

Cartografía de títulos, le comunico, si no lo sabe, aunque ya lo he explicado aquí, que existe un mapa de titulaciones que está publicado en la web, que tiene una parte gráfica en la que uno puede identificar qué títulos existen en cada una de las universidades, no solamente en las públicas, sino también las privadas.

Y, con respecto a la financiación en investigación, creo que es evidente el incremento que ha habido en esta *conselleria*, por nuestra parte, para apostar por la ciencia, por la investigación; la cantidad de iniciativas que, francamente, en 42 segundos que me quedan, no tengo tiempo de exponer en detalle aquí.

Muchas gracias. (*Aplaudiments*)

El senyor president:

Moltes gràcies, senyoria.

Interpel·lació al conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, senyor Arcadi España García, sobre la política general del Consell en matèria de peatge en autovies, que formula el diputat Miguel Barrachina Ros, del Grup Parlamentari Popular (RE número 42.535, BOCV número 200)

El senyor president:

Senyories, amb esta contestació, hem finalitzat el punt 9 de l'ordre del dia i, per tant, passarem a l'últim punt de la sessió de ple de hui, dimecres, que és la interpel·lació al conseller de Política Territorial –al qual donem la benvinguda–, Obres Públiques i Mobilitat sobre la política general del Consell en matèria de peatge en autovies, que formula l'il·lustre diputat Miguel Barrachina, en nom del Grup Parlamentari Popular.

Quan vosté vullga, senyoria.

El senyor Barrachina Ros:

Muchas gracias, señor presidente.

Sea usted bienvenido, señor *conseller*.

La movilidad, como usted bien sabe, no es un capricho, es un derecho. Y la movilidad de los valencianos se resiente enormemente. Ayer conocíamos a la vez dos datos reveladores de la actual situación: quienes venden coches privados, Anfac, decía que se ha reducido su venta en un 34 % y más se reducirá si los peajes que planea el gobierno se imponen. Y, a su vez, conocíamos que el número de usuarios en la alternativa pública, en los cercanías de la Comunidad Valenciana, ha pasado de cuarenta millones hace tres años a veinte millones en la actualidad, es decir, una reducción del 50 % en el uso de los cercanías. Curiosamente, se han recuperado los tráfico y las demandas en los aviones, en las vías

marítimas, pero no en cercanías ni en vehículos privados. ¿Es casual? No, es mérito de un gobierno desnortado.

A la campaña contra el coche privado, se ha unido la incapacidad para sustituir a los maquinistas que se van jubilando, con el paso de los años, para conducir nuestros trenes. Este lunes sabe usted que ya hay programados 60 trenes menos, 60 trenes menos cada día que con el Partido Popular y, de los pocos trenes que salen, 28 fueron suprimidos. Es difícil que alguien confíe en la red pública de transportes, a pesar del enorme esfuerzo que toda la plantilla de trabajadores de Renfe viene haciendo por paliar la ausencia de dirección política, y no porque no hayan nombrado casi trescientos, casi trescientos altos cargos adicionales en Renfe, sino porque había para amigos, pero no había para maquinistas.

A esa desidia en el transporte público viene la actuación planificada contra el vehículo privado. Solo así se puede entender que a la subida de un cien por cien del coste eléctrico para los vehículos eléctricos, de un 30 % del gasóleo o del gasoil, este año, el 1 de enero, vayamos a ver cómo crece el impuesto de matriculación entre seiscientos y mil euros, según las publicaciones más cualificadas, entre seiscientos y mil euros el impuesto de matriculación, que se suma al aumento en el impuesto obligatorio del seguro obligatorio, del 4 % al 6 % en la prima de seguros, que quiere decir un 33 % más de impuesto sobre el seguro. Esta planificación contra el vehículo privado tendría su sentido si hubiese una alternativa pública, pero carecemos de ella.

Los peajes serían la puntilla a un sector que, de hecho, una parte de ellos –los transportistas de la Comunidad Valenciana también– se ponen en huelga el día 20 de diciembre y no lo hacen por capricho. Y quiero enviar un saludo a todos los esforzados camioneros, a los transportistas, a los 94.000 transportistas de la Comunidad Valenciana, a las 14.000 empresas que no pueden más, que no pueden más. Puede haber acontecimientos internacionales, sí, pero es que hay un gobierno que te vacía el bolsillo con un desparramo, con una naturalidad escalofriante.

