

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Buenos días, señores y señoras diputados, diputadas. *[Se inicia la sesión a las trece horas, seis minutos]* Vamos a iniciar la comparecencia del consejero, porque obviamos el punto número uno, como es usual y sí que le decimos que lo castigaremos con menos 2,5 minutos por asistir tarde a esta comparecencia.

Bien, es a propósito, que el consejero comparece a petición propia, para informar sobre la problemática surgida con los vehículos de alquiler con conductor. Y para ello le recuerdo, señor consejero tiene diez minutos y de cierre tendrá otros diez minutos, adelante.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Muchas gracias, señor presidente, buenos días señorías, felices fiestas del Pilar. Me temo, señor presidente que necesitaré los dos minutos y medio, que he tenido que invertir en atender a los medios de comunicación, pido disculpas a sus señorías por el retraso.

Solicité la comparecencia, porque creo que era necesario que se conociera bien lo que estábamos haciendo desde el Gobierno, en un asunto que jurídicamente es muy complejo, políticamente es más sencillo el posicionamiento, pero jurídicamente es complejo. Por eso me permitirán que dedique a los primeros minutos, a intentar sucintamente aclarar el marco jurídico que regula las VTC en un triple nivel, en la ley, el reglamento, real decreto y orden y con un cambio importante, entre el 2009 y el 2015.

El punto de partida señorías es, que originalmente la Ley de ordenación de los transportes terrestres, la LOTT del año 1987 preveía en el artículo 49, que pueden existir restricciones o condiciones de acceso al mercado del transporte, por determinadas causas como los desajustes y el artículo 50 establecía que estas medidas limitativas, podían revestir diversas modalidades, entre ellas, el establecimiento de cupos o contingentes.

Marco legal, por lo tanto, amparo legal para establecer como digo estas restricciones o condicionantes de acceso. Esto tiene su reflejo en el ROTT en el reglamento de la ley del año 1990, en el que el artículo 44, dispone que pueden existir, como digo, estos límites cuantitativos en el otorgamiento de los títulos habilitantes y también cuando se regula específicamente en los artículos 180, 182 del ROTT de reglamento, las VTC. Me interesa destacar especialmente, que el artículo 182 del ROTT en su apartado II, digo esto porque esto no se modifica a pesar las modificaciones legales que se operan en el 2009 y en el 2010.

Esto no se modifica, se establece que el ayuntamiento podrá valorar las circunstancias concurrentes, para emitir su informe sobre la procedencia del otorgamiento de las autorizaciones, las de VTC y añade que cuando el ayuntamiento emitido informe favorable y se cumplan los

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

requisitos, en este caso el Gobierno Aragón, otorgará la autorización, en caso contrario, si el informe no es favorable, se podrá denegar. Y se añaden, pudiendo denegar una desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de VTC y el número de los potenciales usuarios.

Como digo, volveré luego sobre esto, esto en ningún momento se ha modificado. Dentro de este marco legal y del Real Decreto del ROTT, hay una orden de enero del 2008 de fomento, que regula las VTC y es ahí donde se establece la famosa proporción del 1,30. La posibilidad de denegar las autorizaciones y una desproporción manifiesta entre las autorizaciones y los potenciales usuarios y se entiende que siempre en todo caso, existirá esta manifiesta desproporción, cuando la relación entre VTC y taxi sea 1,30, es decir, cuando haya más de una actualización de VTC por cada treinta licencias de taxi.

Pero también ese artículo 14, de la Orden del 2008, en su apartado II, prevé que aunque no se cumplan estas circunstancias, es decir, aunque se incumplan o no se incumplan independientemente de la regla de proporcionalidad del 1,30, si en este caso el Gobierno, el órgano competente alberga dudas sobre la conveniencia de otorgar autorizaciones de VTC, puede pedir informe a la entidad local y se remite esta orden a ese apartado II, del artículo 181 del reglamento al que hacía referencia.

En Aragón desde el principio no rige la regla 1,30. Se aprobó con motivo de la Expo, una resolución del director general de Transportes del año 2008, en el que se incrementaba la proporción del 1,30 al 4,50, es decir, se admitía un máximo de cuatro autorizaciones de VTC por cada cincuenta licencias de taxi, lo que supone incrementar el 1,30 al uno doce y medio que es justo la proporción que existe ahora mismo. Dos mil doscientas setenta y cinco licencias de taxi, ciento ochenta y tres autorizaciones de VTC que supone como digo, ese justo, esa proporción del 4,50 o del uno doce y medio.

Este es el punto de partida, todo esto cambia en el año 1987 con la liberalización absoluta del sector, en el año 2009 a través de una ley se dejan sin contenido los artículos 49 y 50 de la LOTT a las que hecho referencia, que eran los que daban un amparo legal a estas restricciones, lógicamente también al año siguiente, en el 2010, se modifica también el reglamento, se modifica el ROTT, se suprime también, se deja sin contenido al artículo 44, que he citado que era el que establecía también estos límites cuantitativos en el otorgamiento de títulos habilitantes.

Pero algo muy importante, cuando se modifica el ROTT en el año 2010 ese apartado II, del artículo 181 no se modifica, sigue en vigor como decía, y por lo tanto sigue en vigor, a pesar del cambio legal profundo que se opera, la posibilidad de que el ayuntamiento valore las circunstancias concurrentes y que se pueda denegar, -independientemente insisto- de la proporción *stricto sensu* cuando exista una desproporción manifiesta.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

Finalmente esto es así, hasta una nueva modificación legal en el 2013, en el 2013 se vuelve a incorporar en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, en el artículo 48, la posibilidad de que ya limitaciones cuantitativas, pero hasta el 2015, no es cuando se modifica el reglamento, el ROTT estableciendo a partir de ese momento, en el propio reglamento, esa limitación de la regla proporción del 1,30. Es decir, tenemos un periodo largo, desde la primera modificación del 2009, hasta que en 2015, finales del 2015, se modifica el ROTT en el no había, no era de aplicación, no se podía de denegar autorizaciones de VTC aplicando el cupo, ni del 1,30, ni del 4,50.

Espero señorías que haya aclarado un marco jurídico de por sí complejo, luego si tienen cualquier duda intentaré aclararlo, pero sí que quería partir, para que entiendan la complicación de afrontar esta cuestión. En Aragón qué nos encontramos, nos encontramos que como digo, entre el 2009 y el 2015, hay sucesivas solicitudes de autorizaciones VTC. En febrero del 2013 se solicitan treinta, estas no se responden a la solicitud y finalmente por silencio negativo, acaba un recurso contencioso administrativo que ahora mismo está en fase de suspensión.

En el juzgado, se solicitan otras diez, en junio del 2014 allí recayó sentencia frente al recurso también de la denegación en ese caso expresa por parte del Gobierno, una sentencia que nos condena al Gobierno de Aragón a tramitar y resolver esa solicitud, no a conceder, sino a tramitar y resolver, pero atendiendo a los requisitos distintos de la restricción. Es decir, (...) asistencia que no podemos aplicar el cupo del 1,30.

Y por último, además de esas treinta y esas diez, otra solicitud de cincuenta autorizaciones en julio del 2015, también desestimadas por silencio negativo y que se encuentran también en sede judicial, pero también suspendidas desde mayo del año 2017. Por lo tanto, estamos hablando de noventa autorizaciones que son las que habría que resolver. En el futuro no hay problema, porque como digo, se vuelve establecer el cupo en el año 2015.

Hubo otras ciento cincuenta, digo por aclarar este extremo, que no nos constaban en el Gobierno de Aragón, que se hubieran solicitado y de hecho en julio del 2017 se ha desistido por la demandante en el juzgado y por lo tanto, esas ya no están en cuestión. Ahora estamos hablando solo, de estas noventa. ¿Qué es lo que hemos hecho partiendo desde el Gobierno de Aragón?

Partiendo, lo digo telegráficamente, señor presidente, luego amplio la información que me soliciten, qué es lo que hemos hecho, pues aprovechando como decía, he intentado explicar esa posibilidad que nos habría que durante el periodo en el que se solicitan las autorizaciones estaba en vigor tanto el artículo 181,2 del reglamento, que es el que hablaba del informe del ayuntamiento como el 14,2 de la orden del 2008, que lo hace independientemente del cupo, lo que hicimos fue presente eso, pedir al Ayuntamiento de Zaragoza, que nos emitirá informe sobre vía, ese desajuste

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

entre oferta y demanda, por albergar dudas sobre si teníamos que conceder las autorizaciones que están pendientes de resolver, las noventa.

