

Diario de Sesiones *de la* *Asamblea de Madrid*



Número 127

7 de febrero de 2020

XI Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Miguel Díaz Martín

Sesión celebrada el viernes 7 de febrero de 2020

ORDEN DEL DÍA

1.- C-1491(XI)/2019 RGEP.12418. Comparecencia del Sr. Director General de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre proyecto de taxis a demanda en la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

2.- PNL-11/2020 RGEP.1670. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Informar a las Comisiones de Transportes, Movilidad e Infraestructuras y de Vigilancia de las Contrataciones de la Asamblea de Madrid del

actual "mapa" de contratos de concesión de servicios y contratos de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera y por ferrocarril en la Comunidad de Madrid. 2.- Elaborar, en el plazo de seis meses a partir de la aprobación de la presente propuesta, un Plan de Transporte Público regular de viajeros por carretera y ferrocarril de la Comunidad de Madrid con arreglo a las competencias y funciones del consorcio, y cuestiones conexas.

3.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

| | Página |
|--|---------------|
| - Se abre la sesión a las 10 horas y 37 minutos..... | 6525 |
| - Interviene la Sra. Lillo Gómez comunicando las sustituciones en su Grupo. | 6525 |
| — C-1491(XI)/2019 RGEF.12418. Comparecencia del Sr. Director General de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre proyecto de taxis a demanda en la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea). | 6525 |
| - Interviene la Sra. Sánchez Sánchez, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia..... | 6525-6526 |
| - Exposición del Sr. Director General de Transportes. | 6526-6529 |
| - Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Lillo Gómez, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Portero de la Torre y la Sra. Sánchez Sánchez..... | 6529-6537 |
| - Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los señores portavoces..... | 6537-6539 |
| - Intervienen, en turno de réplica, la Sra. Lillo Gómez, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Portero de la Torre y la Sra. Sánchez Sánchez..... | 6539-6544 |
| - Interviene el Sr. Director General en turno de dúplica. | 6544-6545 |
| — PNL-11/2020 RGEF.1670. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Informar a las Comisiones de Transportes, Movilidad e Infraestructuras y de Vigilancia de | |

| | |
|--|-----------|
| las Contrataciones de la Asamblea de Madrid del actual "mapa" de contratos de concesión de servicios y contratos de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera y por ferrocarril en la Comunidad de Madrid. 2.- Elaborar, en el plazo de seis meses a partir de la aprobación de la presente propuesta, un Plan de Transporte Público regular de viajeros por carretera y ferrocarril de la Comunidad de Madrid con arreglo a las competencias y funciones del consorcio, y cuestiones conexas. | 6545-6546 |
| - Interviene la Sra. Cuartero Lorenzo, en defensa de la proposición no de ley. | 6546-6547 |
| - Intervienen, para fijar su posición, la Sra. Lillo Gómez, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Nolla Estrada. | 6548-6553 |
| - Interviene, en turno de réplica, la Sra. Cuartero Lorenzo. | 6553-6554 |
| - Intervienen, en turno de dúplica, la Sra. Lillo Gómez, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Nolla Estrada. | 6554-6557 |
| - Interviene el Sr. Vinagre Alcázar comunicando las sustituciones en su Grupo. | 6557 |
| - Votación y rechazo de la proposición no de ley. | 6557 |
| — Ruegos y preguntas. | 6557 |
| - No se formulan ruegos ni preguntas. | 6557 |
| - Se levanta la sesión a las 12 horas y 33 minutos. | 6557 |

(Se abre la sesión a las 10 horas y 37 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Se abre la sesión. Buenos días. Antes de entrar en el orden del día, como primera cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los Grupos Parlamentarios que, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, anuncien las sustituciones habidas en los mismos con la finalidad de que consten en acta.

La Sra. **LILLO GÓMEZ**: Vanessa Lillo por Sol Sánchez.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tomamos nota de la sustitución del Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie. Comenzamos con el primer punto del orden del día.

C-1491(XI)/2019 RGE.12418. Comparecencia del Sr. Director General de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre proyecto de taxis a demanda en la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

Comparece el ilustrísimo señor Director General de Transportes, don Abel Bueno García; si puede, por favor, tome asiento. *(Pausa.)* Se inicia el debate con la intervención del señor portavoz del Grupo Parlamentario que ha instado la comparecencia al exclusivo objeto de precisar las razones que motivan la comparecencia; por tanto, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Ana Sánchez por un tiempo máximo de tres minutos.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Gracias, Presidente. Buenos días, y bienvenido de nuevo a esta Comisión, señor Director General. Hace unos meses –imagino que se acuerda- le pregunté por este proyecto que el Grupo Parlamentario Socialista entendía que podía dar solución a los problemas de movilidad de los municipios rurales de esta Comunidad. Como decía entonces, también hay una España vaciada en la Comunidad de Madrid. Nos comentó que era un proyecto en desarrollo y que nos daría más información más adelante. La verdad que nos parece imprescindible que usted nos cuente cómo está evolucionando este proyecto de transporte a demanda en la Sierra Norte, porque, como sabe usted, este proyecto fue una idea de la Mancomunidad Valle Norte de Lozoya y fue tan exitoso el proyecto que su jefe y anterior presidente de la Comunidad de Madrid, cuando estaba en las filas del PP, nos compró la idea, y tanto le gustó que fue una medida del programa electoral del Partido Popular; por lo tanto, nos parece imprescindible que nos cuente cómo se está desarrollando. ¿Por qué? Porque todo son exigencias por parte de su Dirección General. En todas las reuniones que tienen los representantes públicos de la mancomunidad cada vez que se reúnen con ellos cada día hay una exigencia nueva. Por lo tanto, creemos que es un proyecto imprescindible para revitalizar los municipios rurales de esta Comunidad.

También nos gustaría saber cómo está evolucionando el proyecto piloto de autobuses a demanda, que ustedes publicitaron creo que hace dos meses. Cuando ustedes lo anunciaron, los

propios alcaldes no conocían la medida; si la hubiesen conocido, al menos la hubieran podido publicitar, y pasaría de ser un proyecto piloto a tener algo de continuidad en el tiempo, pero ya le digo que a día de hoy ningún vecino ni vecina de la zona conoce el servicio porque no está puesto en marcha, a pesar de anunciarlo ustedes hace dos meses como realidad. Por lo tanto, queremos saber qué planes tienen también para la implantación de estos proyectos para otros municipios rurales de la Comunidad de Madrid, los municipios también despoblados del este, sureste y oeste de la Comunidad de Madrid, que además están integrados en la estrategia de revitalización de los municipios rurales de la Comunidad de Madrid.