Y, a todo esto, yo lo que quiero preguntarle al *conseller* es si van a hacer una oposición dura, contundente, en contra de los peajes que, como usted bien sabe, un Consejo de Ministros –24–, un Consejo de Ministros repleto de socialistas y *podemitas* aprobó el pasado 13 de abril decirle a Bruselas que si nos daba el dinero público, setenta mil millones, los valencianos pagarían peajes y los españoles pagarían peajes, hasta mil quinientos millones de euros cada año para recibir el dinero europeo.

Claro, uno después lee noticias como las de hoy y se plantea: los valencianos van a tener que pagar unos ciento cincuenta millones de euros al año en peajes para recibir unos fondos europeos, para recibir unos fondos europeos que van dirigidos, entre otros, a comprar las voluntades de UGT y Comisiones Obreras. Casualmente, los ciento cincuenta millones de euros que pagarán anualmente en peajes, si el propósito aprobado en Consejo de Ministros sale bien, esos ciento cincuenta millones son exactamente los cincuenta y tres millones para Plus Ultra, la empresa venezolana amiga del exministro Ábalos, y los cien millones de fondos europeos que irán a reformar las sedes de los sindicatos de UGT y Comisiones. Y yo casi celebré que UGT y Comisiones Obreras vayan a recibir dinero porque, junto

a los transportistas, se van a poner en huelga agricultores, ganaderos, hoy policías, guardias civiles y los pescadores lo están pasando mal; y, con cien millones en el bolsillo de UGT y Comisiones, las mariscadas y el pescado van a crecer en precio de forma extraordinaria. *(Aplaudiments)* Y, por tanto, va a ser la única noticia buena. Y es que los fondos europeos que se reciben y por los cuales pagarán peajes los ciudadanos valencianos van a ir a algunos estómagos agradecidos que serán los únicos que no se movilicen contra ustedes, como estómagos agradecidos que son, que no se movilicen contra ustedes en esta etapa.

Entonces, yo le pregunto, primero, si ustedes no van a poner peajes; segundo, si le parece razonable que el gobierno ya avale en su ley de cambio climático que también se impongan peajes en el acceso a los municipios de más de cincuenta mil habitantes. Que, por cierto, es poco progresista decir que para entrar en una ciudad hay que parar si no tienes dinero; si tienes dinero, pagas el peaje y pasas, pero, si eres humilde, no pasas. Es decir, es un impuesto que va a segregarse en nuestras ciudades como va a segregarse en nuestras autovías; el que tenga dinero pasará y el que no tenga dinero, pues, irá por carreteras secundarias, con un mayor riesgo para sus vidas.

Y no me diga que usted no lo va a poner, naturalmente que no. Es decir, es que lo han planificado bien, han dicho que será para 2024. Y todos nos preguntábamos, si era tan importante y tan bueno imponer peajes, ¿por qué tardaban tanto? Y esta semana se le ha escapado a la secretaria de transportes y ha dicho que en 2024 se pondrán peajes en todas partes porque 2023 es un año electoralmente complicado; es decir, que, como hay elecciones, *(aplaudiments)* que como hay elecciones, ustedes el dinerillo se lo reparten ya a los sindicatos y a los amigos, pero los peajes los pondrán en 2024, 1 de enero, después de votar, cuando en España haya otros y, probablemente, felizmente, aquí también. Por tanto, ustedes lo aprueban y a otros les tocaría imponerlo.

¿Qué política, señor *conseller*, frente a los peajes que quieren imponernos, va a mantener el Consell?

Muchas gracias. *(Aplaudiments)*

El señor presidente:

Moltes gràcies, senyoria.

Una vegada formulada la interpel·lació..., i hem de reconèixer la gran habilitat que tenen totes les seues senyories per a introduir temes diversos sobre temes molt concrets, tots els oradors. *(Veus)* El señor Alfredo Castelló abans m'ha fet una observació al respecte, però he de reconèixer que tots els grups de la... I a mi m'agrada que se parle de tot. I, per tant *(veus)*...

Bé, té la paraula l'honorable *conseller* per a respondre a esta interpel·lació, que té a vore, vaig a recordar-ho, sobre peajes en autovías.

Contestarà l'honorable *conseller*.

Quan vosté vullga, señor Arcadi.

El señor *conseller* de Política Territorial, Obres Pùbliques i Mobilitat:

Gràcies, señor presidente.

Gracias, señor Barrachina. Siempre levanta el ánimo a estas horas con su tono y sus interpelaciones.

