiones menos desarrolladas. El caso es que la inequidad existe y es una sensación agravada porque en muchos casos las prórrogas han llevado a duraciones larguísimas de las concesiones. Ahora muchas de ellas llegan a su fin, es obvio que la inversión está completamente amortizada, pero queda el mantenimiento.

No me ha quedado claro de su intervención —usted ha dado unos datos de la AP-1— cuál va a ser el coste anual de mantenimiento de todas las vías de alta capacidad de peaje que van a ir venciendo. Porque aquí la equidad de nuevo nos puede llevar a varios planteamientos, uno es que sea a cargo de los Presupuestos Generales del Estado y otra que pague quien usa, pague quien contamina y pague quien estropea. De hecho, en Europa hay otros modelos y esa diferencia de modelos ya es en sí una fuente de inequidad. Hay usuarios de otro país que no pagan por el uso en España, mientras que nosotros sí que pagamos el mantenimiento de las vías fuera. Con lo cual, aquí hay un debate. Usted no ha querido manifestarse, no tiene por qué ser aquí, obviamente, pero es un asunto sobre el que nos tendrá que decir algo.

Como en otros asuntos, es muy necesario un gran acuerdo entre todos los partidos, pero, como le digo, nosotros estamos interesados en conocer su visión.

Muchas gracias

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don César Ramos.

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

Creo que de las autopistas de peaje hablamos sobradamente en la primera comparecencia del ministro antes del verano, pero es importante insistir en determinadas cosas que ya remarcamos en aquella comparecencia.

Primero, felicitamos al ministro y a su equipo por cumplir lo que dijimos en la oposición. Cuando estábamos en la oposición dijimos que respecto a las autopistas de peaje que próximamente cumplieran su concesión los ciudadanos tenían que tener claro que iban a dejar de pagar peajes. El Gobierno del Partido Socialista lo ha cumplido y por eso felicitamos al ministro y a todo su equipo. Pero no solo quiero quedarme en la felicitación al ministro y a su equipo, sino a los diputados socialistas que trabajaron duramente para que fuera una realidad y ahora pueden decir en sus territorios que el Gobierno socialista cumple la palabra dada.

Estamos en una etapa política en la que se tiene que manifestar una nueva forma de hacer política y en esa nueva forma de hacer política una de las cosas que nos demandan los ciudadanos es que cumplamos los compromisos, que seamos muy claros en nuestros planteamientos y que no nos andemos por las ramas sin decir claramente lo que vamos a hacer. El Partido Socialista lo dijo muy claro y ahora lo cumple. Además, esto se plantea en contraposición con lo que dijo o hizo el anterior Gobierno y el anterior ministro de Fomento, que nunca llegó a decir qué iba a hacer con la próxima autopista que cumplía su concesión, que era la AP-1, y a las preguntas sobre este tema siempre respondía con una frase que daba mucho juego y era que no se iba a prorrogar la actual concesión, pero no decía si se iba a volver a adjudicar o qué iba a pasar con ella, si los ciudadanos iban a seguir pagando. Además, al llegar el Partido Socialista al Gobierno ha comprobado las verdaderas intenciones del Partido Popular y se han demostrado lo que había hecho el Partido Popular con la AP-1. ¿Qué había hecho o, mejor dicho, qué no había hecho? No había comunicado a la concesionaria que el día 1 de diciembre de este año cumplía la concesión. ¿Por qué? Porque no tenía ninguna intención de que cumpliera, no tenía ninguna intención de suprimir el peaje de esa autopista. Además, ocurría otra cosa y es que tenía que haber preparado la licitación de la conservación, algo que tampoco hizo. Por lo que, una vez que hemos llegado al Gobierno, la pregunta que tantas veces hicimos desde la oposición se ha respondido fácilmente.

En cuanto a las autopistas de peaje, de cómo se financian las infraestructuras de transporte en España, es un tema que yo creo que se tiene que debatir en este Parlamento entre todos los grupos para llegar a un consenso. Lo digo por una sencilla razón: los ciudadanos de este país durante mucho tiempo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 27

se han sentido en algunas ocasiones desiguales con otros de otros territorios porque veían cómo en sus territorios tenían que pagar un peaje para circular por vías de alta capacidad y cuando pasaban a otra comunidad autónoma no tenían que pagar peaje. Eso les hacía tener una sensación lógica de agravio, una sensación de desigualdad con otros territorios, y lo que no era razonable es que siguiéramos manteniendo esa desigualdad. Por tanto, me alegro de que el Gobierno del Partido Socialista plantee que hay que hacer algo y que hay que tener en cuenta todos los territorios y, sobre todo, que las infraestructuras de transporte garanticen la igualdad entre ciudadanos, porque lo que se ha demostrado es que el modelo que se estaba aplicando hasta ahora no garantizaba esa igualdad.

Es curioso que todas las autopistas de peaje que existen en España fueran planificadas y desarrolladas en la época del Partido Popular, todas, absolutamente todas, porque era el modelo que querían, pero era un modelo que, aplicado en los años en los que han gobernado, hacía que los ciudadanos se sintieran desiguales. Por eso creo que tenemos que buscar la forma de que los ciudadanos se sientan iguales, que las autopistas de peaje o las vías de alta capacidad y las infraestructuras de transporte hagan que los ciudadanos se sientan ciudadanos de España del mismo nivel y es en lo que hay que trabajar.

Algunos grupos han preguntado por la AP-7. Felicito al Gobierno por que haya anunciado que las bonificaciones que estaban pendientes —y que el anterior Gobierno, después de anunciarlas un montón de veces, nunca llevó a cabo— vayan a ser una realidad, con el fin de desviar camiones de zonas que podrían producir muchos accidentes a una zona que puede permitir una mayor seguridad. Por eso, agradezco al diputado del Partido Socialista por Cataluña, por Tarragona, que pusiera tanto ímpetu y ya puede decir a sus compañeros y a sus ciudadanos que, una vez que el Partido Socialista ha llegado al Gobierno, lo que tantas veces prometimos, tantas veces dijimos que íbamos a hacer, lo hemos hecho.

Nada más y muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Miguel Barrachina.

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

Muchísimas gracias, señor ministro, por su comparecencia. Acabo de escuchar que ha llegado el Partido Socialista y ha tomado decisiones autónomas y propias, como que sean completamente gratis las autopistas, lo acabo de escuchar en este mismo instante. Hace unos minutos le escuchaba a usted decir justo lo contrario, que están maniatados y que han llegado a esta situación con multitud de deberes europeos por hacer y con problemas en el taxi, todos ellos heredados, pero resulta que el dinero del presupuesto, 917 millones, de mantenimiento en carreteras, que ustedes han heredado y que les permiten dedicar 5 millones a liberar Burgos-Vitoria no es heredado, ¿no? Es decir, el Partido Socialista venía con el dinero para liberar los peajes. No es verdad, no es cierto, no es así. Se ha podido hacer porque ha recibido un presupuesto que naturalmente se lo permite, porque para que continuase, para que se prorrogase, para que hubiese una nueva concesión, habría que haber iniciado el proceso de licitación hace más de un año, y hace cinco que la ministra Ana Pastor anunció que no se iba a producir. Por tanto, esa mano abierta que tiende el ministro, nosotros la aceptamos. Es decir, nos parece bien la decisión que ha tomado.