A finales del mes pasado, recibimos ya un informe del ayuntamiento en el que se informa desfavorablemente la concesión y por lo tanto, estamos ya tramitando, redactando la resolución sobre esas noventa autorizaciones que quedan pendientes de resolver, como digo, a la vista de este informe desfavorable del ayuntamiento. Además, derogamos, esto lo hicimos ya el 9 de junio del 2017, derogué a través de una orden mía, esa regla del 4,50 no tenía sentido, por lo que a partir de ahora, a partir de junio del 2017 dije también en Aragón la regla proporcional del 1,30 aunque no tiene efectos, lógicamente en las VTC's ya concedidas.

También en junio, el 15 de junio aprobamos el distintivo identificativo de los vehículos VTC una cuestión realmente demandada y muy importante para poder hacer el seguimiento, el control de las VTC, del cumplimiento de sus obligaciones legales, hemos diseñado un dispositivo especial durante las fiestas del Pilar, en colaboración con el Ayuntamiento de Zaragoza, un plan de inspección para evitar que ocurran durante las fiestas del Pilar, lo que ha pasado y lo sabemos bien por medios de comunicación en otras localidades durante las fiestas.

Un desembarco de VTC que hace competencia desleal a los taxistas, como digo, ya está en marcha este dispositivo, no nos consta por el momento que haya habido ninguna infracción, no se ha levantado acta de ninguna infracción. Y por último, muy brevemente, porque esto es ya algo que expliqué en el último pleno, estamos tramitando un decreto ley que confío que podamos aprobar en a lo largo de este mes de octubre, con dos finalidades que resumo.

En primer lugar, evita la especulación, prohibir que se puedan transmitir las autorizaciones VTC antes de que transcurran dos años desde que se hayan concedido y por otro lado, que se cumpla la limitación que establece la Ley de que las VTC no pueden hacer más de un 20% de servicios fuera su comunidad autónoma, en un plazo de tres meses y para eso lo que hacemos es crear un registro electrónico, en el que las VTC tendrán que comunicar previamente la prestación de servicios.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Como vienen sobradamente preparados, pasamos directamente a la rueda de intervenciones por el Grupo Parlamentario Mixto, Chunta Aragonesista, Don Gregorio Jesús Briz.

El señor diputado BRIZ SÁNCHEZ: Gracias, señor presidente. Buenos días, señorías y bienvenido señor consejero y los que le acompañan del departamento y agradecer su información y clarificar una situación que no ha faltado cierta digamos, a veces confusión y cierta confrontación.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

Yo creo que es importante y eso lo ha dicho usted, que se regularice fundamentalmente este sector que está evolucionando tan deprisa, esa situación del taxi clásico, pues ha ido variando con fórmulas distintas que se van produciendo, como puede ser el alquiler sin conductor u otras fórmulas que van apareciendo.

Por lo tanto, yo creo que si se evita ese conflicto social y de profesionales y además se mejora la calidad del servicio para la sociedad que lo utiliza, pues yo creo que esto es importante. Yo creo que ha dicho varias cosas y me gustaría ahondar y que usted si caso ahondase también un poco más en ello. En principio, me parece que la legislación, ya digo es complicada y además dependiendo incluso de una legislación estatal, pero una cosa que hay que poner en valor y usted lo ha dicho es que esa orden, del 10 de junio del 2017, lo que plantea es que, bueno, pues se plantee una licencia por cada treinta, que puede ser de mayor equidad a la hora de convivir estos dos negocios de transporte de viajeros.

Y luego, algo que me parece muy interesante, que el gobierno anterior no resolvió, es decir, una serie de solicitudes de licencias que no hubo respuesta, usted lo ha dicho, año 2013, año 2014, bueno año 2015, y que lógicamente este departamento, su departamento y el Gobierno actual ha tenido que resolver y entendemos que con la ley en la mano, ese artículo 181.2, pues lógicamente pide el informe al ayuntamiento y si ese informe pues lógicamente es negativo, ustedes actúan en consecuencia.

Yo creo que esto pone en claridad, también este asunto, que quedaba en los juzgados y que por supuesto era una cuestión que había que resolver adecuadamente. Y a mí me gustaría que ahondase un poco más, lo ha dicho quizá un poco de pasada sobre las inspecciones, quizá este tema sería interesante, porque yo creo que pone también en su sitio las relaciones entre unos sectores y otros y que se cumpla la legalidad.

Ha dicho que es en este momento, las fiestas del Pilar en un momento quizá álgido, pero supongo que esto tendrá una continuidad en el tiempo y que por lo tanto sería bueno que pudiese hablar un poco más en concreción el tiempo que tiene posteriormente. Y también me parece interesante que haya un distintivo, para que todo el mundo sepa qué tipo de vehículo está alquilando, que situación es la que tiene y lógicamente con todas las referencias adecuadas, yo creo que esto además se debatió aquí, en algunas propuestas que hizo algún partido que luego tendrá la palabra y lo comentará y por lo tanto, me parece una buena cuestión.

Y luego también me gustaría que pudiese hablar, además del decreto ley que quizá es un tema que se ha referido, ante la proposición de la ley del taxi, es un tema que está ahora en el trámite parlamentario, que se está acabando ahora, yo creo que es hoy el tiempo o el plazo de enmiendas y por tanto también es una cosa interesante, porque hay ha habido pues una cierta

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

digamos, pues bueno, conflictividad no diría yo, pero sí cierta tensión por parte del sector y los demás sectores, que yo creo que va intenta regularizar de forma muy clara.

Y quiero recalcar desde este micrófono, el trabajo que ha hecho la Dirección General de Movilidad y los servicios técnicos para esa panoplia de enmiendas que vamos a presentar el Partido Socialista y Chunta Aragonesista, para mejorar esa proposición de ley que presentó el PAR. Y yo creo que es un tema que también sería interesante que se hiciese alguna mención, ya que estamos hablando del sector en este momento y que eso lógicamente podría ser muy importante a la hora de regularizar perfectamente los diversos intereses de este sector a largo plazo.

Y para terminar decir que, bueno pues ese decreto ley, que bueno, viene motivado también por lo que Fomento ha planteado, en todo caso pues sí que sería interesante que ahondase un poco más, porque claro, ha dicho dos cosas que desde mi punto de vista son importantísimos. Y es lógicamente el evitar la especulación, porque muchas veces y esto es algo que es un debate que conocemos, esas licencias se piden, no para explotarlas directamente, sino para revenderlas después. Entonces yo creo que esto sí que es importante que se quede muy claro el tema.

Y luego ese registro electrónico de comunicaciones, pues, efectivamente, que es lo que puede suponer a efectos de gestión cotidiana, yo creo que todo lo que se ha hecho en el departamento es lo que debería hacerse hacia el tiempo ya, ha tocado hacerlo en este momento.

Pero yo creo que puede ser una buena solución, para que largo plazo puedan convivir a diferentes fórmulas, que no haya conflicto entre profesionales y que evidentemente tanto taxistas urbanos, taxista rurales, taxistas o mejor dicho vehículos con alquiler de conductor, vehículos de otro tipo o empresas de otro tipo, pues puedan tener realmente, unas normas claras y no haya un desajuste entre unos y entre otros.

Por lo tanto, señor consejero, agradecer la información y yo creo que se ha hecho el trabajo y se debe seguir haciendo este trabajo y ahora quedaría en las Cortes, que los diferentes grupos parlamentarios fuésemos capaces de consensuar una ley del taxi lo más eficaz y eficiente para los intereses de estos sectores. Muchas gracias, señor consejero.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Don Jesús Esteban Sansó, por Ciudadanos.

El señor diputado SANSÓ OLMOS: Gracias, señor presidente. Bienvenido señor consejero y resto de su equipo. Efectivamente, creemos que la clave de la situación actual en la que está inmerso el sector, tanto del taxi, como de las VTC's ha sido la especulación, es el concepto clave fundamental que explica dónde hemos llegado.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

Y como dice el mismo el preámbulo del mismo proyecto del real decreto que por cierto, ayer creo que fue el día en el que acabó el trámite de audiencia e información pública, pues es que habido muy poca gente, muy pocas personas jurídicas que han pedido en muy poco tiempo, muchísimas autorizaciones, verdad. Ahí se ha producido esa especulación, que el proyecto de real decreto y el decreto ley que están a punto de sacar ustedes también aquí en Aragón, es lo que trata de evitar.