Como esta mañana nos hemos levantado con otro anuncio más de que los taxis a demanda llegan a 10.700 vecinos de la Sierra Norte de Madrid, queremos saber cuándo de verdad se va a poner en marcha, porque los alcaldes y alcaldesas de la mancomunidad han hecho sus deberes, ya han presentado un proyecto, y queremos saber qué hay de verdad en ello y cuándo, de verdad, va a ser una realidad. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sánchez. A continuación, y por un tiempo máximo de diez minutos, interviene el ilustrísimo señor Director General de Transportes, don Abel Bueno García.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Bueno García): Gracias, señor Presidente. Señoras y señores diputados, muy buenos días. Comparezco hoy ante esta Comisión a petición del Grupo Parlamentario Socialista, como bien ha explicado su portavoz, para informar sobre el proyecto de taxis a demanda en la Comunidad de Madrid, y más concretamente acerca del proyecto piloto que estamos desarrollando en la Sierra Norte de Madrid en coordinación con la mancomunidad de servicios del Valle Norte de Lozoya.

La Comunidad de Madrid es consciente de que uno de los grandes retos a los que se enfrenta nuestro país es el cambio demográfico y el fenómeno de la despoblación de las regiones y zonas rurales con sus diversas repercusiones tanto económicas como sociales y medioambientales. Prueba de ello es la creación de la Comisión de estudio para abordar el reto demográfico y la despoblación, que fue aprobada ayer por unanimidad de todos los Grupos. El despoblamiento es, a día de hoy, una realidad, situándose determinadas zonas locales en un riesgo cierto de desaparición a medio o largo plazo, siendo sus consecuencias negativas para la economía y las perspectivas futuras de las zonas geográficas afectadas al perder consumidores, mano de obra, atractivo para la inversión, masa crítica, y economías de escala para la provisión de todo tipo de servicios y bienes tanto privados como públicos.

En este sentido, la Comunidad de Madrid ha asumido el compromiso de establecer una estrategia global y transversal que haga frente efectivo al fenómeno de la despoblación, estrategia que conlleva el impulso de diversas iniciativas de fomento y cooperación en orden a minorar y, en su caso, paliar los efectos negativos de esta situación.

La estrategia adoptada en 2018 para revitalizar los municipios rurales de la región y evitar su despoblamiento se extenderá, al menos, hasta el año 2021, y está integrada por un total de 60 medidas, cuyo objetivo es atraer y arraigar a la población joven en 78 municipios de la Comunidad con menos de 2.500 habitantes, de los cuales 41 se localizan precisamente en esta Sierra Norte.

Entre las medidas contempladas, cuya puesta en marcha corresponde a la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, se encuentra la iniciativa que hoy nos ocupa, la número 40, relativa al proyecto de servicio a la demanda de transporte colectivo en los municipios de la Sierra Norte para comunicarlos con aquellas localidades que disponen de parada de autobuses que conectan con la capital o con otros grandes municipios.

En las zonas rurales, que, como en el caso que nos ocupa de la Sierra Norte se caracteriza por una baja densidad demográfica y una gran extensión superficial, el transporte tradicional -basado en líneas regulares con itinerarios prestablecidos y sujeción a calendarios y horarios prefijados, empleando vehículos de alta capacidad que, en nuestro caso, la Comunidad de Madrid, es llevado a cabo por el Consorcio Regional de Transportes a través de concesiones con distintos operadores- no resulta eficiente ni desde el punto de vista económico ni desde el punto de vista funcional, ya que, en la mayoría de los casos, los vehículos se encuentran infrutilizados mientras los costes se mantienen fijos. Estos sistemas tradicionales de líneas regulares conllevan un alto coste operativo que obliga a las Administraciones Públicas a reducir el número de expediciones para contener y racionalizar el gasto público.

En contraposición con el citado sistema tradicional llevado a cabo por el Consorcio, se propone implantar un servicio de transporte a la demanda que se preste de forma irregular; esto es, sin sujeción a itinerario, calendario ni horario prefijado, solo condicionado a una solicitud previa por parte de los usuarios. Esta modalidad, entre otras cosas, permite que el servicio de transporte se realice únicamente cuando existe una demanda real del mismo y que pueda prestarse con vehículos de menor capacidad, mucho más versátiles y con unos costes operativos mucho más reducidos. Este sistema busca, por tanto, priorizar la máxima ocupación del vehículo optimizando y variando sus rutas y horarios de expedición e invirtiendo el tradicional sistema de coste por kilómetro para llevarlo a un sistema de coste por usuario.

En base a esto, y tras analizar y evaluar las distintas zonas de la Comunidad de Madrid, hemos detectado que la Sierra Norte de Madrid, debido a su elevado grado de envejecimiento de la población, a su baja densidad demográfica y a su elevada extensión superficial, se ha visto afectada en mayor medida que otras zonas rurales de nuestra Comunidad por el problema de la despoblación. Ello justifica, por tanto, que sea esta la zona elegida para poner en marcha el proyecto piloto de transporte a la demanda, el cual no pretende sustituir al transporte público de líneas regulares sino complementarlo y mejorarlo manteniendo siempre un coste asumible para el usuario y para la Administración.

La alternativa elegida para solventar esta problemática, de acuerdo con las competencias de esta Dirección General, es el transporte a la demanda mediante vehículos con licencia de autotaxi debido a su compatibilidad y complementariedad con otro servicio de transporte, al que usted ha hecho referencia, que está siendo llevado a cabo por el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, por medio de vehículos de alta ocupación, o sea, por medio de autobuses.

Para ello, y con el fin de dotar de una solución de mayor flexibilidad, estabilidad y robustez, se ha establecido el área territorial de prestación conjunta Sierra Norte de Madrid de los servicios de transporte de viajeros en automóviles de turismo, autorizada mediante Resolución de esta Dirección General de fecha 12 de junio de 2019, a petición del Presidente de la Mancomunidad de servicios Valle Norte del Lozoya y previa conformidad de todos los municipios afectados. Este APC, integrado en su origen por diez municipios, tiene un total de nueve licencias de autotaxi para atender a una población de 3.094 habitantes. Próximamente este APC será ampliado de forma que quedará integrado por un total de 30 municipios, o 42 núcleos históricos de población, con un aumento de licencias activas a 20 y dando servicio a una población de 10.734 habitantes. De estos 30 municipios, hay dos, Buitrago del Lozoya y Lozoyuela, que son considerados municipios receptores, mientras que el resto son considerados municipios emisores.

Es importante destacar que esta medida, la creación de este APC constituye en sí misma una mejora del transporte en la Sierra Norte de Madrid ya que permite a los titulares de las licencias de autotaxi de los municipios integrados en la misma operar y prestar servicios en la totalidad del área con independencia del municipio en el que estén residenciadas sus licencias, siendo así que el transporte entre estos municipios, que anteriormente tenía la consideración de transporte interurbano, pasa ahora a considerarse como urbano, quedando sujeto a la normativa reguladora del citado APC recogida en el anexo de la mencionada resolución de la Dirección General de Transportes.