Ahora bien, en esta legislatura concluye el periodo de amortización de tres autopistas y se ha tomado una decisión razonable porque este Gobierno podía tomarla al ser heredero directo del Partido Popular, con un presupuesto que, en boca del diputado felicitador, el señor Sánchez, tiene superpoderes. Y luego, señor ministro, hay otras nueve, las radiales, que sabe que tiene la oportunidad de estudiar, como reclamaba, porque he tenido la impresión de que, después de tomar las decisiones, está el reproche de que entre todos hemos de hacerlo sostenible. Hombre, no nos digan una cosa y la contraria. Es decir, ahí hay otras nueve autopistas que no han sido amortizadas y, por tanto, señor ministro, naturalmente estamos dispuestos a sentarnos cuantas veces el ministro nos llame. Por el momento, para hablar de autopistas, ninguna y tampoco se lo hemos reclamado. El anterior ministro de Fomento se marchó emplazándoles constantemente a un gran pacto para el sostenimiento de las infraestructuras. Yo le digo que veo con alivio y con alegría la decisión, no solo en la Burgos-Vitoria, sino también en la Alicante-Tarragona y en la Cádiz-Sevilla o Sevilla-Cádiz, que efectivamente son vías amortizadísimas. Y se toman, primero, porque hubo un Gobierno anterior que decidió no prorrogarlo y, segundo, porque usted se ha encontrado con un presupuesto que, aunque para mantenimiento de carreteras siempre será insuficiente, le permite que de los 917 millones de los 2000 que hay para carreteras, pueda dedicar felizmente 5 800 000 euros para el mantenimiento de la primera vía que concluye, que es la Burgos-Vitoria. Y me gustaría preguntarle en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 28

concreto por la fecha en que estima el Gobierno que va a tener lugar el desvío obligatorio de vehículos pesados en el tramo Burgos-Miranda de Ebro, porque va a ser uno de los primeros.

Por tanto, en este momento hay dos decisiones. En primer lugar, una que, como digo, compartimos, que son esas tres vías. Si hubiésemos tomado las decisiones contrarias, ya habrían tenido lugar y el Gobierno y el Partido Socialista no podría ponerse las medallas que ahora hemos visto colocarse con insistencia. En segundo lugar, ahora tiene otras nueve, en las cuales el Gobierno tiene las manos libres para actuar. Sin embargo, yo me quedo con aquella frase del señor ministro que compartimos y que creo que comparten todos los grupos en su primera comparecencia, cuando dijo —lo escribí literalmente—: no tiene sentido que unos territorios estén penalizados y otros no, y eso es así. Es decir, al final los españoles lo que quieren es igualdad, igualdad de trato fiscal e igualdad de trato en cuanto a pagos. Por eso, tiene poco sentido que mañana, viernes, en Consejo de Ministros, haya un acuerdo, que celebramos, de bonificación de determinados tramos en una autopista, en la AP-7, que afecta fundamentalmente a Tarragona, también lateralmente a Barcelona y a Lleida, y que termina en Castellón. He escuchado a una diputada decir que el presupuesto discriminaba a Castellón. Yo lo he vuelto a leer. Si en algún sitio habla de que esa decisión de mañana termina en la frontera —frontera que nunca ha existido—, en el límite provincial entre Tarragona y Castellón, me gustaría verlo, porque justo lo que se dijo fue lo contrario. Esta es una nota del 20 de abril del año 2018 que aparece en *Europa Press* y en todos los medios de comunicación: la AP-7 a su paso por Castellón verá rebajados los peajes, según informa el secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño; de los descuentos a vehículos ligeros, es decir, no solo a pesados, en estos tramos de la autopista mediterránea podrán beneficiarse los usuarios recurrentes y habituales, es decir, los vecinos. Esto en abril, y anteriormente, en febrero, volvimos a decir lo mismo: los camiones tendrán descuentos de hasta el 50 % en la AP-7 —esto es en *La Vanguardia*— de Castellón a Barcelona. Por tanto, si el trato ha de ser ecuánime y justo —y creo que los vecinos de Cataluña lo merecen—, el acuerdo que ustedes deben tomar mañana, señor ministro, debería ser abierto a que dos provincias hermanas, como Castellón y Tarragona, o incluso las suyas, Valencia o Alicante, aquellos que tienen las mismas vías e idénticas circunstancias, tuvieran los mismos beneficios, ni más ni menos, idénticos.

Carecería por completo de sentido que ustedes hayan venido a decirnos una cosa —don César Sánchez hablaba de discriminación de territorios— y que mañana en la primera prueba que tiene este Gobierno, que ha recibido también en el presupuesto 45 millones de euros para bonificar, para compensar a las concesionarias por levantar los peajes, concluyese ese descuento especialmente entre los vecinos, como dice su nota de prensa, en Alcanar-Vinaròs, pues Alcanar es Tarragona y Vinaròs es Castellón; tendría muy poco sentido. Por tanto, si la nota de prensa que ustedes emitieron fue sobre la base de dos criterios, el criterio de seguridad, que compartimos, y el criterio de emisiones, señor ministro, donde el criterio sea igual, que el tratamiento sea idéntico; mi grupo parlamentario le pide eso. Nosotros no tenemos capacidad, de hecho no habíamos decidido —usted lo conoce—, no había ninguna decisión tomada del lugar de inicio y del lugar de finalización. Son prescripciones que usted ahora habrá visto que son complejas de negociar con la empresa concesionaria, pero terminar en la raya, en la línea de un límite provincial es algo que seguro que ni usted ni yo compartimos. Por tanto, confío en que el acuerdo del Consejo de Ministros de mañana vaya en la línea de dejar ese doble criterio, de seguridad y ambiental, abierto para que aquellas provincias que lo cumplan lo puedan ver satisfecho.

Señor ministro, no debe haber discriminaciones. Cuando entrábamos hoy aquí había un diputado gallego que le planteaba una petición del Parlamento de Galicia para hablar también sobre deudas de puertos gallegos, de un importe elevado, de 300 millones de euros. Cualquier decisión territorial, por acertada que sea —y el ministro ha tomado decisiones acertadas en muchos casos—, ha de tener en cuenta que la buena vecindad de todas las regiones, de todas las provincias españolas viene en buena medida por el acierto, la medida y la ponderación de las decisiones que ustedes van a tomar mañana mismo en ese Consejo de Ministros.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.
Responde el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Muchas gracias a todos los intervinientes.

Yo venía con la idea de atender literalmente a la petición de comparecencia que dice así: para informar de las previsiones del Gobierno para financiar el mantenimiento y las mejoras en las autopistas una vez

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 29

vuelvan a ser plenamente públicas, para conocer si pasarán a formar parte del modelo utilizado en las autovías o si está pensando el Gobierno en acuerdos público-privados que incluyan peajes en la sombra, esto es, pagar con recursos públicos a empresas privadas. Yo venía preparado para eso. No venía preparado para Asturias y con dolor se lo digo. Alguna cosa le puedo adelantar. Tengo información sobre esta concesión que dice el portavoz del Foro Asturias que es ilegal. A mí me dicen que no, que es legal y que, en todo caso, las subsanación ha supuesto reducir el periodo concesional. Tengo la información, y como es muy particular, se la hago llegar. También me tiene a su disposición donde quiera, tanto en esta Cámara como en donde usted disponga, para que repasemos todos esos temas de Asturias por los que usted me ha preguntado. Entiendo que será de justicia atenderlos y tendrá mucho sentido común plantearlos, pero yo venía preparado para eso.