Lo han explicado ustedes muy bien, la especulación y por otro lado, el intrusismo, evitar ese intrusismo. Tema efectivamente muy complejo por los cambios normativos que se han dado en una decena escasa de años y por el solapamiento de competencias entre diferentes administraciones, además en Aragón tuvimos el evento de la Expo 2008, especialmente distorsionador también.

En Ciudadanos creemos que se trata de un sector que durante treinta años prácticamente ha mantenido a nivel nacional, el mismo número de licencias, el caso del taxi y que ha colisionado como digo, con la novedad que ha supuesto la implantación de las nuevas tecnologías con un fomento exponencial de la colaboración de la economía colaborativa.

Ha coincidido efectivamente con unos elevados precios en este sector del taxi y por eso estamos en contra de los monopolios u oligopolios tradicionales, pero también de los incipientes. Porque es evidente este mercado de las nuevas licencias de VTC ya empezaba, ya empezaba a mostrar esos mismos síntomas de los que nos podemos quejar en otros sectores económicos.

Creo que fue en junio en una intervención aquí en la comisión, que uno de los portavoces se asustó, porque desde este grupo, insinuamos que quizá era necesario en alguna ocasión, disminuir la regulación, no porque haya más leyes, un sector está mejor regulado, lo que tiene que haber es, las leyes justas y necesarias, pero que no se solapen ni se contradigan. Por poner un ejemplo, lo que no puede ser es, prohibir la innovación y la competencia, y ahí tenemos que asegurar esa convivencia necesaria entre el sector del taxi y los UBE, los Cabify, como coloquialmente se les conoce.

Y esa convivencia tiene que ser tratada, tiene que ser previamente analizada con el máximo de los cuidados y respetos. Pero como digo, garantizando esa innovación, garantizando la competencia y sobre todo la eficiencia del servicio. No puede ser, leía el informe al que hice mención en junio, de la CNMC del Consejo nacional de los mercados de la competencia, que cifraban más de trescientos millones de euros, lo que todos pagamos demás por las ineficiencias del sector.

Y por supuesto, otra de las patas del banco es que, determinadas empresas estaban eludiendo la fiscalidad, creemos que evidentemente en los ingresos, el cien por cien de los ingresos que se generan en España, deben declararse en España. Por tanto, a partir de aquí, como ya también

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

comentamos en la tramitación de otra proposición no de ley, tenemos que ser extremadamente cuidadosos como digo, en garantizar la eficiencia, los derechos de los usuarios y el fomento de la competencia, sin caer en contracciones legislativas.

Por lo demás, le animo a que siga por esta vía, con su equipo y adelante. Muchas gracias, señor presidente.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Gracias, don Jesús Esteban. Continuamos por el Grupo Aragonés, doña Berta Zapater.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias, presidente. Bienvenido consejero, a esta su comisión. Bueno, este un tema que sí que es verdad que yo creo que casi desde, sino desde el inicio, desde muy poco tiempo después de iniciar esta legislatura, se empezó a hablar en estas Cortes, sobre una cuestión que luego se ha ido agudizando, no solo en Aragón sino en muchas zonas de España y que realmente, pues bueno, ha generado cierta intranquilidad.

Yo creo que lo que todos tenemos claro es que, hay que regular las licencias VTC sobre todo, bueno se ha quedado claro también para evitar el intrusismo, yo creo que es una de las cuestiones fundamentales. Usted nos ha hecho una visión histórica, de lo que han supuesto las VTC's, yo le agradezco el componente didáctico de tanta información, pero lo que sí que es verdad que bueno, que a día de hoy, vísperas del Pilar, nos hubiera gustado, que ese decreto ley pues hubiera estado ya en marcha, no puede ser así, pero bueno.

Usted se compromete que en este mes de octubre va a salir porque al final, como le digo, hay que evitar esa especulación, hay que cumplir la ley, yo creo que el regular esta cuestión es importante. La proposición de ley del taxi, desde luego también sabemos que está en tramitación parlamentaria, como ha dicho el señor Briz, con los máximos apoyos quisiéramos que saliera con la máxima unanimidad, porque eso también ayudaría a esta cuestión.

Algunas de las preguntas que ya le han hecho, pero que yo creo que también sería interesante conocer, yo creo que usted en varias ocasiones, como que se han...el Ayuntamiento de Zaragoza pregunta al Gobierno de Aragón y el Gobierno de Aragón pregunta al Ayuntamiento de Zaragoza, ha habido ahí como unas ciertas idas y venidas, lo que sí que todos sabemos que las licencias VTC concedidas por los ayuntamientos, no son las mismas que las licencias VTC concedidas por el Gobierno de Aragón, eso desde luego puede generar cierta competitividad y compiten entre ellas.

Entonces, ha habido bastante fluidez, pero si que hemos visto ahí como un poco de idas y venidas, en algo que consideramos que hay que ser firmes. Me gustaría que nos lo pudiera aclarar.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

El distintivo VTC que también aquí se aprobó una proposición no de ley del Partido Aragonés, una PNL, lo pusieron en marcha en julio, bueno, alguna queja, algunas cosas con las que no están muy de acuerdo con ese distintivo, no sé si a ustedes les han llegado también, si están muy conformes con ese distintivo o hay alguna posibilidad de poderlo modificar.

Y bueno, esas noventa no, que esas licencias, esas noventa licencias que ya a una pregunta parlamentaria de mi compañera Elena Allué, usted respondió en el pleno de septiembre, pues nos gustaría saber, dónde van, a dónde quieren llegar y que desde luego en que van acabar. Yo creo que como es una cuestión que se ha judicializado en muchas ocasiones, unas a favor, otras en contra, desde luego, pues bueno este decreto ley, lo que tiene asegurarnos como le digo, es que hay que evitar la especulación y desde luego hacer cumplir la ley, porque al final tenemos que ser capaces de que convivan tanto el taxi como los VTC's, pero desde luego, sin que unos pisen a los otros. Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Gracias, doña Berta. Don Ignacio Miguel Escartín, por Grupo Parlamentario Podemos.

El señor diputado ESCARTÍN LASIERRA: Gracias, presidente. Buen día, conseller Soro. Y en primer lugar, pues felicitar el recorrido que lleva un tema, que desde el primer momento hemos traído a este Parlamento aragonés, a estas Cortés y que vemos que el ejecutivo en este caso, pues se está poniendo las pilas, para intentar asumirlo, dentro de sus competencias.

Quería recordar este tema, algunos temas entran en este parlamento, pues porque algunos grupos insistimos mucho en que se resuelvan y aquí sí que quería poner en valor, que a través de preguntas, de proposiciones no de ley, de comparencias, pues hemos ido hablando sucesivamente de este asunto, que junto con la ley del taxi, posiblemente pues serán los que más relación tengan con un sector que no olvidemos que es un servicio público.

Y con esto quería empezar de alguna manera, complementando o contradiciendo algunas de las cosas que ha dicho fundamentalmente el portavoz de Ciudadanos. Cuando estamos hablando de un servicio público, pues las reglas del mercado hay ponerlas en su justa medida, es decir, a no ser que fomentes un neoliberalismo extremo, como hace su partido hablando con bastante poca certeza de un servicio que hay que regularlo, para que siga manteniendo su eficacia y servicio público, que era, que esto es bastante importante y que ninguna otra compañía privada va a dar.

Más aún, cuando en Aragón, fundamentalmente en Zaragoza, el sector del taxi está haciendo los deberes y creo que es de justicia complementar el esfuerzo que hacen de forma privada, desde las administraciones públicas. Y me alegra mucho, cada vez que nos reunimos con

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

la cooperativa de autotaxi de Zaragoza, que es fundamentalmente la que más iniciativas está teniendo en este aspecto y nos felicitan de la interlocución y del trabajo que están haciendo, en este caso concreto con el Ayuntamiento de Zaragoza en común y eso es algo que yo lo quiero poner en valor y me alegra.

Como también me consta, que están teniendo interlocución con la Dirección General de Movilidad y por tanto con la consejería de Vertebración. Decía que es importante poner en valor lo que están haciendo porque sí que es verdad que el sector del taxi en Zaragoza fundamentalmente y también taxi rurales del resto Aragón, pues están intentando adaptar los vehículos, para intentar contaminar menos, hay cada vez más vehículos híbridos, que lo hemos dicho en otras ocasiones, incluso están ya superando las cuotas que de alguna manera se recomiendan desde Europa y de alguna manera es un sector que está evolucionando, como está pidiendo gran parte de la sociedad y eso es algo que reconocemos.