Además, en dicha resolución se establece que la Mancomunidad de servicios Valle Norte del Lozoya será el órgano gestor del APC, por lo que, aun cuando cada ayuntamiento mantiene sus competencias en materia de concesión de licencias, será aquella la que, con sujeción a la normativa general, realizará las funciones de regulación y ordenación del servicio del taxi en el territorio de que se compone. Esto aportará uniformidad de criterios, homogeneidad en las soluciones y aprovechamiento de posibles sinergias entre los distintos municipios integrados en materia de transporte mediante vehículos autotaxi, algo similar a lo que ya ocurre en el APC de Madrid del que el Ayuntamiento de Madrid es el gestor y está constituido por 46 municipios.

Dicha mancomunidad, en base a su condición de gestor del APC, aprobará la ordenanza reguladora del servicio de transporte a la demanda en la que se preverá la posibilidad de taxi compartido y de servicios precontratados a precio cerrado, soluciones habilitadas a través del Decreto 35/2019 de 9 de abril, que modifica el Reglamento de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo, aprobado por Decreto 74/2005, con el fin de introducir una modernización del sector del taxi, lo que supone una mejora adicional para el servicio del transporte público en la zona y, más concretamente, para el servicio prestado por medio de vehículos taxi.

El último paso del proceso, una vez solventados los inconvenientes previos, y acreditados los requisitos necesarios por parte de la mancomunidad de servicios Valle Norte del Lozoya, será la firma de un convenio de colaboración, el cual tiene por objeto instrumentar la concesión de una subvención a la mancomunidad de servicios Valle Norte del Lozoya al amparo de lo establecido en la ley de subvenciones de la Comunidad de Madrid. En dicho convenio se definirán los términos de la colaboración entre la Comunidad de Madrid -a través de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras y más concretamente de esta Dirección General, y la citada mancomunidad- para la puesta en marcha del proyecto piloto de transporte a la demanda en el APC Sierra Norte de Madrid.

Este proyecto pretende ampliar, optimizar y complementar la oferta de transporte público existente en aquellos municipios de la Sierra Norte con una población inferior a 450 habitantes, garantizando de esta manera el acceso a los servicios básicos, así como al transporte regular disponible en los municipios de mayor población, y extenderlo a todos los ciudadanos en igualdad de condiciones y con el objetivo primordial de minimizar al máximo el coste de cada usuario transportado.

La finalidad última del proyecto es contribuir al plan para la revitalización de estos municipios, frenando la actual tendencia de despoblación de la zona y favoreciendo nuevos asentamientos en aquellos municipios menos activos por su dotación de servicios y conexiones de transporte. Es un proyecto ejemplar por su capacidad generadora de reequilibrio social y correctora de desigualdades, facilitando la intercomunicación entre los municipios de la zona y contribuyendo al arraigo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Director General. Seguidamente se abre un turno para los representantes de los diferentes Grupos Parlamentarios, interviniendo de menor a mayor, al objeto de fijar posición, hacer observaciones o formular preguntas sobre lo informado, por un tiempo máximo de siete minutos. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie tiene la palabra su portavoz, doña Vanessa Lillo. Gracias.

La Sra. **LILLO GÓMEZ**: Gracias. Buenos días, Presidente. Buenos días, señorías. Muchas gracias al compareciente, al Director General. Estas cosas del desdoblamiento llegan a unos límites insospechados cuando nos sustituimos. De antemano, pido disculpas por el intrusismo que por mi parte voy a hacer hoy en esta Comisión sustituyendo a la diputada Sol Sánchez, y espero estar a la altura. Agradezco la comparecencia que nos ha hecho aquí para explicar este proyecto, pero mentiría si no dijese que me surgen algunas dudas que voy a plantear.

Una de ellas -soy consciente de que no es competencia solamente de esta Comisión- tiene que ver con el plan de revitalización. Por tanto, al menos plantear que no nos olvidemos que si bien es necesario que ese plan de revitalización acabe o disminuya esas desigualdades, estas no solo lo son por la facilidad de movimiento entre ellos sino que, quizás, el vaciamiento que estamos viendo en muchas poblaciones por falta de servicios públicos. Es decir, tampoco creo que el objetivo sea garantizar que tengan una mayor accesibilidad a un servicio público, a un centro de salud, a unos

servicios sanitarios y se puedan desplazar mejor a otro pueblo sino, al final, garantizar que en su propio municipio, donde está viviendo esa población, se tenga acceso a un trabajo, a un sistema educativo, sanitario... Repito, soy consciente de que esta es una competencia que excede a esta Comisión, pero, bueno, dentro de ese plan no olvidemos que esto también ayuda a disminuir esas desigualdades.

Respecto a este plan y sobre esta estrategia, esa medida número 40 habla de que no era útil o viable el modelo tradicional de esas concesiones con operadores y que por eso es hacerlo a demanda no con itinerarios fijos. Yo le pregunto sobre esa demanda –y entiendo que formará parte del convenio–: ¿cuándo se considera que será útil ese desplazamiento? Es decir, ¿cómo se va a establecer? Si no va a ser a ritmos fijos, si va a ser a demanda, ¿cuáles van a ser los datos necesarios que indiquen cuándo un itinerario va a ser útil, va a ser rentable...? No sé cuáles van a ser los mecanismos. Por otro lado, usted no ha dicho nada, pero viendo ese convenio, los términos de colaboración en la mancomunidad, con las subvenciones y todo, me gustaría saber si este servicio va a ser cien por cien público o quizá estamos hablando de la uberización del transporte. Me gustaría también que aclarase, cuando habla del número de licencias, si esto abre la puerta a la uberización. Ya que estamos hablando de taxis a demanda y de itinerarios a demanda, es inevitable que nos venga a la cabeza el servicio de transporte a demanda, que es la uberización; por lo tanto, decirle, evidentemente, que nosotros estamos en contra de ese modelo de transporte.

Sobre ese convenio de la mancomunidad, nos gustaría que nos pudiese dar algún detalle sobre si también se van a establecer exigencias o requisitos a los municipios; en caso de incumplimiento, cuál sería el planteamiento. Porque nos estamos encontrando, no solamente en transportes sino también cuando se hacen convenios o concesiones, con que en el texto viene recogido qué sucede en caso de incumplimiento, qué sucede si una de las partes no cumple con sus objetivos -está recogido en los papeles-, pero luego vemos que no pasa nada. Queremos saber si tienen previsto un periodo de evaluación o qué tiempo de duración tendría este plan, porque entiendo que toda política pública tiene que tener unos indicadores para garantizar el éxito o no de esa política pública y unas medidas correctoras, entonces, queremos saber si se plantean unos plazos para hacer esa evaluación y las medidas correctoras. Simplemente para terminar, le vuelvo a insistir en que cuando habla de esas licencias y de las licencias emisoras y las que reciben, que son de nueve a veinte licencias, queremos saber si estamos hablando de que va a ser un servicio cien por cien público o estamos hablando de otro modelo de gestión. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra su portavoz, don Javier Pérez Gallardo, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor Presidente, y muchas gracias también, señor Director General, por venir hoy aquí a comparecer. Realmente tengo más dudas ahora que antes de empezar la sesión sobre este plan. Creo que usted se ha limitado a contarnos un poco las líneas generales, pero ni siquiera las han dado y a mí por lo menos me quedan más dudas. Quiero

sumarme un poco a varias de las ideas que ha dicho la anterior portavoz, porque claro, ya existe el transporte público a demanda mediante sistemas de VTC, mediante taxis y todo esto; entonces, ¿a qué se refiere? ¿Cuál va a ser la gran diferencia?