Por lo tanto, he venido a decir que no a los peajes en la sombra -que era la duda- y cómo lo vamos a pagar; y por eso he traído las cantidades. He dicho lo que supone la primera anualidad, que tiene que incluir también despejar las barreras, y lo que va a suponer luego año a año. Hasta ahí llevo. Eso es lo que se ha contemplado y lo que manifesté tanto en el Senado como en el Congreso. Entiendo que esto es consecuencia de mis manifestaciones anteriores en las Cámaras, más allá de lo que en la prensa se pueda tratar. Yo veo cosas en las que uno muchas veces no se reconoce; a veces también uno no las dice con el rigor o la exactitud que debiera. No hay nada más que lo que ya dije. Usted me dice que concrete y la pregunta que me hace ser asertivo en esto dice: ¿es el peaje en la sombra el modelo que el Gobierno entiende como prioritario? Esta es la pregunta que usted me ha hecho y yo le digo que no. No es prioritario. Desde luego, no lo es para las autopistas de las estamos hablando, cuya concesión acaba en esta legislatura, pero además no es el modelo prioritario. Es más, en mi intervención anterior les he dicho que tenemos que sentarnos a hablar —y recojo el guante del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, al que le agradezco el tono— de cómo vamos a mantener esta red. Además, veo que Podemos también tiene inquietud en este sentido, porque no solo hay muchos elementos financieros, sino también medioambientales, de solidaridad y de vertebración que cada uno de ustedes ha expresado aquí y que hay que tener en consideración a la hora de elaborar un modelo de sostenibilidad de nuestra red pública.

Como he dicho en la intervención anterior, no quiero ponerme medallas. Cuando inauguro un tramo, tengo por costumbre referirme a quien estaba cuando empezó y agradecerle el servicio a España. Lo hago siempre y no distingo. Ha habido obras que han durado mucho. Las inició alguien y luego se dejó de disponer de los fondos que se necesitaban y se demoraron. Pero siempre hay alguien que empieza las cosas y siempre hay alguien que las concluye felizmente, y yo siempre me acuerdo de todos ellos. Solo quiero reiterarme en lo dicho. Nosotros hemos hablado del final de las concesiones y no he llegado a ningún compromiso para quitar peajes. Además, creo que hay que introducir una cierta seguridad en las cosas: yo nunca he hablado de quitar peajes. Si alguien lo plantea, no nos quedará más remedio que debatirlo, pero nunca he hablado de quitar peajes anticipadamente antes del final de una concesión.

Respecto a casos concretos, como el citado, por ejemplo, por la portavoz de Compromís, para el tema de los enlaces hemos creado una comisión de seguimiento y antes he dicho que empezamos a ponerla en marcha en septiembre. Ya sé que hay muchas peticiones y vamos a ver qué dice la Generalitat. Respecto a lo que me plantea tanto usted misma como el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, he de decir que nosotros no lo hemos tramitado, y le agradezco la felicitación, aunque solo sea por concluirlo. Esto ya estaba en trámite. El portavoz de Podem ya me hizo una pregunta y en ese momento le contesté que estaba el expediente en el Servei Català de Trànsit y que lo pondríamos en marcha. Eso ya se acabó y medallas ninguna. Esto estaba así. ¿Qué hemos hecho nosotros? Agilizarlo lo máximo posible, pasar un filtro —a veces hay filtros muy difíciles de superar, que ya saben dónde están porque al final están los recursos— y tramitarlo lo más ágilmente posible. Ese fue el compromiso de mi comparecencia: respetar los compromisos, cumplir con la Ley de presupuestos y que nuestra aportación fuera la de agilizar la gestión. Este es el resultado de ello. Por lo tanto, era algo previsto, algo que ya estaba instruido por la Administración anterior y nosotros lo único que hemos hecho es agilizar su aplicación. Por lo tanto, en la medida en que lo único que hemos hecho es agilizar este expediente, lo hemos respetado tal cual iba y por eso no van las poblaciones de Castellón a las que ustedes están haciendo referencia. Estaba así y nosotros ni hemos añadido ni hemos quitado; simplemente hemos acelerado ese procedimiento.

Efectivamente, hay municipios de la provincia de Castellón que no tienen ningún motivo para vivir este agravio y yo comparto lo que dice el portavoz del Grupo Parlamentario Popular. Soy sensible a ello y creo que hay que arreglarlo; pero arreglarlo como se arreglan las cosas en un Estado de derecho, con los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 30

trámites e incorporándolos pasando el procedimiento que ya hemos tenido que pasar. El Consejo de Ministros del pasado viernes permitió el techo de gasto para poder llevar adelante este decreto que aprobaremos mañana y entrará en vigor el domingo. Las bonificaciones llegan hasta Peñíscola, no hasta Vinaròs. He escuchado que la Generalitat plantea que lleguen hasta Torreblanca, pero, como esto lo tenemos que hacer, aún da tiempo a afinarlo. Creo que es una reivindicación justa. No es descabellada, porque a partir de ahí está la alternativa de la otra autovía que no se paga. Creo que es justa y, por tanto, hay que atenderla. En cuanto vimos la reacción de Castellón y nos dimos cuenta de hasta dónde llegaba el expediente, la secretaria general de Infraestructuras, que está aquí, ya se puso en marcha para modificar esta disposición para que llegue el beneficio. Como lo tenemos que hacer, podemos acotarlo para hacerlo bien. Ya que nos ponemos, hagámoslo bien. Es lo que había y es lo que estaba en trámite. Como digo, medalla ninguna; lo único que hemos hecho es agilizarlo para que pudiéramos tenerlo ahora que empieza septiembre.

Al portavoz del Grupo Parlamentario Vasco le he dicho que nos hemos puesto en contacto ya con la Diputación Foral de Navarra. **(El señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Saura García: Se ha tenido que ir)**. Esta inquietud ya me la trasladó en una reunión que tuve con la consejera de Fomento. Entendemos lo que está planteando; me parece que es de cajón, incluso en relación con el tema anterior que hemos debatido. Es competencia del territorio, y por tanto, lo atenderemos. De hecho, ya se ha pedido la reunión con la Diputación Foral de Álava.

Si no he entendido mal, me han pedido las bonificaciones por tramos. ¿Quiere que se las dé por escrito? Es que es largo. Yo le hago llegar las bonificaciones. Hay exenciones totales y tramos de bonificaciones para pesados en torno a un 40 o un 50 %. Si quiere, le hago llegar la relación porque, si no, para los demás va a ser un poco denso.

El portavoz de Ciudadanos me ha hablado del coste total de la conservación. Como venía con una idea, he venido con los costes de estas tres. Si quiere se los vuelvo a decir, pero creo que han quedado claros. Si me hubieran pedido más, hubiera traído más información aparte de estas tres. Es verdad que el presupuesto de conservación es preocupante. Es más, el presupuesto aprobado inicialmente en el Congreso fue detraído en 38 millones en el Senado por una enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Queremos que esto no sea así porque hay que dotarlo. En fin, he traído estas porque eran estas las que estaban en cuestión y motivaban esta comparecencia.

No sé si me queda algo más. Ahora, cuando uno está conociendo las reivindicaciones territoriales les tengo que confesar que se tiene mayor conciencia de la necesaria solidaridad, pero también de lo importante que es vertebrar el territorio. Esto me lleva a entenderlo de una forma más compleja y global, y le da a uno más sentido de España; no se hace a pedacitos, se hace conjuntamente entendiendo toda la diversidad. Y siempre hay agravio. La política del agravio es fácil, es tremendamente fácil; en todos los diarios regionales, provinciales, etcétera, lo de la infraestructura es básico. A veces es difícil disociar la infraestructura de la identidad, parece que son elementos de identidad, y es normal porque la ciudadanía se ve partícipe o perteneciente a proyectos colectivos. En todos los presupuestos cuando toca diseñar la alta velocidad en una comunidad es normal que esa comunidad se vea muy favorecida, y cuando le toca a la otra ocurre lo mismo. El tema es mantener un cierto equilibrio. En todo caso, lo digo por lo de los puertos, que lo tenemos que atender, no habrá problema. Si quiere, tenemos una reunión con la presidenta de Puertos. Ya sabe que todos los nombramientos están a disposición de ustedes.