Sí que es verdad, que la entrada de las VTC's están rompiendo el equilibrio legalmente establecido y por complementar al conseller también, recordar que fue en el Marcelinato, en ese gobierno del 2008, cuando se cambió la ratio como usted muy bien ha dicho, yo quería señalar en qué momento fue y también recordar, que fue la inacción del anterior gobierno de Aragón, de Luis Fernanda Rudi, del PP PAR, quien escondió esto en un cajón y les dejó la herencia maldita, que apechugue el que venga después, si no somos nosotros que es algo que lo han hecho en varias áreas más y esta es notorio decirlo, porque es lo que hay.

La realidad que las VTC's y los taxis es muy difícil que coexistan, si no se hace con una buena regulación y por eso sí que celebramos que el Gobierno de Aragón, como instamos aprobamos a través de una iniciativa de Podemos, está haciendo exactamente lo que le pedíamos que jurídicamente vieran un poco qué aristas tenían para defender al sector del taxi.

Yo sí quería recordar que el sector del taxista está regulado, porque tiene restricciones horarias en la prestación del servicio, porque los vehículos también están regulados, los taxímetros están regulados, el impacto y la calidad del aire urbano está regulado, una serie de cuestiones que en las VTC's no está regulado, por lo tanto, nosotros con total tranquilidad, decimos que defendemos antes al sector del taxi que a esos sectores de supuesta innovación y eficiencia, que nosotros no lo vemos tan claro, a no ser que nos circunscribamos a las leyes de libre mercado y la competencia de, aquí gana el león más fuerte.

Con respecto a la ley del taxi, ya que la han mencionado, decir que en veinte puntos para presentar alguna enmienda por si acaso a algún grupo se le ha olvidado, no creo, que a las dos cierran el registro, por horario del Pilar. Nosotros hemos metido ochenta y tres enmiendas y quería

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

destacar hoy, ya que estamos en la comparecencia, que es lo que pasa cuando un grupo parlamentario, en este caso el PAR, mete una proposición de ley sin haberla estudiado.

Es decir, que simplemente tienes un arreglo, coges la proposición de ley, la registras en las Cortes y te quedas más ancho que largo, con faltas de ortografía y todo el copetín. Pues que con el tiempo, cuando realmente hablas con los expertos, con la (...) en Zaragoza, en este caso, con los expertos en movilidad y con el Gobierno de Aragón te das cuenta que puede mejorar muy mucho ese borrador y eso es lo que hemos hecho en forma de enmiendas.

Que estoy seguro que esas sí, van a contar con la unanimidad, un amplio respaldo en la ponencia para que realmente la ley del taxi Aragón beneficie al sector del taxi dentro de las competencias y capacidades que tiene el Gobierno de Aragón y las necesidades del sector. Así que simplemente son estos comentarios y una pregunta última, ¿por qué no han traído el decreto ley para regular las VTCs y todo esto de evitar la especulación antes de Pilares? ¿No ha dado tiempo, ha habido alguna restricción jurídica? Cuéntenos un poco.

Vega, muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Gracias don Ignacio Miguel por su acomodación al tiempo. Don Fernando Sabés por el Grupo Socialista.

El señor diputado SABÉS TURMO: Muchas gracias presidente.

Bienvenido consejero y gracias por sus explicaciones en una temática, en un ámbito en el que creo que todos coincidimos, al menos todos los que hemos intervenido hasta ahora que la consejería de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda ha trabajado desde el primer día, en un sector en el que era sensible, muy sensible.

Un sector sensible en el que al final -y lo ha dicho también algún portavoz que me ha precedido- que puede llevar incluso a una conflictividad social.

Y se ha producido también en otros ámbitos esa conflictividad social entre el arrendamiento de vehículos con conductor, las VTCs y el taxi, el taxi tradicional, el taxi habitual y el taxi que vamos a regular -como se ha dicho- y de lo que hablaré posteriormente también en esa nueva ley del taxi que espero podamos concluir en no demasiado tiempo, ya que todos los grupos parlamentarios me consta que lo han trabajado intensamente.

Y pensamos también que con el colectivo y con los diferentes colectivos con los que hemos ido hablando se pueda llegar a un acuerdo entre todos, de forma inminente.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

Pero quizás uno de los aspectos que yo creo que más me ha llamado la atención de su intervención señor consejero y que quiero poner de manifiesto es esa relación de proporcionalidad de la que usted nos habla.

Y sobre todo en esa decisión, en esa orden que usted plantea el 10 de junio de 2017, en el que lo que se produce es un cambio de esa proporcionalidad. Unas condiciones, por decirlo de una manera, que dejan de existir esas condiciones ventajosas para las VTCs y sí, sí que se recupera una regla, una regla establecida con carácter general de uno por cada treinta.

Y eso evidentemente es cierto, creo que hay que reconocerlo. Fue uno de los aspectos que nos plantearon creo que a todos los grupos políticos, los diferentes colectivos del taxi. No ya hace quince días, ni hace un mes, sino a principio de la legislatura, el temor que tenían el colectivo del taxi ante prácticamente esa liberalización, por decirlo de alguna manera, de este sector.

A partir de allí, claro hay que hacer reflexión de dónde estamos y usted ha hablado de diferentes expedientes judicializados, expedientes si no me falla la memoria y no me fallan mis datos serían básicamente tres, tres expedientes judicializados. Uno a **¿servi grayar de la Cerdanya?** con diez licencias, es del 12 de junio de 2014, se solicitaron estas licencias.

Otro, se solicitó el 15 de febrero de 2013 treinta licencias por Ares Capital. Y un tercero también por Ares Capital en fecha 7 de julio de 2017, solicitando otras cincuenta licencias.

Es decir, un tema que está sobre la mesa, un tema complicado también para la consejería y para el propio Gobierno a la hora de resolverlo y que -como le dicho- sino no nos fallan nuestros datos están pendientes de resolución, y en este caso judicializados.

Y por otro lado, si quiero destacar ese trabajo que se está haciendo de inspección, esa función inspectora que tiene, que se ejerce desde la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras, que se enmarca dentro del plan de inspección del transporte.

¿Por qué digo esto? Porque esto no es que de golpe y porrazo, que por una decisión del consejero, director general, que también está en la sala se dice un plan urgentemente no, no, sino que se planifica un plan de inspección. Y en este caso se ha intensificado este plan de inspección de acuerdo entre el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza en el marco de las actuales fiestas mayores del Pilar.

Y en este sentido sí que pese a todo este trabajo, ni los agentes, ni las fuerzas de seguridad, digo fuerzas y seguridad del Estado, ni por denuncias particulares existe en estos momentos ninguna, ninguna denuncia que pueda afectar en este sentido.

¿Sobre qué se ha hecho? Pues lo hablamos en una proposición no de ley, pero había una orden ya previa cuando lo discutimos en esta comisión, que es la Orden 898/2017, que es de identificar. Que identifiquen los usuarios, que identifiquen también los taxistas, que identifiquen la

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

competencia, que vehículos y si están -por decirlo de alguna manera- actuando en reglas, si están de acuerdo a la normativa existente o no lo están haciendo para poder plantear esas denuncias.

Y voy a concluir con la proposición de ley del taxi. Creo que todos nos hemos reunido con los diferentes colectivos, con los diferentes colectivos vinculados con el taxi de toda la comunidad autónoma, o hemos hablado con los colectivos de la comunión autónoma.

Me consta que la Dirección General de Movilidad lo ha hecho de forma intensa, que lo ha hecho de forma concienzuda intentando recoger todos los aspectos que se iban a ir planteando desde los diferentes colectivos.

Y evidentemente, en esa línea el Grupo Chunta Aragonesista y el Grupo Socialista, va a presentar alrededor de cincuenta enmiendas. Para intentar que entre todos, porque creo que es fundamental que en esta norma nos pongamos de acuerdo para solventar y para aclarar muchos de los aspectos que en estos momentos o no se cumplen o no están claros vinculados con el servicio del taxi.

Y por tanto pues les insto a que en breve nos reunamos y podamos resolver y podamos ir acordando esa nueva ley.

Gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Diputado Campoy Monreal, por el Grupo Popular.

El señor diputado CAMPOY MONREAL: Pues muchas gracias señor presidente, buenos días señor consejero y a todo el equipo que le acompaña.

Yo creo que viendo usted como consejero hoy aquí a explicar cómo pone en la comparecencia, al objeto de informar sobre la problemática surgida con los vehículos de alquiler con conductor. Yo creo que usted hoy debería decirnos que no hay que hacer y que hay que hacer, algo tan sencillo como eso.

¿Qué no hay que hacer? Pues hombre, que no se generen situaciones como se ha explicado aquí, que haya profesionales que no paguen impuestos, que no tengan autorización, que hagan competencia desleal y aquí todos estemos tan contentos.