Principalmente, bajo mi punto de vista, lo importante es qué coste va a tener para el usuario, si va a estar incluido, por ejemplo, el Abono Transportes –va por ahí- y, luego, en cuanto a los itinerarios, ¿van a ser por paradas, aunque no sean itinerarios fijos? Porque no es lo mismo que desde los pueblos vayas hasta los puntos del intercambiador de la ciudad u otros núcleos urbanos o simplemente sea a una calle con dirección exacta. Queremos saber mediante qué plataforma va a ser, cómo se va a realizar, qué medio se va a utilizar y, luego, sobre todo, los plazos. Creo que sería importante saber de qué plazos estamos hablando y cuándo se va a empezar a instaurar este proyecto piloto.

También me quería sumar a una petición que ha hecho la anterior portavoz, que es saber qué criterios van a ser los que digan qué es bueno o malo, o qué ha salido bien o mal y hasta qué punto serán pocos o muchos los usuarios. En cuanto el plan, al hilo de su intervención, me surgen las dudas de qué ventajas va a tener al final el usuario al poder utilizar este sistema frente al propio servicio de taxis o frente al propio servicio de VTC, porque claro, es una realidad que en la Comunidad de Madrid hay muchos municipios, sobre todo en los que usted ha mencionado de la Sierra Norte, que no tienen un buen sistema de transporte público que les conecte, no solamente entre el resto de municipios sino con la capital.

Este sistema de transportes, esta red de transporte, ya dijimos nosotros en la anterior comparecencia que pensábamos que se debería volver a dimensionar desde cero, porque ha cambiado mucho la población; por ejemplo, en Madrid, con respecto a las licencias de taxi, que es un poco lo que tratamos si este plan se va a llevar con taxis, desde hace casi veinte años las licencias de taxis han disminuido, sin embargo, ha subido la población en Madrid. Esto ha creado en el sector unas complejidades que pienso que ni la Comunidad de Madrid ni el Gobierno central han sabido resolver y no las están resolviendo. Entonces, queremos saber cómo afecta este plan concreto al sector del taxi. Ahora mismo, una de las peticiones que está haciendo el sector del taxi es dejar de estar tan regulados y este plan, ¿va a ser una regulación más para este sector? Porque claro, si va a ser a otros precios, ¿cómo les va a afectar a ellos?

De todo esto depende poder decir que esto va a ser un plan ejemplar que lleve a que los ciudadanos puedan estar más conectados y puedan moverse con mayor libertad, porque todas estas cuestiones creo que afectan bastante a que sea ejemplar o sea un desastre de plan. Poco más. Simplemente quería que, en la medida que tengan esa información, aunque esté todavía muy en el aire, que ahondara un poco más en esto, en realmente cómo se tiene pensado a nivel presupuestario, cuánto va a pagar el usuario o cómo se va a hacer, si va a ser otro tipo de abono, es decir, cómo lo tienen pensado, cómo va a afectar también al sector del taxi y los plazos que tienen pensados para la ejecución del plan. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Buenos días. Muchas gracias. Lo primero quiero darle las gracias por su comparecencia hoy aquí. Cuando conocimos en 2018 esta medida 40, cuando se presentó la Estrategia para Revitalizar los Municipios, inicialmente la valoramos de forma positiva, sobre todo por esa ruptura de la radialidad en la Sierra Norte y por acercar los municipios realmente a servicios que están bastante desagregados. Desde junio de 2018 hasta ahora, bueno, tenemos una noticia publicada hace un rato que ya nos cuenta varias de las cosas que usted nos ha contado hoy; entonces, algunas cosas las veníamos conociendo desde hace un ratito, pero igualmente tengo varias preguntas.

En 2019 este piloto tenía un presupuesto de 600.000 euros que en teoría estaban dirigidos a los trámites para la declaración del área de prestación conjunta, pero lo que no hemos conseguido todavía saber es cuál es el cronograma y, por tanto, el desglose presupuestario de forma anual para este proyecto y nos gustaría que nos lo pudiera dar. Es decir, en 2019 se presupuestaron estos 600.000 euros y queremos saber si se han ejecutado del todo o no; entendemos que sí, dado que esta área conjunta parece que ya está configurada. Queremos saber cuáles son los planes para este 2020, 2021 y demás. Esa es la duda que nos queda: se ha hecho el área de prestación conjunta, pero el piloto, ¿acaba o no de estar en marcha? Si no está en marcha, ¿cuándo va a estar en funcionamiento?

Ha hablado usted de la demanda real que pueda haber para solicitar este servicio y coincido con la portavoz de Unidas Podemos en que nos explique cuál es esa demanda real, es decir, si únicamente es una persona la que solicita un servicio una mañana para ir de un municipio al hospital correspondiente, ¿se le va a dar ese servicio o no?

Habla también de la ampliación de nueve licencias a veinte; nosotros hemos dado por sentado, aunque esperemos que nos lo aclare, que van a ser licencias de taxi, dado que además se ha generado el área de prestación conjunta; entonces, este paso de nueve a veinte licencias, ¿cómo se va a dar? Si se van a abrir nuevas licencias o, de alguna forma, se abre la posibilidad de que haya licencias que se trasladen, digamos, de área de prestación conjunta para aprovechar las licencias que ya tienen.

También queremos saber en estos cronogramas cuándo y cómo va a ser la evaluación; es decir, si ponen en marcha el piloto, pongamos que en 2020 y se evalúa en 2021, qué tipo de objetivos e indicadores van a hacer que ese piloto siga hacia adelante o no, porque no hemos conseguido encontrar ni esos objetivos ni esos indicadores para evaluar si el piloto ha funcionado o no.