Pero en el caso de Valencia le digo que no se le ha perdonado nada. Para que la reivindicación de Gijón, de Coruña, o de quien sea, sea justa no hace falta señalar a otro, porque tampoco es que sea injusta la del otro. Y en concreto al puerto de Valencia no se le ha perdonado nada porque este es un tema de la ciudad de Valencia, no del puerto. Por lo tanto, no contrastemos puertos con ciudades porque son cosas distintas. Pero esto no quiere decir que la condonación de la deuda a la ciudad de Valencia sea injusta. Quizá lo injusto es no acometer otras cosas.

Muchas gracias y creo que me queda un tema, ¿no?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, pero antes pasamos al breve turno de aclaraciones por si algún grupo lo desea.

Por el Grupo Confederal, el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, presidente.

Quiero agradecer la agilidad, como bien ha dicho el ministro, de este último mes para poner en activo las bonificaciones de la AP-2 y la AP-7, y decir que, efectivamente, esto viene de antes. El acuerdo fue con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 31

la Generalitat, con los alcaldes de la N-340 —que aquí hay dos— y, lógicamente, con el Ministerio de Fomento, dirigido por el señor De la Serna. Y el Gobierno de la Generalitat y también los alcaldes y alcaldesas de la N-340 siempre hablaron de Torreblanca; y luego supimos que el acuerdo fue desde Peñíscola, y aquí está. **(Muestra un documento)**. Por tanto, Cataluña, como siempre, solidaria.

Dicho esto, agradezco también las palabras del señor Barrachina porque creo que podemos llegar a un acuerdo en el futuro. Efectivamente, las bonificaciones son para estas autopistas. Yo creo que eso nos marca el camino de futuro, mientras no tengamos un acuerdo global, en el sentido de que hay muchas autopistas a las que, lógicamente, todavía no se les acaba la concesión y tendremos que buscar soluciones; y las soluciones de la AP-7 y la AP-2 son un camino. Efectivamente, nos hemos dejado tramos. Aquí han dicho varios en la Comunidad Valenciana; también nos hemos dejado un tramo entre Lleida y Les Borges Blanques, y seguro que nos hemos dejado muchos tramos en el resto de España. Por tanto, lo tenemos que entender todos y buscar esa fórmula y esa solución.

Al compañero de Esquerra le diré que las bonificaciones son un 42,5 % para los vehículos pesados, un 50 % para los vehículos pesados si son del territorio, y un 100 % para los vehículos ligeros, siempre y cuando se produzcan en veinticuatro horas. O sea, lo que estamos potenciando es el transporte de la gente que va a trabajar, que va a estudiar o que por motivos de ocio se mueve en el territorio. Por tanto, creo que todos nos debemos de felicitar, tanto el Partido Popular, como el ministro de Fomento, como los alcaldes y alcaldesas de la N-340, sobre todo por los vecinos y vecinas de aquellos tramos y porque estamos convencidos de que eso también reducirá la siniestralidad, que es lo más importante.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alonso.
Señor Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Intervengo brevemente para confirmar las palabras del diputado y alcalde, el señor Alonso. Efectivamente, los términos del acuerdo fueron esos. La verdad es que se ha dilatado más de lo deseado en el tiempo, sabiendo que esta era una solución provisional hasta que se liberase el peaje a finales de 2019.

No obstante, ministro, y abusando de su paciencia, no voy a pedirle una aclaración pero sí un posicionamiento en relación con lo que estábamos hablando. Esta no renovación de la concesión de la AP-7, en el tramo Alicante-Tarragona, ¿implica que los tramos de la A-7 que no estaban ejecutados —me refiero esencialmente entre La Jana y Hospitalet— no los piensan ejecutar? Para nosotros esto continúa siendo una prioridad y nos gustaría saberlo; si no es hoy, porque entendemos que no era objeto de la comparecencia, quiero que sepa que es un tema que nos preocupa y que se lo vamos a plantear en un futuro.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bel.
Señora Sorlí.

La señora **SORLÍ FRESQUET**: *Gràcies, president.*

Quiero aprovechar este turno para pedirle al diputado del Partido Popular que sea fiel a la verdad. También lo ha dicho el ministro, estas bonificaciones venían del Gobierno del Partido Popular y solo incluyen hasta el peaje de Peñíscola, en el caso de los camiones, y en el caso de los vecinos y las vecinas ningún tramo del País Valencià porque empiezan a partir de la salida de Alcanar-Vinaròs. Por tanto, fue el Partido Popular quien dejó fuera a los pueblos de Castellón, y no solo a los pueblos de Castellón sino también a los pueblos de Les Marines y La Safor. Por tanto, no faltemos a la verdad, seamos coherentes con lo que hacemos y con lo que decimos, y que precisamente sea el Partido Popular coherente con su voto en contra a esas enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado, que hubiesen permitido que esas bonificaciones llegaran hasta Torreblanca y se pudieran aplicar también en Les Marines y La Safor, como ya he dicho. Ustedes votaron en contra de eso. Por tanto, coherencia en el discurso y coherencia con los actos. Lo he dicho antes, lo que valía para el PP vale para el PSOE, y eso lo podemos leer en los dos sentidos.

Por último, quiero reiterar simplemente que es importantísimo que la AP-7 en todo el País Valencià sea libre y gratuita a partir del 1 de enero de 2020, que esto sea un compromiso firme y que el Partido Socialista no tenga la amnesia que demuestra en tan solo dos meses el Partido Popular.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 32

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

¿El señor Navarro desea alguna aclaración? (**Denegación**). ¿El señor Ramos desea alguna aclaración? (**Denegación**). Señor Barrachina.