¿Qué hay que hacer? Pues a mí me gustaría, que usted hoy hablará de si va a poner algún tipo de control sobre estas situaciones. A parte de la exposición de motivos que nos ha hecho en su primera intervención que a mí me ha gustado mucho, pero cualquiera que hayamos estudiado el asunto o hayamos leído periódicos, ya no las sabíamos. Espero que en esta segunda parte de la intervención nos cuente todo esto.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

Y usted decía cuando ha explicado la historia que era muy complicado todo esto que ha pasado, pues mire yo se lo voy a resumir para que lo entienda mejor y no está complicado porque esto no siempre ha sido así.

Usted ha dicho que hubo un momento en que se aprobó una ley por la que se colaron por la gatera los servicios VTCs, es verdad el Gobierno de Zapatero, que no ha dicho quien, aprobó en 2009 la Ley Ómnibus, que liberalizó los servicios profesionales y se colaron los VTCs, eso sucedió y es una causa.

¿Qué efecto ha tenido esa causa? Ha tenido un efecto que hasta el 2005 producido por las presiones del sector del taxi y se reformó el reglamento de la LOTT, lo ha dicho usted, pero no ha dicho que lo reformó el PP. Cuando a usted le interesa dice quién Gobierno ha estado y quien no. Y es verdad, en el 2015 se reformó la LOTT por el Gobierno el Partido Popular y se limitó -como bien me ha dicho usted- la licencias de un criterio de uno cada treinta taxis.

Y hoy está vigente eso, menos mal, menos mal, pero que el problema lo tenemos en el periodo en el que no estuvo vigente. El problema que por culpa de esa Ley Ómnibus de Zapatero entre 2009 y el 2015, de esos lodos tenemos estos barro, tenemos estos problemas.

Y la consecuencia es que hoy muchas de las licencias VTC que han desequilibrado esa proporción han sido emitidas legalmente, y ahí lo tenemos el problema.

Hoy tenemos el ejemplo, señorías, en Zaragoza, en Zaragoza tenemos una proporción superada ampliamente, ampliamente. Yo hoy señor consejero, a mí me gustaría también que nos dijera los problemas que tenemos encima de la mesa. Por ejemplo, yo no sé cuántas nuevas licencias tiene usted solicitadas ahora, ha dicho algún número.

Pero claro, tenemos un problema jurídico, si las aprobamos vamos en contra del proyecto de ley actual en el que las estamos limitando y si no las aprobamos, también tenemos un problema. Porque como bien dice usted hay un espacio de tiempo que puede dar lugar al debate, ¿no? Y claro, esto es un problema ahora que tenemos serio y que tenemos que resolver.

Mire, en el Partido Popular consideramos que cualquiera que preste un servicio público de transporte, cualquiera, que se someta a las reglas, las reglas están en el mercado. Si la gente se somete a las reglas, perfecto.

Lo que no podemos tolerar es que haya gente que no pague impuestos, que no tenga autorización, que no tenga licencia, que no esté sometido a ningún proceso de inspección y que se haga competencia desleal a un sector, que aquí coincido con el señor Escartín, hasta hoy es el último que coincido. Un sector serio y profesional y que lo está haciendo bien, que es el sector del taxi.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

Y claro, es que tenemos que hacer muchos controles, lo están diciendo desde el ministerio. Y yo le pregunto a usted señor consejero, ¿qué están pensando ustedes? A parte de leernos la historia de lo que ha sucedido, ¿en qué están ustedes centrados? ¿Qué medidas va a tomar el Gobierno de Aragón? ¿Qué tiene pensado hacer para esto? ¿Tiene pensado aplicado algún tipo de control?

Porque la competencia al final las tienen los ayuntamientos y las comunidades autónomas que estamos legislando ahora, vamos a legislar. Porque reparten la licencia de taxi y VTC respectivamente, y ahí tienen ustedes una responsabilidad.

Y claro, el límite marcado por la ley -como todos sabemos- es de una licencia de VTC por cada treinta taxis. Pero es que ahora mismo este límite está desbordado.

Con esto que tenemos encima de la mesa no deberíamos otorgar una licencia más, hasta que incrementáramos los controles y hasta que reguláramos el mercado, y aquí tenemos un problema ahora mismo que tenemos que regular y sobre el que tenemos que debatir.

A mí me gustaría que me aclarara usted alguna de estas cosas que le he planteado. Y además, yo me atrevo a decirle algunas cosas que se me ocurren para las nuevas VTCs que se otorguen cuando se puedan otorgar. Por ejemplo obligar a la contratación previa en un local de la empresa, una chorrada pero obliga ya a tener requisitos legales, a tener una hoja de ruta obligatoria, por ejemplo, a no compartir clientes, a no captar viajeros en vías públicas que no hubiesen sido contratados previamente, a llevar signos externos de identificación distintos de los taxis, para que todo mundo sepa cuál es uno y cuál es otro.

A que sean sobre todo vehículos de carácter representativo, a tener un mínimo de vehículos por empresario, yo que sé, siete, ocho, pero que tengan un mínimo para que se dote de seriedad al servicio, a obligarse a que la antigüedad no sea mayor, por lo menos, de lo mismo que es el taxi a que no sea mayor por lo menos de lo que lo estamos obligando a los taxistas, algo.

A mí me gustaría que me dijera algo, que nos dijera algo pues para que esta comparecencia, señor Soro, sirviera para algo, no para contarnos los que hemos estudiado algo ya sabíamos o los que leemos periódicos ya sabíamos.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Pues ahora cierre, le ruego señor consejero no exceda el tiempo.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Gracias señor presidente.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

Señor Briz, ya se hacen inspecciones de forma recurrente y habitual en los VTC, se han hecho desde siempre, no de forma presencial. La novedad es que ahora en el Pilar están trabajando conjuntamente la Policía local de Zaragoza y personal del servicio inspección de la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras, se está haciendo esa inspección *in situ*. Pero ya desde siempre se hace una inspección pidiendo cada tres meses la correspondiente documentación a las empresas de VTC, se les pide las hojas de ruta, que existen Campoy.

Todo lo que ha dicho al final existe, se les piden los contratos, se les pide toda la documentación y hay sanciones, y hay sanciones, hay sanciones recurridas. Es decir, ya se hace inspección, pero una inspección al no haber denuncia de que hay incumplimiento de las normas sobre todo de no recoger en la calle o de esperar o de más del 20% fuera de la comunidad autónoma algo muy complicado de controlar, eso es evidente señor Sansó.

Como digo, ya se hace inspección, la novedad es esa. Y confió además que hemos abierto una puerta de colaboración y en el futuro se va a intensificar, ya existe con la Guardia Civil en la inspección fuera de las zonas urbanas y creo que está siendo una experiencia muy positiva para que intensifiquemos en el futuro la inspección con la Policía de Zaragoza y con el Ayuntamiento de Zaragoza.

Yo sobre la Ley del Taxi hoy es una cuestión diferente, yo sí que quiero destacar el inmenso trabajo que se ha hecho desde la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras que ha estado en permanente contacto con los representantes del sector del taxi, que se han pactado unas enmiendas y sí que planteó que intenten ustedes enfocarlas de esa manera. Que esas enmiendas que se han presentado a través de la agrupación parlamentaria europarlamentaria de los grupos que sostienen al Gobierno son las que se han pactado con el sector, que buscan dar una solución global.

Cuando se hace un planteamiento global como se ha hecho con mucho trabajo de toda la ley y se empiezan a cambiar luego cosas (...), el sistema falla. Yo les pido cierta generosidad, que entiendan que esas son las enmiendas pactadas y que vale la pena tener una buena ley.

La proposición que entro no era buena, yo creo que se mejora sustancialmente. Sólo destaco una cuestión, la Ley del Taxi no puede ser la ley del taxi de Zaragoza, que era el mayor problema, la ley del taxi tiene que ser la ley del taxi de Aragón.

Y uno de los objetivos de las enmiendas y desde luego, una de las cuestiones fundamentales que este consejero puso encima de la mesa cuando lo planteábamos. Fue que de cara al nuevo mapa confesional, de cara al transporte a demanda era necesario regular el taxi rural. No sólo en el entorno de Zaragoza, sino el taxi rural como servicio público vertebrador, fundamental. Eso confió, que se haya movido, que finalmente la ley que salga de estas Cortes, ustedes deciden, entre en esta cuestión.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

Señor Sansó, completamente de acuerdo en los dos problemas que usted ha planteado, la especulación que es lo que pretendemos prohibir, evitar con la prohibición de transmisión antes de los dos años de la concesión y el intrusismo que es lo que intentamos evitar con el registro electrónico.