Respecto a la parte del pago, tanto por la parte del usuario como de la Administración, nos gustaría saber si son servicios que son deficitarios, como puede ser el servicio de transportes habitual. Claro, el Consorcio tiene una tarifa de equilibrio que paga lo que el usuario no está cubriendo. Aquí queremos saber, si va a haber una parte que no está cubierta, quién la cubre, qué tipo de organismo,

de espacio, genera esa subvención y si tienen más o menos calculado el porcentaje de subvención que va a ser necesario. Obviamente, luego, con modificaciones, pero, igual que en Metro Ligero estamos en un 90/10 por ciento y el transporte público debería tener un 50/50 entre la subvención pública y lo que pagamos los usuarios, queremos saber qué estimaciones tienen.

Luego también queremos saber cómo es el pago. Si este servicio de taxis, como hemos podido leer en esta noticia, va a ser contratado a través de una aplicación, si esta aplicación va a ser pública y, si es pública, si se abre al resto, porque el Consorcio no tiene una buena aplicación; por lo tanto, saber si vamos a tener una aplicación realmente y si va a ser por teléfono. Entonces, ese pago se haría durante el servicio, dado que se les dice antes lo que es, o también se habla de que, si se hace más tarde, se le recarga un 50 por ciento del servicio; queremos saber cómo se hace, si es a través de la Tarjeta de Transporte Público o si hay un servicio bancario o lo que sea; que nos puedan explicar cómo se va a dar.

También hablan, ¡claro!, del servicio de autobuses a demanda, que decían que se iba a poner una línea. Entiendo que esto no depende de usted directamente pero, bueno, dado que se mezcla y que complementa de alguna forma el servicio de taxis, pues, si sabe algo, le agradeceríamos que nos lo contara. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Sergio Brabezo.

El Sr. **BRABEZO CARBALLO**: Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias por asistir, por explicarnos cuál es la problemática y qué soluciones se van a dar a la misma. Me gustaría, en este sentido, incidir en la problemática que tenemos hoy enfrente y en cuáles son las soluciones que se están dando. Luego me gustaría finalizar con unas preguntas, para que me responda, sobre cómo se va a ejecutar el servicio de transporte, similares a las preguntas que la portavoz que me ha precedido ha hecho anteriormente.

Para empezar, sí, tenemos un problema en la Comunidad de Madrid debido a la extensión del terreno, a la baja densidad de población y, por lo tanto, un desequilibrio entre diferentes zonas que se produce dentro de nuestra región. Para ello hay soluciones y la solución que se ha puesto es una, la del transporte; ya que no todos los municipios pueden tener universidades o centros neurálgicos de trabajo o centros de negocios, obviamente, lo que hay que hacer es facilitar un mejor transporte, especialmente ahora que el transporte es uno de los ejes principales, tanto en las actuaciones de negocios como en las actuaciones entre conexiones de ciudades como también a nivel global, sentido en el que estamos trabajando. Por lo tanto, la respuesta para esta problemática es que tenemos, en un área de prestación conjunta, 41 municipios –dentro de esta área– que van a tener la flexibilidad de horario y de itinerario para poderse transportar dentro de esta zona; ya pasaremos de un coste por kilómetro a un coste por usuario. Es un medio de transporte que es complementario al público existente; por lo tanto, estamos reforzando y mejorando todavía más un transporte público de alta calidad que ya existe en la Comunidad de Madrid.

Uno de los puntos en los que me gustaría incidir, porque aquí se ha comentado y quiero dejarlo claro, ya que me preocupa el desconocimiento y me gustaría que, en pos del buen funcionamiento de la Comisión, no cayéramos en algunos errores que lo único que pueden hacer es dañar el futuro de un mejor transporte en la Comunidad de Madrid, es, por ejemplo: la representante de Izquierda Unida ha preguntado qué pasa con la uberización y hablaba del taxi a demanda. Bien, tenemos desde hace muchísimos años las dos mayores federaciones y gremios de la Comunidad de Madrid y se les llamaba a demanda; se cogía el teléfono y se les pedía a demanda, algo que solicitaban ya los propios taxistas hace veinte, treinta y cuarenta años. Por lo tanto, ¡hombre!, dar pasos atrás me parecería gravísimo. No solamente eso sino que, además, es favorable para los propios taxistas, porque siempre estarán ocupados, porque siempre tendrán la posibilidad de tener trabajo, y no les vamos a cortar esas alas. Por otro lado, también a nivel contaminación es buenísimo que sean taxis a demanda. ¿Por qué? Porque no hay nada peor que un taxi vacío; no solamente porque el taxista está perdiendo dinero sino porque, además, está circulando por toda la Comunidad emitiendo y sin dar ningún servicio a la población. Por lo tanto, por favor, no cometamos esos errores, porque me parece que sería dar pasos de treinta y cuarenta años atrás.

Por otro lado, también quiero decir al representante de Vox que tiene un compañero –que creo que hoy asiste a esta Comisión-, Íñigo Henríquez de Luna, que sabe mucho del Ayuntamiento de Madrid, y a mí me gustaría que, por favor, le explicara un poquito, porque estoy seguro de que su compañero sabe y usted hoy ha dicho unas cosas que son un poco incongruentes. El Ayuntamiento de Madrid tiene 16.500 licencias, ya que a principios de los años setenta se dieron esas licencias porque no había un transporte público suficiente para todos los madrileños. Si no me cree, se coge la tasa de taxis por habitante y verá que Madrid tiene una tasa de taxi por habitante mucho mayor de la necesaria. Por eso hay una regulación bastante grande, porque se tienen que regular los propios taxistas para que se pueda seguir permitiendo ese tipo de servicio. Ahora tenemos un mejor transporte público y, por lo tanto, los taxistas ven reducido su nivel de trabajo. Es ese el origen y hoy tenemos unas consecuencias respecto a esa problemática y, en algún momento, habrá que hacer algo con ellas.

Por otro lado, ¿cómo funciona una APC? Pues, a demanda, ¡claro! Usted ha preguntado –el representante de Vox- cómo funciona. Pues funciona como lo que es, ¡a demanda! Es que no hay otra cosa y tiene que entenderlo. Y, si no, cójase las definiciones de Área de Prestación Conjunta y lo ve; ve qué es, cómo funciona en Madrid y qué historia tiene. Es que, por ejemplo, el Área de Prestación Conjunta de la ciudad de Madrid llega hasta Alcalá de Henares; entonces, tiene que saber por qué y cuál es la problemática. Hablar de cosas de las que no se sabe al final lleva a dar soluciones a problemas que no son. En pos de la buena voluntad, me gustaría que eso lo repasara, como mínimo.