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

Gracias, señor ministro. Primero, quiero mostrar mi agradecimiento sorprendentemente a Podemos, que ha contado lo cierto; es decir, la verdad de las bonificaciones es lo que hemos venido anunciando hasta el minuto antes en el que una mayoría nos echó del Gobierno, y es que esas bonificaciones contemplaban Castellón. Ha dicho Podemos y lo ha refrendado también otro portavoz, creo que don Ferrán Bel, que efectivamente de lo que se hablaba, y de lo que hablábamos nosotros, era de llegar hasta la ciudad de Castellón. Yo no me atrevo a poner un punto geográfico, se lo cedo al ministerio que tiene capacidad técnica. Nosotros no llegamos a establecer hasta dónde, pero lo que es obvio es que hasta el límite provincial es absurdo. La información que tiene el ministro es solo parcialmente buena. Yo me guío tan solo de la nota de prensa que he leído, porque con el Gobierno no hemos tenido ninguna comunicación. La nota de prensa dice: los camiones entran 7 kilómetros u 8 kilómetros hasta Peñíscola y transitan unos 200 kilómetros por la comunidad hermana de Cataluña, y unos 7 kilómetros por Castellón, y sorprendentemente a los vecinos —cuya bonificación no es del 50 % o del 42 %, sino del 100 %— se les retrae todavía más el acuerdo, y por el cálculo que yo he hecho en Google son 160 kilómetros en la Comunidad de Cataluña y cero kilómetros en la Comunidad Valenciana, porque suben un peaje más y la salida es la de Alcanar-Vinaròs. Por tanto, esto nos desconcierta porque no se ha hablado nunca jamás de parar en la Comunidad de Cataluña. Es más, carece de sentido. Yo soy economista, pero creo que sería incluso recurrible que a un vecino, a un usuario habitual —además, pagando el 100 % el Ministerio de Fomento—, por tener la fortuna de vivir en una comunidad autónoma le resulte gratis completamente, y lo pague completamente por estar en la otra. Celebro que el ministro esté sensibilizado. Insisto en que esto es lo que hemos dicho siempre. La invención que he escuchado ahora por parte de alguna portavoz me resulta un tanto sorprendente. Pero todas las afirmaciones de don Iñigo de la Serna y de don Manuel Niño iban en ese sentido y son afirmaciones contrastables. Por tanto, yo celebro que el Gobierno, tal y como ha dicho, se ponga manos a la obra y que en un breve espacio de tiempo amplíe ese acuerdo hasta el límite razonable de la ciudad de Castellón. O que los dos criterios únicos que se establecen, que es el de seguridad viaria —es decir, accidentes, que tenemos por carecer de autovía en una buena parte de la provincia— y el criterio ambiental se cumplan. Yo no tengo esa preocupación porque confío en que los proyectos anunciados y que están en estudio de impacto ambiental del Plan Integral de Carreteras, PIC —el programa extraordinario que contemplaba en esa zona, el norte de Castellón con Tarragona, una actuación de 340 millones entre el aeropuerto de Castellón y La Jana que es la parte que carece de autovía— el actual Gobierno, como ya dijo el señor ministro —y no dudo de su palabra— los mantiene; compromisos que, desgraciadamente, desde abril de 2017 vienen estando frenados por criterios medioambientales, que estoy seguro que en breve serán resueltos.

Me queda tan solo una duda, dada la sensibilidad del ministro, sobre superar esa discriminación que a partir del domingo verán los vecinos de la Comunidad Valenciana con respecto a los de la comunidad hermana de Cataluña y si tiene alguna previsión temporal de que se ha resuelto y tengamos exactamente idéntico trato.

Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrachina.
Cierra ese debate el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Por atender la pregunta última, que ha sido la más directa.

Al Consejo de Ministros va el expediente tal cual porque haberlo cambiado hubiera sido privar por completo de estas bonificaciones. Como digo, este va tal cual, se aprueba tal cual lo inició la Administración anterior y yo creo que el portavoz de En Podem lo ha resumido claramente, con mucha precisión. Hemos visto, efectivamente, que no está Castellón; yo creo que tiene que estar y lo vamos a hacer por la vía más rápida que podamos. La verdad es que ya puedo decirle que en mi corta experiencia hemos sido capaces de hacer decretos muy rápidos, y creo que seremos capaces también de este. Igual no es el más rápido de la historia, como alguno que hemos aprobado, pero será bastante rápido. Aunque antes hay que acotar bien los tramos para no tener más rectificaciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 33

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

El señor **PRESIDENTE**: Entramos ya en el último punto, que son las explicaciones sobre la política de nombramientos y gestión de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Es una petición que formuló el Grupo Parlamentario Popular. Por lo tanto, interviene en primer lugar el diputado don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, a raíz de las explicaciones que justifican el perfil de la persona que han nombrado ustedes con absoluta libertad, y cuya legalidad del nombramiento no hemos criticado jamás —¡faltaría más!— como director de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Me ha dicho usted también, con gran habilidad, que solo criticábamos uno de los veintinueve nombramientos. Yo le confieso que el Ministerio de Fomento disfruta de grandísimos profesionales y que el ministro ha elegido altos cargos que han sido leales con el Gobierno anterior, que serán leales a su Gobierno y que serán leales con el siguiente Gobierno que en breve, o dentro de algún tiempo, tome posesión, porque son leales simplemente a su país. **(Rumores)**.

En este caso lo de conciliar la militancia, que me parece muy bien —yo milito en un partido desde que tengo dieciocho años—, con la profesionalidad es indispensable. Ha querido usted en su intervención restar fortaleza a este nombramiento como director general de la Sociedad de Salvamento Marítimo aduciendo que se dedicaba, efectivamente, a recursos humanos, etcétera. Son 1500 los profesionales que se dedican a salvar vidas; permítame, y no tengo nada personal —no lo conozco— en contra del nombramiento que ha tenido lugar, pero haber fundado una organización no gubernamental en Málaga o haber pertenecido al consejo de redacción de la revista *Por la Paz*, etcétera. Sobre todo comparándolo con la persona anterior que también tenía un compromiso político —naturalmente con el Gobierno anterior—, que era capitán de navío y que llevaba desde 1990 trabajando y actuando como delegado en pesca, en marisqueo, en acuicultura y además ha sido director del centro de formación profesional marítimo pesquero en Bueu. Tenía, por tanto, un acentuado perfil profesional. Lo que yo le critico, señor ministro, es que estoy seguro de que podían haber encontrado personas del Partido Socialista —seguro, sin duda— con un perfil mucho más profesional para dedicarse a algo como es el salvamento marítimo, como es el salvamento de vidas humanas.

Hoy recogía el diario *El País* que en el mes de agosto —el mes de agosto ya no es tan imputable al Partido Popular— habíamos multiplicado por cuatro la llegada por mar de inmigrantes de Italia y por dos la de Grecia. Imagino que nada tendrá que ver con el efecto llamada de aquel fotocol del *Aquarius*, el anuncio de retirar las concertinas o el turismo sanitario que va a volver con la declaración de sanidad universal. Por tanto, mi grupo entiende que dado que el problema se acrecienta, el nombramiento como director general de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima podría haber sido mucho más acertado, porque ustedes tenían y deben tener en cartera, indudablemente, a personas con un perfil... No digo con mayor capacidad, que el señor la debe tener porque es de hecho el actual secretario ejecutivo de movimientos sociales del Partido Socialista; capacidad debe tenerla pero experiencia, recorrido y formación en materia de salvamento marítimo, no.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, que también solicitó la comparecencia, don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sobre política de nombramientos, nadie discute que lo que hacen es legal. Usted ha dicho que este nombramiento se hizo de acuerdo con la normativa vigente y no lo ponemos en absoluto en duda. De hecho, ustedes tienen potestad para designar los altos cargos de la Administración y de empresas públicas; de hecho, ni siquiera podemos negar que además de legal esto es una práctica habitual. Quizá con Pedro Sánchez ha habido algún caso más pintoresco. Aquí hay un par de noticias: Sánchez nombra presidente del CIS al secretario de estudios y programas del PSOE. O esta otra: El Gobierno del PSOE cambia a un ingeniero en técnicas energéticas por un filósofo socialista como presidente de Enusa. Son los que tienen que hacer la gestión de los residuos radiactivos. Ahora bien, que sea legal, sobre todo que sea habitual, no quiere decir que sea normal ni que sea razonable. De hecho es que no ocurre así en otros países de Europa. Esta noticia es del 13 de agosto y recoge un informe de la OCDE sobre los hábitos de los distintos países cuando se produce un cambio de Gobierno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 34

Aquí dice, por ejemplo, que hay países —Canadá, Holanda, Japón y Noruega— que apenas realizan cambios en la alta estructura del Estado; no llegan a cambiar ni un 5 % de directores y subdirectores generales. Por el contrario, España cambia casi el cien por cien de los puestos, absolutamente a la cola de la Unión Europea. Es el último y está por detrás de Polonia y de Hungría, antiguos países del Este, con más tradición intervencionista. España está por detrás, a nivel de Turquía.