Voy a centrarme en la interpelación que ha planteado usted, con cinco reflexiones. La primera es que el mantenimiento de nuestras carreteras es un importe, que usted conoce bien, muy elevado en los presupuestos del estado y también de la Generalitat y hay un debate abierto en Europa, desde hace muchísimos años, sobre el mantenimiento de esas infraestructuras y cómo financiar ese creciente coste. De 25 países de los 28 estados miembros de la unión, incluido en este caso Reino Unido, 25 tienen tarifada su red; de estos, 15 tienen tarifada la totalidad de la red de alta capacidad estatal. De esos 25 con su red tarifada para pesados, España es el país con un porcentaje más bajo, solo tiene tarifada el 12% de su alta capacidad, frente al cien por cien de Alemania, 89% de Italia o 79% de Francia. En lo que se refiere a coches, a vehículos ligeros, al igual que para pesados, España solo tiene tarifada el 12% frente al 96% de Portugal, 89% de Italia o 79% de Francia.

El segundo elemento, porque esto es una realidad incuestionable que está en toda Europa, el segundo es la asimetría que usted también hacía referencia. No es lo mismo hablar de peajes en la Comunidad Valenciana, donde hemos tenido que pagar durante muchos años los peajes de la AP-7, que en otros territorios que han disfrutado de esas vías de alta capacidad sin tener que pagar los peajes.

El tercer elemento, si me permite, es un poco de historia, centrándonos, si quiere, en la AP-7. Yo sé que usted recordará que la AP-7 expiraba en el año 2006 y fue un gobierno liderado por un señor que llama don José María Aznar que la prorrogó hasta 2019; dato.

En segundo lugar, ya más adelante, con el siguiente gobierno de Mariano Rajoy, había en 2012 un estudio sobre la implantación del sistema de peaje abierto en la red de alta capacidad del estado. En el estudio se decía: «La dotación de red de carreteras de alta capacidad en España por habitante y superficie está muy por encima de la media del resto de países en desarrollo. Es muy difícil gestionar una red viaria desequilibrada, con un 20% tarifada y el 80% sin tarifcar». Y también preveía unas tarifas para turismos y vehículos pesados. Es más, la ministra Ana Pastor llevó a la comisión delegada de asuntos económicos este tema.

Pero hay más. Año 2018, informe de Ineco, que lo conoce usted perfectamente, titulado «Estimaciones de tarificación en la red de alta capacidad para diversos escenarios en el horizonte del 2021». Y decía: «Se solicita con carácter urgente –se ve que ustedes en el año 2018 tenían mucha prisa de imponer las tarifas– cálculos estimativos orientadas a obtener las tarifas y aplicar dos tipologías fundamentales, en ligeros y pesados, con el horizonte del 2021». Si eso no fuera suficiente, el propio informe dice que, además de establecer unos criterios de peaje, «debería verse acompañado de la adopción de medidas adicionales en el resto de la red»; eso es, no sólo se conformaban con tarifcar las vías de alta capacidad, sino también querían tarifcar el resto de carreteras de España.

Cuarta reflexión. El gobierno actual cumplió su compromiso y no prorrogó la AP-7.

Quinto, la situación actual. La actual ministra señaló el pasado mes de septiembre, en su primera intervención, un elemento que yo creo que debería usted de compartir. Hay un importante déficit de inversiones en el mantenimiento de red de carreteras generado a lo largo de la última década, al que se han unido nuevos kilómetros con el vencimiento de las concesiones de autopistas; unos déficits que se han empezado a paliar con mayor cantidad presupuestaria en 2021 y en el 2022. Es más, se trata de una situación que es difícilmente sostenible si no se toman medidas. En todo caso, también tenemos el criterio europeo, como ustedes saben bien, de quien contamina paga y contribuir a reducir los gases de efecto invernadero. Lo que ha dicho la ministra es que quiere abrir un debate, un debate con los grupos políticos, con los agentes sociales y, por supuesto, con los transportistas.

Y última reflexión. Es verdad que ahora nos ha soportado una crisis terrible, la de la COVID, con un impacto brutal en el sector del transporte, al que se han añadido también, cómo usted hacía mención, el incremento de los precios del carburante, incluso la falta de mano de obra de personal cualificado, de transportistas, en toda España y también en otros países de Europa. Y ahora, es la opinión de la Generalitat Valenciana, el criterio es que es el momento de concentrarnos en la recuperación económica, es el momento de ayudar a los sectores productivos a continuar recuperándose. Y sobre todo a un sector fundamental para nuestra economía, como es el sector del transporte por carretera.