Preguntas –y finalizo con ellas- que me parece muy importante que sean respondidas, si puede ser, por favor. ¿Qué gastos de este sistema de transporte a demanda se van a subvencionar? Otra de las preguntas: ¿cómo se procederá al abono de dicha subvención? Otra pregunta más: ¿no les preocupa que este sistema de transporte a demanda se pueda solapar con los ya existentes? Otra pregunta más al respecto: ¿cómo se realizará el control y seguimiento del convenio de colaboración y

de subvención? Finalmente, quinta pregunta: ¿cómo funcionará esta solución de transporte? Estas son mis preguntas; por favor, me gustaría que las respondiera. Quiero felicitarle por la actuación y por la rapidez en la puesta en marcha de una medida que creo que va a ser, no solamente beneficiosa para los vecinos de la Sierra Norte sino también para el conjunto de toda la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor Presidente. Quiero agradecer a don Abel Bueno su comparecencia hoy aquí para explicarnos esas líneas generales del transporte a demanda en estos municipios de la Mancomunidad Valle Norte del Lozoya, como proyecto piloto. Es una iniciativa en la que yo creo que estamos de acuerdo todos los grupos políticos, porque es evidente que también desde el propio Ministerio de Política Territorial y Función Pública creo que hay una preocupación; es decir, a nivel global, a nivel de toda España y no solamente de la propia Comunidad de Madrid.

Por consiguiente, quiero animarle a que este proyecto piloto salga adelante y a que los resultados sean positivos. Creo que es interesante, por lo que han comentado los portavoces del resto de los Grupos, que nos explique un poco, a nivel de costes, qué diferencia va a haber con un taxi normal, de cara también a lo que ha comentado el señor portavoz de Ciudadanos, en el sentido de cuánto va a estar subvencionado, en el sentido de comparar costes en cuanto a lo que le puede costar a una personas que vive en la Sierra Norte respecto a alguien que coge un taxi normal en cualquier otro sitio. Yo creo que es un interés general por parte de todos.

Insisto, porque es un problema importante, ¿qué tipo de coordinación van a llevar a cabo con el Ministerio de Política Territorial en relación con la despoblación precisamente para no producir duplicidades con el Gobierno de España en el sentido de colaborar y cooperar con todos? Es cierto que favorecer el transporte a demanda en estos municipios es una idea importante y, sobre todo, lógica, porque tiene que ser complementada con otra serie de cosas para evitar la despoblación, porque en el fondo lo que se pretende es tomar medidas en relación con el transporte público que hagan que no haya tanta despoblación en estos municipios.

Me gustaría recordarles que en la Comunidad de Madrid, en el Gobierno de coalición del Partido Popular y Ciudadanos, y también anteriormente, con el anterior Gobierno, existe esta preocupación sobre la despoblación; ha habido programas muy concretos para evitar la despoblación, dotados incluso con 130 millones de euros para 78 municipios de menos de 2.500 habitantes, donde existía un plan de revitalización de las zonas rurales que no solamente trataba el transporte sino también—y lo llevamos también en el acuerdo de gobierno de 155 puntos- favorecer que los jóvenes pudieran vivir en estos municipios dotándoles, por ejemplo, de fibra de alta velocidad para internet; favoreciendo viviendas para jóvenes a precios más asequibles; haciendo más inversiones en las escuelas y en los colegios para que nadie tuviera que irse a otro municipio; ayudando a los mayores

arreglando y reformando los centros de salud e incluso haciendo otros nuevos, que son necesarios; también con el proyecto Arraigo, que es muy interesante, o fomentando la lectura en estos municipios, las residencias para mayores... Es decir que el Gobierno de la Comunidad de Madrid tiene una gran preocupación por todo esto; son muchas medidas que, en conjunto y sumadas al transporte a demanda, van a evitar la despoblación.

Quiero recordar -y la verdad es que es algo preocupante-, que a nivel global, a nivel nacional, sí existe un problema de despoblación importante, y es el de Cataluña. En Cataluña, desde el 1 de octubre, 5.567 empresas se han ido, y eso es un problema de despoblación empresarial y, por supuesto, de todas las familias que viven de esas empresas. Muchas de esas empresas se han afincado aquí en Madrid precisamente porque Madrid es libre y es donde de alguna forma te dejan hacer lo que te dé la gana y no te imponen, no hay imposiciones de ninguna clase. Esa despoblación, es a nivel nacional desde todas las perspectivas; quizás a nosotros no nos implica tanto, pero, como somos receptores de muchas de esas empresas, creo que también tenemos que preocuparnos y sobre todo intentar que se mantengan en Cataluña. Nada más que añadir. Muchas gracias por su comparecencia.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Ana Sánchez. Muchas gracias.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Gracias, Presidente. Sí que es cierto que no nos ha aclarado del todo algunas cuestiones. Me uno a lo que han dicho las diferentes portavoces, como la de Más Madrid y la de Unidas Podemos, y espero que luego en su segunda intervención nos pueda responder a todas nuestras preguntas.

No le puedo felicitar por esta medida, señor Director General, porque ustedes tienen prisa en anunciarla pero no en ponerla en marcha, y ahora le explicaré por qué. Lo que sí quiero es ponerle tres ejemplos concretos -aunque entiendo que usted lo conoce- de lo que sufren los vecinos y vecinas de la Sierra Norte. Por ejemplo, un vecino de Robregordo, que tiene 48 habitantes, si quiere ir al cajero más cercano, que está ubicado en Buitrago de Lozoya -que, como usted ha dicho, es el municipio de cabecera, que tiene 1.875 habitantes-, con el actual sistema de transporte interurbano, tarda unas cuatro horas. Otro ejemplo más: una joven que vive en La Hiruela y que quiere ir a las clases de la escuela de música también en Buitrago -normalmente esas clases son de 20 a 21 horas- puede ir en transporte interurbano, pero luego no puede volver porque ya no tiene autobús de vuelta; es decir, depende absolutamente del transporte privado. Por lo tanto, esas medidas de mejora de líneas del transporte interurbano son necesarias, como también lo es este proyecto de transporte público -ipúblico!- a demanda.

Por eso, nos llama la atención -y no puedo felicitarle-, porque, como bien han dicho, este proyecto tenía asignada una subvención de 600.000 euros, pero esa subvención no la ha recibido la mancomunidad, ino han visto ni un solo euro! De hecho, lo que han tenido que hacer es sufragar gastos por un total de 40.000 euros. Esto usted lo sabe, porque este pasado miércoles se reunió con

los alcaldes de la mancomunidad y le presentaron una nueva alternativa de proyecto porque ustedes están racaneando al euro. En la pasada reunión de este miércoles ustedes les planteaban un anillo de tarifas para un total de 10.700 habitantes, pero lo que ellos plantean es una tarifa única; espero que, luego, en su próxima intervención nos lo pueda aclarar. ¡Ustedes están racaneando al euro! Es decir, en vez de que sean 2 euros, ustedes les piden 4, y así van pasando los meses. Les pedimos urgencia. Espero que esta comparecencia sirva para que se pongan ustedes las pilas, para que gobiernen, para que pongan en marcha acciones concretas y este proyecto sea una realidad. Es verdad que ustedes lo han heredado de la anterior Legislatura, pero ya había un trabajo hecho; sobre todo, un trabajo por parte de la mancomunidad, a la que ustedes, que tienen los recursos y los medios, les están poniendo palos en las ruedas! Les pedimos urgencia para que sea una realidad esta medida que sirve para mejorar la calidad de vida de los vecinos y vecinas de estos municipios.