Igual el señor López Cano lo hace muy bien, pero ¿su puesto en la ONG o su puesto como vicesecretario general de la Agrupación de El Palo-Pedregalejo lo capacitan para esto? A priori no, no parece que sea el perfil más indicado. Por otra parte, ¿lo estaba haciendo mal el anterior? ¿Tenía un perfil inadecuado? Parece que tampoco. Como le digo esto puede ser legal y habitual, pero lo razonable es que sea el mérito y la capacidad lo que determine la elección de los candidatos, no la cercanía al poder. ¿Quién tiene que estar al frente de una empresa como Paradores, alguien con experiencia en gestión en hostelería o el señor Óscar López? Parece que la respuesta es evidente. Aquí lo que hay, al final, es un gigantesco coste de oportunidad. Creemos que esto, como otras cosas, es algo que debe ir cambiando gradualmente, por la salud de las instituciones, para que los ciudadanos nos perciban con mayor respeto. De modo que continuaremos denunciando siempre que se aferren a estos modos de actuación, que, en nuestra opinión, tendrían que estar ya superados.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea —los demás grupos no quieren intervenir—, don Sergio Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Buenas tardes, presidente, señor ministro.

Lo primero que es de ley en mi intervención es congratularnos por el enorme trabajo que hace el personal de Salvamento Marítimo. Más de mil personas se juegan el pellejo salvando las vidas de quienes, a su vez, se juegan la vida, buscando una vida mejor, en el Estrecho. Creo que lo pertinente es felicitar a esos trabajadores y a esas trabajadoras que además, por culpa de los recortes del Partido Popular, lo han venido haciendo en condiciones bastante deficitarias y cargando sobre sus hombros largas jornadas de más de diecisiete horas, esfuerzo que uno se imagina difícil de emular. Me consta que usted lo conoce, porque estuvo por allá, y que se hizo un refuerzo de las plantillas hace poco. Sobre ese tema del refuerzo de las plantillas, quisiera decirle que, siendo este un problema estructural, porque las condiciones claramente desiguales de intercambio entre África y Europa van a seguir propiciando flujos migratorios, debería atender la demanda de los trabajadores de mantener esas plantillas en el tiempo, es decir, revertir los recortes definitivamente y no provisionalmente, en la medida de lo posible. Entiendo que esto es algo en lo que estarán trabajando.

Respecto a la cuestión del nombramiento, tenemos que decir que, en general, nosotros hacemos una apuesta por la profesionalización de los puestos gerenciales y por que haya posibilidades de carrera profesional para estos mil quinientos trabajadores de Salvamento Marítimo y por buscar modelos de nombramientos más apegados a la lógica del mérito y la capacidad y de la transparencia. Como esto, en general, no es así en la Administración española, en este caso también tendremos que juzgar al nuevo director general por sus actos y por el desempeño de su trabajo. Acaba de tomar posesión y, lógicamente, todavía no podemos hacer ninguna valoración de su trabajo, pero estaremos muy pendientes tanto del tema que le acabo de mencionar de la estabilización de la plantilla, que está en un limbo jurídico en estos momentos desde que se incorporaron a la empresa remolcadores y creo que también le habrán hecho llegar los distintos sindicatos a usted este asunto, como del asunto que hoy mismo ha publicado usted en su cuenta de tuit, que es el acuerdo con Proactiva Open Arms. Elogiamos el trabajo que hace esta ONG en aquellos países donde no hay un servicio público civil como Salvamento Marítimo para salvar personas, elogiamos ese trabajo que hacen en el Mediterráneo central, pero nos parece que es una medida, cuando menos, controvertida. Nos gustaría que nos diera algún detalle, no siendo este el espacio pero para no tener que convocarle otra vez. Desde nuestro punto de vista, sustituir el trabajo de una empresa pública, de un servicio público, por la prestación de un servicio a través de una ONG no es el camino correcto. Voy a poner un ejemplo que a todos nos resultará muy sencillo de entender. No parecería sensato que se contratara a Médicos Sin Fronteras para suplir o para reforzar el servicio de salud pública, lo lógico es reforzar la plantilla del servicio de salud de cada comunidad autónoma. En este caso, creemos que esa es la lógica natural que debiera seguirse. Le pediría que nos aclarase este asunto.

Le agradecemos su comparecencia hoy.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 35

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

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a ser muy breve, porque me parece un atrevimiento valorar el perfil político de los nombramientos. Nosotros nunca lo hemos hecho, porque —voy a hacer mi intervención como una reflexión— decir que alguien tiene un perfil o no lo tiene para ocupar un puesto, que además es un puesto que nombra un cargo político, da sensación de superioridad y me parece muy atrevido. Cualquiera podría valorar si nosotros tenemos el mejor perfil para ser los mejores portavoces de Fomento. Voy a hacer una reflexión desde la experiencia personal. He trabajado en la industria del automóvil como ingeniero y he visto a mucha gente que, sin ser ingeniero, trabajaba muchísimo mejor que los ingenieros, realizando tareas que nos eran asignadas a los ingenieros, etcétera. Por eso, siempre he creído que valorar a la gente con los criterios de los que además algunos presumen como de ser los mejores, es muy relativo. Lo de ser mejores depende de los ojos con los que se mire. Yo creo que lo más importante en política es que el que nombre tenga confianza en la persona, porque va a ser el responsable de la acción de la persona que le ha nombrado. Por eso, reconozco que me parece un atrevimiento que haya partidos políticos que cuestionen o valoren el perfil de determinada gente a la que se ha nombrado.

Termino con una anécdota. Recuerdo que hace años una persona muy de derechas decía que el voto de la gente que tuviera estudios tenía que tener más valor que el de la persona sin estudios. Creo que alguna de las reflexiones de hoy intentando valorar desde su subjetividad el perfil de alguien me han sonado bastante antiguas.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos.
Responde el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Muchas gracias por las opiniones. Además, desde la discrepancia, han sido en un tono que hemos conseguido, a base de hablar, ir bajando.

Las intervenciones que ha habido han sido escasas. ¿Que si el argumento podría ser más acertado? Pues sí, lo comparto. Todo puede ser más acertado, y el tiempo nos dirá, además, con rigor, si es más acertado o menos. Hay veces que uno ficha a un figura y... Todos tenemos experiencia, ¿verdad? Y hay veces que gente que pesaba menos al final termina siendo casi insustituible. Es que lo de acertar... Es confiar. Para acertar hace falta un paso previo, que es confiar, y por eso es un cargo de confianza, porque hay que confiar. La confianza ayuda mucho. Por ejemplo, ayuda a desarrollar proyectos políticos, ayuda a cohesionar equipos, y la confianza es siempre previa. Es un riesgo, pero cuando consigues reducir el riesgo, la confianza es mayor. Así que no confundamos esto con el acceso a la Función Pública. El sistema español es correcto. Ha avanzado mucho. Muchas veces celebramos nuestro desarrollo democrático, pero luego tenemos ejemplos donde parece que no nos lo creemos tanto. Yo creo que tenemos una buena Función Pública y que los requisitos de mérito y capacidad se respetan, se practican. De hecho, los directores generales han de ser funcionarios, y no les cuento ya los subdirectores —si ustedes me preguntan, no sé los nombres, no llego a tanto; espero algún día conocerlos—. Son de la casa, de la especialidad. Ahora, ¿todos los funcionarios que desempeñan tareas tienen la licenciatura que les permitió concurrir a un procedimiento de mérito, capacidad, etcétera, adecuada a la plaza que hoy ocupan? Porque oigo mucho lo del filósofo. Me hace gracia, nunca trabajó en filosofía, en lo que ha trabajado mucho es en el Servicio de Empleo Público. Lo que pasa es que, para acceder, como ustedes saben, hace falta una titulación universitaria. Para ser director general, tiene que ser A1. Ese es el requisito. No le piden que sea veterinario porque vaya a trabajar en el servicio animal. Es que, llegados a esta locura, solamente los sanitarios podrían ser ministros de Sanidad. A lo mejor, hay economistas que lo han hecho muy bien. Hay de todo, pero no parece que eso determine, porque estamos hablando de otros desarrollos.