Evidentemente, las nuevas tecnologías son buenas y cuanto mayor innovación haya mejor en el mundo la VTC del taxi y en todo. Pero mire, la competencia tiene que ser libre, pero yo creo en la intervención por las administraciones. En sectores que son servicios públicos como este, creo en la intervención de las administraciones y por lo tanto, entiendo que no podemos dejarlo todo al mercado.

Vemos lo que ha pasado cuando el señor Zapatero, efectivamente fue el Partido Socialista, quien yendo mucho más allá de lo que exigía Europa en la Ley Ómnibus, esto no se planteaba en Europa, lo introdujo. Y ahí tenemos la “ultraliberalización” ha pasado lo que ha pasado y los problemas que seguimos arrastrando.

Se trata de que haya competencia cumpliendo la ley, la ley que impide que se vayan a buscar clientes, que se esperen clientes, que haya más del 20% fuera de la comunidad autónoma, cumpliendo la ley. Y por supuesto, algo que no sé si se ha nombrado, las condiciones laborales, que es otro de los problemas de la comparación entre VTC y taxi.

Señora Zapater, insistía también usted en el intrusismo, estamos completamente de acuerdo. Para el Pilar era más grande aquel decreto ley que regula otras cuestiones, era importante sobre todo -como le digo- esta inspección conjunta, policía local y personal de inspección del departamento que -como digo- por ahora no ha habido ninguna infracción detectada en el ámbito de la VTC. Y como digo, ha habido inspecciones.

Mire, no es que nos estemos pidiendo informes el ayuntamiento al Gobierno o al ayuntamiento. No, mire después del análisis jurídico complejo que no sé si he conseguido transmitírselo, sólo había una solución para podernos plantear el conceder o no las autorizaciones sin aplicar la regla de uno treinta, o de cuatro cincuenta en Aragón hasta la orden que dicte, uno treinta. Sólo una, la que les he dicho del juego conjunto del 181.2 y el 14.2 del ROT y de la orden, no había otra.

Por eso la única vía que vimos fue dejando a un lado la regla de proporcionalidad del cupo de pedir ese informe al ayuntamiento, era la única vía posible para poder decidir. Porque tengo ya una sentencia que me obliga a resolver y porque tengo solicitud de noventa autorizaciones que tengo que resolver.

Están -como he dicho- los procedimientos judiciales, los contencioso-administrativos, pero se ha vuelto a presentar la documentación y tenemos que resolver, tenemos la obligación de

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

resolver, a diferencia –ya se lo contaré después señor Campoy- de lo que hizo el gobierno al que usted formaba parte de.

Por lo tanto, señora Zapater -como le digo- no es que nos lo mandemos la pelota, no, no es que no había otra forma de solucionar.

Distintivo -como usted decía- sí que hay una queja por parte del sector de la VTC, en la orden se plantean dos distintivos, uno en la parte superior derecha de la luna delantera, otro en la parte inferior la luna trasera y este segundo es el que la VTC no lo ve con ojos, por decirlo de una forma suave.

Señor Escartín, comparto la reflexión del servicio público y de que la ultraliberalización produce estos efectos que de aquellos barros estos lodos, entre el 2009 y el 2015. Le aseguro que la interlocución del director general y de la jefa de servicio de todo el personal de la dirección general con el sector del taxi está siendo fantástica y están encantados con el director general. Tanto como con el Ayuntamiento de Zaragoza, se lo aseguro.

Sí que le pido que mire, cuando vea las enmiendas que se han planteado, mírelo con este enfoque que planteaba, se trata de una buena ley y no de la autoría ni que nadie nos pongamos medallas. Entonces yo creo que miren las enmiendas que se han planteado, que se han trabajado técnicamente, comisión global sistemática de toda la ley para conseguir la mejor ley del taxi. Que por supuesto, cuantas mayores aportaciones tenga y pasé por el tamiz de estas Cortes, muchísimo mejor.

No hemos podido aprobar el decreto ley por una cuestión de tramitación. Mire, yo ya firme el 15 de septiembre la orden de inicio del proceso de elaboración del decreto ley. Tan pronto como tenga todos los informes pertinentes lo elevará a Consejo de Gobierno para su aprobación y vendrá por supuesto a este parlamento para su convalidación.

Señor Sabés, insistía en la regla de proporcionalidad, fíjese tenemos dos mil doscientos setenta y cinco taxis, si aplicáramos desde el 2008 la regla de uno treinta habría setenta y seis VTCs, al aplicar la del cuatro cincuenta, tenemos ciento ochenta y tres, dos veces y media más de las VTCs, que habiendo aplicado el uno treinta habría sido posible.

Esto fue una cuestión relacionada con la Expo, que nadie se molestó en la pasada legislatura, ni en la anterior en solucionar y lo hemos solucionado. Pero -como digo- no tiene efecto retroactivo, no puede tenerlo.

Porque además tienen que entender que hasta ahora taxis y VTCs han convivido perfectamente durante décadas. Las cosas han cambiado, pero durante décadas han convivido perfectamente porque se han dedicado a cosas diferentes y eran compatibles, el problema es cuando

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

hay intrusismo sobre todo por determinadas compañías vinculadas con las nuevas tecnologías en la línea de la que planteaba el señor Sansó.

Hay expedientes judiciales -como ya le he dicho- suspendidos desde mayo del 2017 y sigue el procedimiento de tramitación una vez que tenemos ya el informe desfavorable del ayuntamiento resolveré, espero resolver a la mayor brevedad.

Me preguntaba el señor Campoy, ¿qué es lo que no hay que hacer? Mire, la respuesta es muy clara. No hay que hacer lo que hizo su Gobierno, que fue meter este asunto en un cajón, eso es lo que no hay que hacer. Al final los problemas surgen. Los que metemos los cajones nosotros al final nos aparecen, pero los que mete un gobierno, al siguiente gobierno le salen. Y esto es señor Campoy *[Comentarios del diputado Campoy Monreal.]*

No, que acabo de empezar con usted, me quedan dos minutos para usted, fíjese le dedicó dos minutos, sí me deja el señor presidente más, más.

Como le digo, lo primero que no quiero hacer es meter los problemas en un cajón que es lo que hizo el anterior gobierno, no se resolvieron las solicitudes, silencio negativo, recurso contra el silencio negativo, no se respondió el recurso. Incluso hubo contenciosos-administrativos porque la empresa planteaba que el doble silencio negativo debía corresponder a la concesión, al silencio positivo.

Los tribunales dijeron que no, que en una materia de servicios públicos eso no es así, y fíjese el tiempo que se perdió. Eso por un lado, no se resolvieron las solicitudes de autorizaciones, no se actuó en absoluto, no se modificó la regla 1,30 que ya era constatable que hacía falta, no se actuó en los distintivos, no hubo... Es decir, que ese es el mayor problema que hemos tenido la inacción, lo peor que se puede, lo que no hay que hacer es la inacción, hay que actuar y afrontar los problemas.

¿Qué hay que hacer? Pues señor Campoy, sí es que todo lo que me ha dicho usted al final. Me dicen les voy aquí a contar lo que sabemos, pues oiga yo creo que usted no sabe, no se ha leído el ROTT cuando regula esto, porque todo lo que ha planteado usted ya existe, ya están las inspecciones.

Precisamente para lo que usted está planteando, porque ya está prohibido, ya es una infracción, ya es sancionable y es lo que están controlando que no se recojan pasajeros por VTCs circulando, que no se esperen en lugares de máxima afluencia, que no se exceda el límite de servicios fuera de la comunidad autónoma.

Y hay distintivos, que me ha dicho que haya distintivos. Oiga, que es que ya está el distintivo. Todo lo que ha planteado usted ya está.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

E insisto, el gran problema hemos tenido además, la modificación del uno treinta es algo, la vuelta al uno treinta es algo que nos resuelve el futuro, pero que posiblemente si hubiéramos actuado antes nos habría ido muchísimo mejor.

Efectivamente, fue Zapatero el que aplicó la Ley Ómnibus, de más allá de lo que no me... sí, sí, y fue el PP el que volvió al cauce, que entiendo que era mucho más razonable. Con lo cual, fíjese como muchísimas veces el “ultraliberalismo”, la “ultraliberalización” produce unos efectos absolutamente perniciosos. Para que hasta ustedes lo vean que malo tenía que ser esa ley.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Muchas gracias. Vamos en consecuencia, como ustedes recuerdan, a las preguntas a la manera que ya tenemos en el plenario y la primera pregunta de modo directo, le pasamos la palabra a doña Berta Zapater.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias presidente.