Ustedes apuestan –ayer lo oí en el Pleno-, e igualmente apostamos todo el plenario, por la aprobación de una comisión de estudio para revitalizar los municipios más despoblados de la Comunidad de Madrid, ¡pero se lo tienen que creer ustedes! Tienen que gobernar y tienen que poner medidas y acciones concretas, y ahora mismo no lo están haciendo. Son ustedes unos hachas para anunciar medidas, pero no pasan más allá del anuncio mediático; anuncian obras millonarias, se gastan millones en publicidad, pero estamos hablando de una medida de 600.000 euros, ¡y racanean al euro! Por lo tanto, espero que nos explique cuándo piensan de verdad poner en marcha esta medida y cómo la van a ampliar al resto del territorio más despoblado de la Comunidad de Madrid. Por mi parte, nada más. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Para contestar a los diferentes representantes de los Grupos Parlamentarios tiene la palabra el ilustrísimo señor Director General de Transportes, don Abel Bueno García, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Bueno García): Muchas gracias, señor Presidente. Voy a intentar contestar a todas las preguntas y comentarios que han ido realizando, al igual que voy a hacer aclaraciones. En primer lugar, en ningún momento he dicho que el transporte público no sea útil; creo que es útil, y desde la Consejería apostamos totalmente por el transporte público, liderado por el Consorcio y por Metro. Lo que hemos venido a decir es que en esta zona, y en otras de la Comunidad de Madrid, no es óptimo, y precisamente –como alguno de los casos que ha señalado la señora Sánchez- esto es lo que queremos corregir y mejorar con este proyecto que estamos implementando.

Otra de las cosas que quizá no he explicado bien ha sido la ampliación del APC. Cuando he explicado que se va a ampliar el APC y que va a suponer una ampliación de licencias esto no quiere decir que se vayan a conceder licencias nuevas; esto quiere decir que el APC pasa de tener diez municipios a tener treinta. En el primer APC, con diez municipios, había una serie de licencias; en el segundo, con más municipios, hay más licencias porque hay licencias que están adscritas a estos municipios que se van a incorporar al APC.

En cuanto a la "uberización" y a si el sistema va a ser público, ¡hombre!, yo creo que está bastante claro que, si vamos a hacer un sistema de transporte a demanda mediante taxis, estamos hablando de un sistema público; un sistema público impropio, pero va a ser público, no se va a dar cabida a ningún otro tipo de vehículo. Estableceremos claramente en el convenio y en el proyecto de la mancomunidad que se tiene que realizar con vehículos que tengan una licencia de autotaxi que esté concedida por los propios ayuntamientos.

En cuanto al control y seguimiento -lo han comentado tanto el señor Brabezo como la señora Lillo-, en la Consejería de Transportes, la Intervención General de la Comunidad de Madrid, el Tribunal de Cuentas y otros órganos competentes podrán realizar las comprobaciones que sean necesarias al respecto sobre el destino y aplicación de la subvención regulada en el convenio y quedando el beneficiario siempre obligado a facilitar cuanta información le sea requerida. La mancomunidad de servicios quedará sujeta a las obligaciones derivadas de la normativa de control en materia de subvenciones establecida en la Ley de Subvenciones de la Comunidad de Madrid y para el seguimiento de este convenio, de este proyecto, se establecerá una Comisión de Seguimiento del convenio que estará formada por dos miembros de la mancomunidad y otros dos miembros de la Dirección General de Transportes, siendo esta presidida por un miembro de la Dirección General. Estos representantes designados serán los encargados del seguimiento de la vigilancia y el control de la ejecución del convenio y, a su vez, serán los encargados de resolver cualquier problema de interpretación y cumplimiento que puedan plantearse.

En cuanto al cronograma de actuaciones que han solicitado ustedes, no es fácil determinarlo, porque, como ustedes saben, es un proyecto muy singular y muy complejo; hay que definir una serie de pasos que son necesarios para poder implantarlo definitivamente. El primer paso que tenemos ahora en frente es la ampliación del APC; estamos trabajando en ello. Ha habido una discordancia entre la información facilitada por la mancomunidad y la información que tenía la Comunidad de Madrid, y esto no quiere decir que les estemos poniendo palos en las ruedas, quiere decir que debemos hacer las cosas bien y que luego no haya problemas con la intervención; queremos que el proyecto salga de una manera definitiva y sin problemas. El segundo paso es precisamente que esta mancomunidad apruebe la ordenanza que regule el servicio del taxi y habilite, porque esto es imprescindible, el taxi compartido y el servicio precontratado a precio cerrado, porque, si no, el proyecto no es viable, y estimamos que estas dos medidas estén completadas en el primer trimestre de este año. Y el último paso, una vez se hayan cumplido las dos medidas anteriores, es la firma del convenio de colaboración, en el que ya estamos trabajando desde la Comunidad. Y este trámite, aunque es difícil de predecir con exactitud, esperamos que esté finalizado en el primer semestre del año.

Han preguntado también si esta propuesta, y al hilo de la optimización del servicio de transporte público, es compatible con el Consorcio. También han hecho ustedes mención al sistema de transporte a la demanda que iba a hacer el Consorcio con vehículos de alta ocupación. Me gustaría aclarar que precisamente el Consorcio va a tener su sistema de transporte a la demanda con sus vehículos de alta ocupación basado en las líneas regulares del transporte de viajeros, como ese

concesional; esta solución implica que dentro de este itinerario preestablecido con paradas fijas el vehículo solo accederá a aquellos lugares en los que se conoce de antemano que hay viajeros, lo que conllevará la realización de menos kilómetros, reducción de contaminación, por supuesto, y evitará alargar de forma innecesaria el tiempo de viaje para el resto de los usuarios. La diferencia básica y evidente entre ambos sistemas es que nuestro transporte a demanda está basado en un tipo de transporte discrecional mediante taxis, mientras que la solución del Consorcio está basada en transporte regular. Es decir, ambos vamos a desarrollar un sistema de transporte a demanda que esté basado en nuestras competencias y de manera que se evite la duplicidad de los servicios y se potencie la compatibilidad y la complementariedad entre ambos.