Dice el portavoz del Partido Popular: por el perfil para salvamento no parece lo más adecuado. Y yo le digo: para salvamento, no, pero para dirigir una empresa pública sí, aunque sea de salvamento, porque el hombre no se va a tirar al mar. No va a hacer salvamento alguno. Ya le garantizo que no se va a subir a pilotar un barco de salvamento, entre otras cosas porque esa plaza no nos hacía falta porque se está haciendo muy bien. Salvamento se está haciendo muy bien. Dicho también, no nos hacen falta más unidades, no estamos sumando unidades, estamos sumando experiencias y sensibilidades y hay que interpretarlo así con lo de Proactiva. No nos hace falta el barco porque tenemos. No hay ningún problema en Salvamento por falta de unidades. No se nos mueren por eso. Salvamos incluso más allá de la zona

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 36

que deberíamos salva. No hay un problema de recursos y, por tanto, no sustituimos nada. Incorporamos un elemento de ensayo y de experiencia, de colaboración público-privada, pero de las de verdad, privada de verdad, de las que no pagas, pero que te incorpora una cultura de trabajo muy distinta de la de la Administración pública o de la del servicio público, con una sensibilidad muy distinta que podría llevarnos a decir no porque ni lo necesitamos ni nos hace falta unidades ni nos hace falta personal y, lo que es más cómodo, no queremos culturas ajenas a la prestación del servicio público porque eso siempre es un riesgo. Me parece que es un riesgo que merece la pena porque eso también demuestra mucho el compromiso político que se tiene con las entidades, en este caso con las ONG, que además prestan un servicio que nos parece que tiene que tener un reconocimiento del Estado como es participar en una experiencia de este tipo. Ya nos dirá de qué va la experiencia, pero es una experiencia de riesgo y reconocimiento también. No lo veo como sustitutivo de nada, en absoluto, porque no nos hace falta que nos sustituyan. Va a ser una experiencia de colaboración porque tiene una cultura muy distinta a la de la Administración y de lo que se trata es de que el servicio público pueda nutrirse de ese compromiso y de esa cultura, pero también que la propia ONG entienda el sentido de lo que es el servicio público. Vamos a intentarlo. Pero esto no se nos ha ocurrido a nosotros, nos lo ha pedido la ONG. Nosotros lo hemos dudado mucho porque hace tiempo que lo hizo y tiene una gran voluntad de colaboración y yo lo valoro y lo estimo. ¿Sabe por qué? Porque no pide nada y lo ponen todo, ponen el barco y el personal. Muchas veces se habla de colaboración público-privada, pero ¿cuánto cuesta? Esto no cuesta nada. Y he ido por el final, aunque ya sé que no es motivo de la comparecencia, pero como el diputado ha dicho que no tiene otra ocasión, le diré que esto conecta muy bien —como han hablado ya de salvamento más que del cargo, lo cual se lo agradezco— con lo anterior, y es que usted ha planteado que efectivamente Salvamento asumió e integró una empresa de remolcadores y eso ha supuesto que en Salvamento, me pueden corregir, aproximadamente la mitad de la plantilla sea laboral y la otra mitad empleado público y eso nos está planteando un problema de orden laboral. Eso es lo que primero que ha tenido que encarar el actual director y no precisamente salvar a nadie en el mar, sino intentar poner un poco de orden, si puede, en la gestión del personal y en la gestión de los recursos y para eso pensé en él. Por supuesto, el criterio de confianza fue muy importante porque para tener un licenciado en derecho, con máster en transporte y máster en gestión de empresas, diez años de experiencia como asesor jurídico en transporte, de esos incluso hay bastantes. Si le añades la confianza, va reduciéndose. Creo que todo eso lo habilita enormemente para dirigir una empresa como Salvamento Marítimo que, como digo, su problema no está en el mar sino en la gestión de los recursos humanos y financieros.

Señor Barrachina, lo comenté aquí mismo en esta Comisión, respecto al anterior director, para el que solamente tengo buenas palabras porque no me importa que fuera del Partido Popular, creo que hizo un buen servicio y además se lo creía, pero tengo la anécdota de que en Algeciras me dijo: señor ministro, céseme ya. El hombre tenía problemas de salud que quería evitar y quería disfrutar de la jubilación y así me lo dijo porque, si es por mí, aún sigue con cargo en el ministerio. No tuve ningún problema con él y ya sabía que era del Partido Popular, pero no tuve ningún problema con él.

Y también tengo que decir que en lo estrictamente naviero con quien siempre nos hemos entendido ha sido con el director general de Marina Mercante que, por cierto, era subdirector y, por cierto, quien me lo recomendó fue la secretaria general de Transporte, que no quiso seguir. Igual pueden discrepar de este nombramiento, pero valórenme todo lo demás y la actitud que he tenido. Le digo que las tres cuartas partes de los nombramientos que me han correspondido desde luego del Partido Socialista no son. No sé de qué serán, ya que a ninguno le he preguntado de qué pie cojea ni qué vota porque me parece de mala educación. Solamente un cuarto son miembros del Partido Socialista. Alguno me hablará de la protección de datos, pero como soy el secretario de organización, lo sé. Así es que está poco politizada esta cuestión, de lo cual no es que esté especialmente orgulloso, pero creo que evidencia un talante poco sectario. Por tanto, aprovecho también esta comparecencia, ya que me plantean de hablar de un nuevo director, para dejar públicamente por escrito mi agradecimiento al servicio que prestó el anterior y que espero disfrute de la jubilación que nos pidió del modo más acertado.

Al portavoz de Ciudadanos le diré que al final usted plantea un problema de concepción que me parece muy respetable, pero que yo no tengo por qué compartir porque yo también creo que en la provisión de los puestos de responsabilidad política y de representación tengo la concepción muy poco tecnocrática y profundamente democrática. Me importa mucho el *demos* y, por tanto, no pongo ningún tipo de restricción para la responsabilidad política porque el ciudadano cuando elige a su representación lo hace también basándose en la confianza y es un elemento fundamental de identificación y de confianza.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 37

En la política también nos hace falta gente que no necesariamente pueda esgrimir un mérito profesional que no es sino muchas veces fruto de la sociedad del bienestar que tenemos o de las oportunidades con las que se han encontrado. Me niego a que una buena parte del país, que son los trabajadores o la gente humilde, pueda estar exenta de la representación política porque, aunque ya sé que su argumento se refiere a empresas, también lo he escuchado llevado al extremo de la propia representación política. Jamás voy a compartir eso. No tiene nada que ver. En este país veo grandes gestores y grandes empresarios, digo grandes por lo que han llegado hacer, con los que me he entrevistado estos días que me han confesado que tuvieron que dejar la escuela muy pequeños y han hecho grandes empresas en este país. Así que creo mucho en las personas y menos en la fachada que les acompaña.