Muchas gracias, señor presidente. (*Aplaudiments*)

El señor presidente:

Moltes gràcies, conseller.

Moltes gràcies per esta resposta que ha anat dirigida a la qüestió de la interpel·lació.

I anem a continuar amb la interpel·lació, amb la rèplica que a esta contestació farà l'il·lustre diputat, senyor Barrachina.

Quan vosté vullga, senyoria.

El señor Barrachina Ros:

Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor *conseller*, por su amable respuesta.

Yo lo que le pediría es valentía. Es decir, no puede reunirse el Consejo de Ministros, con 22 ministros socialistas y de Podemos, en abril y culpar a Ana Pastor, y culpar a Aznar. Es decir, todos los ministerios tienen un departamento de estudios que estudia siempre todas las alternativas. Es decir, se estudiaban con Felipe González, se estudiaron con Aznar, con Rajoy y con Rodríguez Zapatero. Harían mal en no hacerlo, todos los escenarios.

Rajoy lo descartó. De hecho, si usted mira esa cronología, todos los presidentes de España han prorrogado concesiones excepto Mariano Rajoy, que no prorrogó ninguna. Ustedes liberaron autopistas porque nosotros no habíamos sacado a concurso, que hacía falta publicarlo dos años antes en el boletín oficial de la Unión Europea, porque no habíamos publicado esas licitaciones. Porque anunciamos que lo íbamos a liberar, y se liberaron.

Por tanto, usted debería tener la valentía que el ministro, que el destituido ministro Ábalos no tuvo, cuando ustedes aprueban algo en contra de todas las miles de pancartas que han sacado siempre los socialistas, diciendo aquello de «son para ricos las autopistas», y ustedes hacían autovías. Aquí tampoco, todas las autovías las ha hecho, como bien sabe, el Partido Popular. (*Veus*) Entonces, lo que dijo Ábalos fue eso...

El señor presidente:

Senyories.

El señor Barrachina Ros:

Lo que dijo Ábalos fue eso de «hemos aprobado esto porque nos obliga Bruselas». Y Bruselas, haciendo algo que no le he leído jamás a la Comisión Europea, Bruselas tuvo que mandar un comunicado diciendo que el ministro Ábalos mentía. Y dice el texto, este es el documento oficial, enviado por la Comisión Europea, que dice que es falso que la Comisión Europea haya impuesto ningún peaje. Dice que es una decisión libre, responsabilidad de los estados miembros. Y ustedes, los socialistas, tomaron la decisión de imponer peajes.

Por tanto, además de ser capaces de vaciar los bolsillos de todo el mundo, al menos tengan coraje, valentía para decir la verdad. Esta es una decisión de los socialistas, no es una decisión del Parlamento Europeo ni de la Comisión Europea. Que la Comisión Europea tenga que hacer un escrito para llamarle mentiroso a un ministro de un estado miembro es dolorosísimo, incluido para nosotros, que somos patriotas y nos abochorna que a un ministro español (*aplaudiments*) le tengan que decir desde Bruselas que está mintiendo.

Y, por tanto, si usted no quiere que le incluyamos en el saco, no diga que «hubieron estudios en la etapa de...» Oiga, claro que hubieron estudios, y los siguen habiendo, y los descartamos todos y ustedes los han aceptado. ¿Por qué? Pues porque necesitan dinero de fondos europeos, entre otras cosas, para darles cien millones de euros para que se recuperen las sedes de sus compañeros de UGT y de Comisiones Obreras. ¿Cómo les van a explicar a los valencianos que los 150 millones de euros que van a pagar en peajes cada año ya se los han llevado UGT, Comisiones Obreras y los venezolanos de Plus Ultra? Qué difícil, es que coincide: 150 millones de fondos europeos para ellos y 150 que les van a cobrar ustedes a los vecinos por utilizar las carreteras, las autovías que construyó mayoritariamente el Partido Popular.

A mí me parece bien, me lo creo, lo de que a usted no le gusta contaminar. A mí tampoco. Pero, claro, es que si

ustedes cortan, eliminan los trenes y la gente quiere seguir viniendo a trabajar..., la gente quiere venir a Valencia o salir por motivos sanitarios, por motivos turísticos, por motivos empresariales, por motivos laborales... Ustedes les obligan a coger el coche. Muchos, 20 millones más de usuarios, había en cercanías con nosotros que con ustedes. Esos 20 millones qué pasa, ¿que ya no estudian en Valencia? ¿Que ya no van al médico? Claro que sí, en coches, haciendo cola. Y haciendo cola en el coche, los colapsos suyos, los embotellamientos son los que contaminan. Ustedes contaminan por carretera y contaminan cada vez que usted dice que ponen un tren..., que se cae un tren y ponen un autobús, multiplicando por cinco las emisiones de CO₂ de un tren para sustituirlo.