Bueno una batería de preguntas, señor consejero. ¿Cree el señor consejero de Vertebración tener suficiente partida en 2017 para cubrir la demanda, toda la demanda de ayudas financieras al alquiler para 2017?

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Señor consejero.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Un segundo que me organice los papeles, perdón. Sí señor presidente, muchas gracias. No, no va a ser suficiente para el cien por cien, hemos hecho un esfuerzo presupuestario muy importante, hemos incrementado de nueve meses a doce, como sabe la cobertura de las ayudas, algo que se ha planteado muchas veces en estas Cortes.

Y a pesar del importante esfuerzo presupuestario, como ha ocurrido el año pasado y las anteriores no llegaremos al cien por cien, se lo puedo asegurar.

La señora diputada ZAPATER VERA: Bueno, pues no es lo que nos estaba, uy...

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Doña Berta, digo que tiene dos minutos ahora, adelante.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias presidente, perdón. Que no es lo que nos había dicho hasta ahora, hasta ahora en todo momento en alguna de las ocasiones en las que yo había podido hablar con usted de vivienda, nos decía que sí que iban a llegar con ese importe.

Yo hacía una regla de tres, que es una cosa tan sencilla como si 5,8 millones que fueron en 2016 fueron para nueve meses y se quedaron quinientas personas fuera porque no había partida suficiente. Para este 2017, para doce meses, planteaban siete millones, pues la regla de tres me salía ocho.

Por tanto, hay un millón de euros, ahí de diferencia que sí cumpliendo los requisitos o las características de 2016, pues no se queden fuera. Es decir, se ha permitido aumentar a doce meses. Esto a lo que... luego en las siguientes preguntas supongo que me permitirá poder hablar sobre esta cuestión.

¿Qué van a hacer, van a dejar gente fuera? ¿Van a reducir los importes de las ayudas a un menor número y a mayores personas para atender? Bueno, yo creo que ha habido mas partida para las ayudas al alquiler. Pero no hay que olvidar que este aumento en la partida, fue a costa de quitar las ayudas de regeneración urbana, los ARRUS para los que en el 2016 hubo cinco millones trescientos setenta y nueve mil quinientos cuarenta y nueve. Que en este 2017, el gobierno decidió no sacar.

Nosotros, nuestro grupo concretamente por supuesto que las ayudas de alquiler sí, pero lo que es verdad que las ayudas a la regeneración y renovación son las que realmente hacen los cambios en las políticas y no sólo van a paliar las necesidades de las personas. Es decir, la regeneración a lo que nos lleva es a evitar esos guetos. Al final son ayudas de alquiler con unos importes muy bajos, no hay que decir que son seiscientos euros de máximo o dos mil quinientos euros al año. Y por lo tanto, dejando de lado estas ayudas a la regeneración pues nos podemos encontrar con que esa situación sea diferente.

Muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Muy bien, señor consejero.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Sí, señora Zapater, fíjese. Incrementamos la partida destinada a ayudas al alquiler en el 2016 respecto del 2015 en un 20%. Pasamos del 2015 4,7 millones a 5,7 millones en el 2016. De esos 5,7 millones en el 2017 hemos pasado a 7,6 hubo siete millones en el proyecto de ley de presupuestos, nadie enmendó, usted tampoco para que incrementáramos esta partida.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

Le quiero recordar, que ha sido el Gobierno quien a través de modificación presupuestaria ha incrementado en otros seiscientos mil euros y estamos ya en siete millones seiscientos mil euros, siete millones quinientos noventa y siete mil euros. Fíjese, esto es un incremento del 2017 respecto del 2016 del 32%, pero es un incremento del 2017 respecto del 2015, en dos años, del 58,71%. Hemos incrementado casi el 60% en dos años para poder atender al máximo número posible de personas que necesitan las ayudas al alquiler.

Hemos hecho además un cambio de criterio. Como saben el año pasado estimamos que para llegar a más gente lo limitábamos de abril a diciembre, este año hemos incorporado los doce meses, eso ya es una primera cuestión que va a hacer que evidentemente nos vamos a centrar en las personas más vulnerables, que más necesitan la ayuda a la hora de baremar. Y además, ha habido más solicitudes.

Esto es objeto de otra pregunta que me ha hecho, después le daré los datos de los que podemos disponer. Pero -como le digo- a pesar de este incremento de casi el 60% desde que entramos en el Gobierno, a pesar y al haber un mayor número de solicitantes, pues evidentemente no vamos a llegar a cien por cien. Posiblemente vamos a llegar a números muy similares al año pasado, pero con doce meses. Es decir, con una vida mayor a la mayoría de la gente.

Y por cierto señora Zapater, con lo preocupada que estaba usted porque sólo dábamos un mes de plazo, ya ve que al final no ha habido ningún problema gracias al trabajo que se realizó desde la dirección general, la directora general y su equipo de hacer muchísimos viajes, muchísimas reuniones para explicar a todo el mundo las ayudas al alquiler.

Gracias a esa promoción, gracias también a los medios de comunicación, gracias al trabajo conjunto conseguimos que se enterara más gente. Ha habido muchas solicitudes, ha habido mucha solicitud también de información. Y finalmente -como le digo- no ha habido ningún problema con el plazo.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Doña Berta, siguiente pregunta.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias presidente.

¿Qué plazos baraja el Gobierno para resolver las ayudas financieras al alquiler de 2017? Usted hizo mención a finales de octubre, esta pregunta ha llegado quizá un poco pronto.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Señor consejero.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Sí, gracias señor presidente.

Los plazos que se establecen en la orden de convocatoria y sobre todo un plazo final que tenemos que cumplir, que es que el 31 de octubre, o sea ya, tenemos que notificarle al Ministerio de Fomento las resoluciones. Es decir, que tenemos de ahora al 31 de octubre para terminar toda la tramitación.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Doña Berta.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias presidente.

Bueno, claro, ha cambiado también un poco por leyendo las convocatorias. En el 2016 como sólo era nueve meses y ustedes plantearon un solo pago en diciembre, que correspondía a abril y diciembre, lo de los nueve meses aproximadamente unos mil ochocientos euros máximos por familia. Y en este 2017 plantean dos pagos, un primer pago entre noviembre y diciembre, los seis primeros meses, eso pone en la convocatoria. Y en el primer trimestre del 2018, las seis meses, los últimos del 2017.

A ver, el planteamiento, yo considero las personas que reciben estas ayudas ustedes... además yo recuerdo a la directora general que tenemos aquí hoy que decía: “el año pasado más de seis mil familias con dificultades para llegar a fin de mes tendrán un poco más de desahogo”. Si se pagan con plazos tan alargados, desde luego esas personas previamente tienen que pagar ese dinero.

Es decir, yo considero que el primer trimestre del 2018 se queda muy largo para que esas personas que realmente estén en una emergencia social tengan que hacer frente a esa cuestión. Desde luego si se usa para el alquiler y lo tienen que ser previamente, pues no lo van a poder usar para otra cuestión entonces el tema...

Las ayudas al alquiler desde luego inciden directamente en la calidad de vida de los ciudadanos, desde luego. Pero lo que sí que tenemos claro es que no resuelve la situación. Yo me gusta, solo decir una frase que decía Benjamín Franklin que decía: “yo creo que lo mejor de hacer el bien a los que menos tienen no es darles limosna, sino hacer que puedan vivir sin recibirla”.

Dentro de su política de vivienda nos ha hablado de muchas cuestiones, desde luego las ayudas al alquiler son unas ante un momento puntual y necesario, que desde luego este grupo no pone en duda. Pero que existen otras medidas para fomentar el alquiler.

El decreto ley le ha salido un poco regular, la ley de vivienda tenemos por ahí en *stand by*, las expropiaciones a los bancos se han quedado en agua de borrajas.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

Entonces, pues bueno yo creo que las ayudas como tal al alquiler, simplemente como ayudas al alquiler, desde luego creo que no van a solucionar, la emergencia social señor de raíz.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Señor consejero.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Sí, señor presidente.