Ya por terminar porque estoy abusando del toro que ustedes han puesto y estoy siendo injusto, el portavoz del Partido Popular en materia de taxi me ha preguntado y ahora me he acordado por el director general de Transporte. Él mismo presentó su cese. Él formaba parte del anterior equipo, pero no había ninguna voluntad de que no siguiera. Él mismo lo planteó porque no nos había comunicado la presentación del recurso y se lo habíamos pedido. Así fue y él mismo entendió que no había estado a la altura de lo esperado. Era director general de Transporte y, sin embargo, era ingeniero naval. Yo lo hecho al revés, he puesto a uno de transporte terrestre en tema naval. No sé qué estaba bien, si aquello o esto. En cualquier caso, funcionó y espero que esto también funcione.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para aclaraciones. Ya concluiremos después.
Señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Brevísimamente.

Al final he llegado a pensar que el director general de Salvamento Marítimo no tiene nada que ver con el salvamento marítimo. Si es así, cámbiele el nombre. No hecho referencia a otros nombramientos, pero el señor ministro forma parte de un Consejo de Ministros en el que hasta el 3 de agosto, hace ya casi un mes, contabilizados nombramientos en el BOE, 281 del nivel más alto, después asesores, empresas, etcétera, más de 500. ¿Habrá sitios para nombrar al secretario de movimientos sociales del PSOE? ¿Habrá sitios? ¿Nos quiere hacer creer que la sintonía es la mejor manera de nombrar a alguien como director general de Salvamento Marítimo? Lo que yo he hecho ha sido replicar a lo que el propio ministro ha dicho. El ministro ha puesto en valor la cualificación marítima del presidente de la sociedad, ha estado hablando en su primera intervención de lo cualificado que está el presidente, y eso sirve para el presidente pero no ya para el director general porque la confianza que usted tiene con él lo compensa. Permítame decirle que la confianza la conocemos. Es decir, es un señor de Málaga, políticamente muy combativo, que peleó bien contra Susana Díaz, que les ayudó en su congreso interno y lo han nombrado por confianza. ¿Pero no tendrán sitios si han nombrado a quinientos? Yo no digo nada de que a Óscar López lo hagan presidente de Paradores Nacionales, pero que el presidente de la Empresa Nacional de Uranio —lo he escuchado aquí— sea filósofo es tan llamativo como que el nuevo director general de Salvamento Marítimo sea secretario ejecutivo de movimientos sociales. Después, señor ministro, píntenlo como quiera, pero entre los cargos que han sustituido y los que han creado nuevos, ya me dirá, porque hay cuatro ministerios nuevos y en Presidencia hay casi un 40 % más de eventuales. Con la de sitios que hay para esas personas a las que usted confiere esa especial confianza, tenían un montón de puestos más y se habría evitado que hoy viniese a decirle lo que le he contado en la primera parte de la intervención, y le hablase de la gente que ha sido leal al ministerio, que lo va a ser a usted y lo será al siguiente, habría evitado que yo le dijera que probablemente tenían puestos de menor relieve, donde no se juegan vidas humanas ni de inmigrantes ni de turistas ni de marinos, para poder nombrar al secretario de movimientos sociales del Partido Socialista. Es que al final he tenido la sensación de que a Salvamento Marítimo se tiene que enviar a gente que no tiene nada que ver con salvamento marítimo. Claro, se me ha quedado un poco la cara de tonto, señor ministro.

Gracias por su comparecencia.

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

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muy brevemente.

Yo entiendo la confianza en la persona, pero tiene un riesgo. Imagine que esto lo trasladamos a la Función pública y pensamos que lo mejor es la confianza, la persona que va a responder por uno, y sean

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 38

los directores de gestión los que nombren a los jefes de departamento y estos a los jefes de servicio, estos a los jefes de sección, y así sucesivamente. Es previsible o es tentador en estos nombramientos que se cruzaran criterios muy distintos de la idoneidad del candidato. A lo mejor el jefe de servicio decide que la persona idónea es su mujer; este tipo de cosas. Obviamente, en Función pública no funciona porque no puede funcionar, por eso están los requisitos de mérito y capacidad, y eso es lo que nos gustaría, que cada vez fuera subiendo más en los altos cargos de la Administración del Estado; a eso venía el informe que hemos leído de la OCDE.

Por último, me ha parecido llamativo por parte del señor Ramos que le haya parecido antiguo juzgar a un candidato por su currículum, es decir, por su expediente académico y su experiencia profesional. En fin, esto es lo que hay.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Navarro.
Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Telegráficamente.

Sobre la cuestión de si hay recursos suficientes o no en Salvamento Marítimo, obviamente algún déficit había cuando han tenido ustedes que reforzarlo y ha sido casi una de las primeras medidas tomadas en esa materia. De hecho, yo creo —al menos así lo dicen los trabajadores— que habría que darle continuidad para evitar tener que desplazar tripulaciones de un lugar a otro y, por tanto, dejar desprotegidas algunas zonas.

Le agradezco la respuesta sobre la cuestión de Proactiva. Le sugiero humildemente que se reúna con los representantes de los trabajadores para trasladárselo también porque andaban inquietos, simplemente quería comentárselo para que lo tenga en cuenta.

Al señor Barrachina le diría que no elija Paradores como ejemplo porque quien ocupaba ese cargo ponía a su exmarido placas en distintos paradores, algunos de los cuales conozco bien. Creo que es un mal ejemplo, podría utilizar otro.

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

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

Creo que da igual que lo explique, el señor Barrachina lo entiende como quiere. Antes le dijo al portavoz de Podemos que lo había explicado muy bien y dijo lo mismo que la señora Sorlí, pero la señora Sorlí lo hizo mal y el otro portavoz lo hizo bien; usted entienda lo que quiera. Vuelvo a insistirle: el puesto —usted lo ha dicho, no me tome por tonto— no es para salvamento sino para dirigir la empresa de Salvamento Marítimo. Tengo que decirle también que, como bien sabe, la empresa de Salvamento Marítimo no se dedica solo a salvamento, sino a descontaminación y a situaciones de crisis o de emergencias, que no tienen que ver necesariamente con salvamento. Le vuelvo a decir las funciones, son las establecidas, las requeridas, las expuestas en los estatutos, y también su dependencia respecto del director general de Marina Mercante, del que ya le he dado también su perfil profesional. A partir de ahí, veo que lo que le molesta es que el Partido Socialista haya jugado a favor de una opción, algo que yo, por respeto, nunca utilizaría porque entra dentro de las opciones democráticas que siempre hay que defender y nunca criticar, que son las opciones en el juego político.

En cuanto a que se haya hecho una revista de una ONG y ese desprecio hacia este mundo activista, tengo que decirle que a mí me gusta la gente que se toma la vida en serio y se compromete con los demás, que se equivoca pero que se compromete con los demás. Me importan menos aquellos que solamente se preocupan por sí mismos y luego vienen a llorar para que todos los demás les reconozcamos que solo se preocuparon por sí mismos. En ese sentido, cada uno tiene su concepción. Seguramente cuando ustedes hagan el próximo Gobierno —alguna vez— podrán reclamar lo que ahora no nos quieren dar a los demás. Pero yo le digo que este es un Gobierno que quiere gobernar y va a ejercer el gobierno con toda legitimidad, con el amparo de la ley y de acuerdo con los criterios políticos que tiene, y no nos van a poder pedir que renunciemos a ello.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 580

30 de agosto de 2018

Pág. 39

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.
Muchas gracias a todos. Concluido el orden del día, se levanta la sesión.

Eran las siete y cuarenta minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-580