Por tanto, su comportamiento, además de negligente en lo económico, es enormemente contaminador. Su discurso no. Su discurso es ecológico, limpio y de buen rollo, pero el resultado es el que le he dicho al principio: 50% menos de usuarios en Renfe, 34% menos de coches vendidos.

Y la puntilla, los peajes, que intuyo usted, después de su discurso, no solo va a suscribir y a ratificar, a jalear y a aplaudir, como buen socialista que es, sino además, muy probablemente, a imponer si hubiese una ulterior legislatura, cosa que felizmente no sucederá, a los valencianos en las auto-vías de su competencia.

Muchas gracias. *(Aplaudiments)*

El senyor president:

Moltes gràcies, senyoria.

I amb la contestació de l'honorable conseller, substanciaré este punt de l'ordre del dia, la interpel·lació... La interpel·lació del Grup Parlamentari Popular.

Té la paraula l'honorable conseller.

El senyor conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat:

Gràcies, president.

Si me permite, señor Barrachina, lo que quiero es reivindicar y defender el papel de los sindicatos en este país, por su trabajo en el diálogo social y en la mejora del bienestar de todos. *(Aplaudiments. Veus)* Y defenderlo de las acusaciones que usted hace veladas de que no son independientes, cuando queremos sindicatos independientes que defiendan a los trabajadores y a las trabajadoras, *(veus)* y que contribuyan al bienestar de todos, cosa que a ustedes no sé si les gusta, que los agentes sociales sean independientes o no.

Usted decía una cosa, que desecharon todos esos estudios que le pidieron a Ineco que los hiciera de forma urgente. Yo creo que no es que los desecharan, es que perdieron una moción de censura. Porque, si no, hoy tendríamos los peajes, como ustedes querían. *(Aplaudiments)*

Por lo tanto, no se ha impuesto nada. Solo hay lanzado un debate..., por cierto, un debate que es antiguo, que se quiere hacer por parte del Gobierno España con transparencia. Le he contado ya la posición que ha manifestado la ministra, la de la Generalitat Valenciana, y la suya es de la que me quedan dudas. Porque, depende de si están en el gobierno o en la oposición, su criterio va avanzando, va cambiando y se va adaptando cual camaleón. Yo creo que ustedes deberían ser razonables y responsables, como un partido que quiere ser gobierno, y para eso deberían ser responsables y coherentes cuando están ahí, que cuando están en otras instituciones, que por el camino que van creo que van a tardar.

Y yo le digo una cosa ya para acabar. Un ministro que usted conoce bien, Iñigo de la Serna, en el año 2018 decía que buscaría el consenso político para definir el futuro de las autopistas. Decía Iñigo de la Serna: «El gobierno puede tomar decisiones de forma unilateral, pero creo que es bueno compartir con otros grupos políticos. Es una decisión de futuro de España que debemos abordar entre todos». Les recomiendo que recuperen el espíritu de moderación, de diálogo, y no se hagan trampas a ustedes mismos.

Gracias. *(Aplaudiments)*

El senyor president:

Moltes gràcies, conseller.

Senyories, i amb esta contestació, culminem el punt 10 de l'ordre del dia.

I, per tant, acabem amb els treballs d'esta vesprada. Ens tornarem a vore demà dijous a les deu del matí.

Es suspén la sessió. *(El president colpeja amb la maceta)*

(Se suspén la sessió a les 18 hores i 12 minuts)

D'acord amb l'article 18.2 del Reglament de les Corts Valencianes, s'indiquen les senyories assistents a la sessió:

Aguirre Larrauri, José Luis
 Àlvaro Cerezo, Mònica
 Arques Cortés, Vicent
 Arquillos Cruz, Luis
 Bachero Traver, Belén
 Barrachina Ros, Miguel
 Bastidas Bono, Elena María
 Bellver Casaña, Jorge
 Besalduch Besalduch, Ana
 Blanch Marín, Ernest
 Blanes León, Estefania
 Caballero Hueso, Mercedes
 Caballero Montañés, Juan Carlos
 Cabedo Laborda, Cristina
 Calvo Alfonso, David