Previamente señora Zapater, una cuestión conceptual. Estas ayudas no están dirigidas a las situaciones de mayor vulnerabilidad y emergencia social, señora Zapater, en absoluto. Estas ayudas están dirigidas a otro sector de la población, que es lo que a veces nos cuesta que entiendan ustedes. Hay que trabajar para toda la población, para todos los segmentos de población, para esas personas en riesgo de exclusión, hay otras medidas, ¿no, señora Zapater? Éstas. Mire un dato que creo que es muy expresivo, de cómo se trabaja en la dirección general y en las tres subdirecciones de Vivienda, en el año 2015 el plazo que necesitaban para resolver fue diez meses, diez meses para hacer toda la tramitación.

El año pasado cinco meses y diez días, ya nos vamos como ve a la mitad, teniendo más solicitudes. En este ejercicio, el plazo de la resolución para el 2017, va a ser como máximo de tres meses y dieciséis días, en tres meses y dieciséis días van a hacer un trabajo ingente, porque el número de solicitudes crece y porque como le digo, es un trabajo complicadísimo de desarrollar.

En cuanto a los plazos, pues sabe que arrancamos cuando pudimos en junio, cuando tuvimos ya los presupuestos, ya se autorizó para la firma del convenio y para hacer la convocatoria condicionada evidentemente a la firma del convenio, convocamos el 7 de julio, dimos un plazo, el 14 de julio se publicó, dimos un plazo hasta el 14 de agosto, para las solicitudes y gracias a que llegamos a tiempo, firmamos el convenio ya el 26 de julio, con lo cual ya era firme la convocatoria.

Después muchísimo trabajo porque hay que ver una a una, miles de solicitudes y requerir de subsanación, se fueron presentando pues fíjese en Zaragoza, se requirió subsanación a tres mil trescientas sesenta y nueve personas, en Huesca a setecientos seis, en Teruel a ciento cuarenta y tres, no le voy a contar el trabajo administrativo que supone esto, plazos en los que mucha gente, la mayoría subsanó y otros no. Hoy mismo se ha publicado el desistimiento de los ciudadanos y ciudadanas que no atendieron el requerimiento en plazo de subsanación.

Finalmente hoy mismo, ha sido una casualidad, no es algo que estaba buscado, se han reunido las comisiones de valoración, ya se habrá resuelto hoy, se elevará la propuesta de resolución a la directora general que tendrá que resolver de forma rapidísima porque -insisto-, que

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

el 31 de octubre tenemos que haber justificado, tenemos que haber mandado la resolución de la subvención al Ministerio de Fomento.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Aunque no sea precisa su asistencia, saluda a la directora general de la Vivienda y Rehabilitación, doña María Teresa Andreu. Continuamos, por tanto tercera pregunta, doña Berta.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias, presidente. Cuántas solicitudes, aunque sí que ya algún dato ya hemos visto en prensa ha recibido el departamento de Vertebración, para las ayudas financieras (...) 2017.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Adelante, don José Luis.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Sí, señor presidente. Solicitudes que cumplan los requisitos y por lo tanto, estuvieran en condiciones debe obtener finalmente la ayuda, ha sido un total de seis mil setecientos cincuenta y cuatro.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Doña Berta.

La señora diputada ZAPATER VERA: Gracias. Bueno, usted ha dicho que se han requerido mucha documentación, el dato que tenía yo de los solicitantes inicialmente eran aquellos nueve mil, esos posibles aluviones a los que siempre nos plantean que los que iban a recibir aluviones de peticiones, bueno. Lo que sí que es verdad, que también entendíamos que como pasó en el 2016, en el que solo el 57,14 se aceptaron, es decir, casi un sesenta por ciento, un 30% porque no cumplían los requisitos y un 9% porque se quedó sin partida.

Por lo tanto, seis mil setecientos cincuenta y cuatro, que seguramente de ahí, como ya bien ha dicho, habrá gente que se quedara fuera, pues porque no habrá partida, pues, y también porque hay personas que presentan y que luego y que luego no cumplen los requisitos. Una de las cuestiones que también nos sigue preocupando, que en el último año ha aumentado casi un veinte por ciento el precio del alquiler, situando a Zaragoza en setecientos setenta y un euros de media el alquiler y usted sabe que estas ayudas, usted dice, no son para emergencia social, pero desde luego la gente tiene que ir al mercado de alquiler y ver la oferta que hay en el alquiler.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

Como le digo, Zaragoza se ha situado en una ciudad, la trece ciudad más cara, que ha subido más en el alquiler y era una de las que han subido más como digo, en el precio de alquiler y estas ayudas nos da la sensación o nos siguen preocupando, porque creemos que van a ir para aquellos alquileres más bajos, en condiciones peores y que serán importes que como le digo que no, no permitan poder acceder a viviendas de calidad.

Como bien nos ha dicho, 2017 no se va a poder cubrir el cien por cien, quedaron fuera como le digo, quinientos el pasado, veremos a ver este año, cuántos quedan fuera y bueno, pues esperaremos las resoluciones que como le he dicho, estamos ansiosos de esa ley de vivienda, estamos viendo que no sólo se planteen las ayudas al alquiler, como la única medida asistencial de este Gobierno, sino que realmente haya medidas en serio, para atender a los ciudadanos de Aragón. Nada más y muchas gracias.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): José Luis Soro.

El señor consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (SORO DOMINGO): Gracias, señor presidente. Señora Zapater, como le digo, las solicitudes que han cumplió requisitos, son seis mil setecientas cincuenta y cuatro. Pero las solicitudes presentadas, que también hay que tramitar, son muchísimas más. Las presentadas sin entrar así cumplan requisitos o no, han ascendido a ocho mil quinientas noventa y una, ocho mil quinientas noventa y una solicitudes presentadas, que después de muchas de estas como le dicho, se ha pedido la subsanación de cuestiones que faltaban, de defectos en la solicitud.

En la mayoría han respondido y las que hemos publicado hoy, son las que se tienen por desistidas, por lo tanto se archivan los expedientes. De las ocho mil quinientas noventa y una presentadas, las que han entrado a baremar, las que hoy se han baremado hoy mismo, se han baremado son siete mil quinientas setenta solicitudes, que igualmente como digo, hay que comprobarse cumplen o no los requisitos y finalmente sale esa cifra de seis mil sesenta cincuenta y cuatro.

Es decir, que el trabajo real, administrativo, intenso en poquísimo tiempo, con los medios de los que disponemos, es realmente es muy superior a que a los que al final han cumplido los requisitos. Como le digo hoy mismo han sido las comisiones de valoración, no tengo todavía desgraciadamente los datos definitivos, sí que le puedo decir, que con los datos que ya conocemos que son Teruel y Huesca, de Zaragoza no ha dado tiempo, llevan desde las ocho de la mañana, pero no ha dado tiempo todavía a disponer de datos definitivos.

(Transcripción provisional realizada por empresa externa)

[Esta transcripción tiene carácter provisional, está sujeta a posterior revisión y corrección, y carece por tanto del valor de una publicación oficial]

Los datos de las personas que cumplan requisitos, que han obtenido finalmente la ayuda, es muy similar al año pasado, a pesar de haber incrementado de nueve a doce meses, que esto es importantísimo. Porque como es una cuarta parte más para cada uno de los beneficiarios, las cifras son muy parecidas, el año pasado en Teruel hubo cuatrocientos noventa y cinco beneficiarios, que finalmente se les concedió la ayuda en Teruel, que eso sí que... dato provisional, caliente sacado del horno esta mañana de la comisión de valoraciones, son quinientos treinta y cinco, ha habido un incremento en Teruel y en Huesca.

El año pasado fueron setecientos sesenta y nueve, este año setecientos setenta y dos. Todo parece indicar que en Zaragoza viendo cómo ha sido Huesca y Teruel, no tengo ya le digo los datos, no están, si los tuviera se los daría ya, no están todavía, van a ser muy parecidos. Es decir, que vamos a llegar más o menos a esas mismas cifras, llegando como digo, a doce meses. Y será muy interesante cuando ya haya terminado la baremación también ver, cuales son los rangos de (...) a los que llegamos, cuál es las características de la población a las que estamos ayudando con estas ayudas.

En todo caso insisto, un esfuerzo presupuestario importante de 7,6 millones, a pesar de que nadie en estas Cortes, en la tramitación de la Ley de Presupuestos planteó que hiciera falta más dinero.

El señor presidente (GARCÍA MADRIGAL): Gracias, don José Luis Soro Domingo, consejero y al equipo que le asiste y le acompaña. Retomamos el punto número uno, **aprobamos por asentimiento el acta**. Ruegos y preguntas. Ruego a los portavoces no representados, que se queden para fijar el orden del día próximo y que tengan felices fiestas del Pilar. *[Se levanta la sesión a las catorce horas, catorce minutos].*