Y para garantizar precisamente esta compatibilidad y esta complementariedad, los servicios de nuestro taxi a demanda en ningún caso se podrá solapar con los servicios de transporte que presta el Consorcio regional y se prohibirá el uso en una franja horaria, que todavía no está definida, pero más o menos será una hora arriba y una hora abajo de la emisión de las rutas del Consorcio. No sé cómo voy de tiempo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan cincuenta segundos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Bueno García): Voy a intentar contestar alguna pregunta más. En cuanto a los gastos subvencionables, porque esa es la diferencia entre el transporte a demanda del taxi normal y el transporte a demanda que vamos a implementar nosotros, la subvención. Por un lado, nosotros vamos a subvencionar los gastos de gestión necesarios para la implantación del sistema de transporte a demanda, esto es, los derivados de la implementación de las aplicaciones, del call center, de las herramientas informáticas, de la página web y los gastos de personal necesarios para realizar la gestión de este sistema de transporte a demanda. Por otro lado, financiamos los trayectos que realicen los usuarios, pero siempre que cumplan unas condiciones, que son: conectar los municipios con una población inferior a 450 habitantes, que se realicen dentro del horario pactado y que transporte usuarios que residan en estos municipios de menos de 450 habitantes.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se ha terminado su tiempo; tiene un segundo turno luego, de dúplica.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Bueno García): Seguiré contestando en la siguiente intervención más preguntas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación se abre un turno de réplica para los representantes de los Grupos Parlamentarios que deseen intervenir en este sentido. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie tiene la palabra su portavoz, doña Vanessa Lillo.

La Sra. **LILLO GÓMEZ**: Gracias, Presidente. Yo creo que antes no me he debido explicar muy bien. Cuando decía taxi a demanda no estaba diciendo que fuera negativo, quería que se hablase de taxi a demanda y no, como acaba de decir el Director General, de transporte a demanda, por eso

la diferencia: si es taxi, si va a ser taxi o va a ser transporte a demanda, porque ahí es donde entran las contrataciones con las VTC. No quería decir que fuera malo, quería preguntar si se garantiza que va a ser taxi a demanda o va a ser transporte a demanda y vamos a tener esa "uberización". Además, ha hablado de la demanda cero a través de las aplicaciones. Pues, si va a ser el sistema gestionado desde la Consejería, no se harán aplicaciones, lo cual también supondría un sobre coste a esa precontratación. Y como habla también de precio cerrado, esos precios cerrados con los que pueden trabajar las VTC es lo que genera la competencia desleal con el servicio del taxi. Por eso insistía en que se garantice que estamos hablando de taxi a demanda.

Creo que algún portavoz ha hecho la pregunta, y no ha contestado, de si iba a ser válido con el Abono Transportes o si estamos hablando de otro tipo de cuestiones.

Para terminar -aunque excede un poco de estas competencias, creo que es obligación decirlo-, que se diga que en Madrid hay libertad porque la gente hace lo que le da la gana, yo creo que estamos en unos espacios en los que no podemos decir que la libertad es hacer lo que te dé la gana; si acaso podemos decir que la libertad de un individuo termina donde empieza la de otro, sobre todo cuando respetemos derechos fundamentales. Evidentemente, una persona que destina el 80 por ciento de su salario a pagar un alquiler o no sabe si mañana le van a echar de su casa podrá hacer lo que le dé la gana, pero desde luego libre no es. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra su portavoz, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias de nuevo, Presidente. Yo quería hacer también una pequeña valoración a los portavoces del resto de Grupos, y es que en Vox no tenemos la peste ni el coronavirus ni nada parecido. He hecho las mismas preguntas que otros portavoces, pero enseguida dicen: Como ha dicho la portavoz de Más Madrid y de Unidas Podemos o del PSOE... ¿Y de Vox? Pues entiendo que os cueste mencionarnos, entiendo que os pueda salir un poquito de urticaria, pero no pasa nada, ¿eh? Y se lo digo especialmente a usted, señor Brabezo. Está claro que si yo hago una pregunta al señor Director General es porque no sé la respuesta, porque, si no, no hago la pregunta porque ya la sabría. Creo que es de lo que se trata una comparecencia: traer aquí a un miembro del Gobierno para preguntarle sobre un plan y hacerle preguntas que, o bien son cosas que no están publicadas, o bien que no están claras y no se sabe cómo hacer.

Entiendo perfectamente lo que es a demanda, pero realmente, bajo mi punto de vista, según lo que se nos ha explicado aquí, lo que se nos ha propuesto hoy aquí ya existe y es el taxi a demanda. ¡Pues claro que existe el taxi a demanda! Pero a mí no se me ha explicado la diferencia que va a haber con lo que ya existe, y esto es clave. Yo sé que a este Gobierno de la Comunidad de Madrid le gusta proponer planes que ya se hacen, planes de hace quince meses que los ponen como nuevos, pero, si quieren, también pueden proponer que va a salir el sol todas las mañanas, lo pueden hacer como una propuesta y, oye, ¡lo venden!: "¡La Comunidad de Madrid consigue que salga el sol todas las mañanas!" Lo siento, pero estamos hablando de cosas absurdas. Aquí me parece que no se

ha explicado la diferencia real, porque, oye, yo llamo al taxi y viene; no creo que en esos pueblos me vaya a decir el taxista: no, pues no voy.

Principalmente, queremos saber cómo se van a hacer esas diferencias, cómo se va a pagar, si esto se incluye dentro de la tarjeta del Abono Transportes... Ha dicho que se va a financiar si cumplen los requisitos, y los requisitos que nos ha dado son: para los pueblos pequeños y para interconectar un pueblo con otro, es decir, ¿que en todos los pueblos pequeños de la Comunidad de Madrid el taxi va a ser gratis en esa franja horaria? ¿O va a estar subvencionado sí o sí? ¿O todo el taxi a demanda? Pues coincido con el anterior portavoz, eso puede crear una competencia desleal, y si lo que pretende la Consejería es crear una plataforma de transporte a demanda, que ya existe en el sector, pues bueno, podemos tener los taxis, podemos tener los VTC y podemos tener el Uber de la Comunidad de Madrid. Creo que sigue sin entenderse bien este proyecto, porque precisamente están explicando las diferencias con lo que ya existe. El transporte público a demanda, el taxi a demanda, como bien usted ha dicho, es una realidad que se lleva aplicando desde hace 40 años, no me la vendan como algo novedoso. Si es un proyecto novedoso creo que deberían haber explicado un poquito mejor lo que hay de nuevo y de novedoso. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Gracias por algunas de las explicaciones, pero nos han quedado preguntas en el tintero aunque también entendemos que los tiempos son un poco ajustados. Así que le repito algunas y sumo algunas nuevas preguntas.

Ha hablado usted de algo que al final a nosotros nos importa mucho, que es la parte de los gastos subvencionables. Nos ha dicho que hay un Capítulo Segundo de gastos de gestión y un Capítulo Cuarto sobre la subvención de los trayectos a usuarios. ¿De qué números estamos hablando? ¿Estamos hablando de unas previsiones de un millón? ¿De dos? Igual que se pone en marcha un abono que tiende a ser gratuito para los mayores de edad y que se estima que este primer año tiene un coste de tres millones, de seis, de nueve..., queremos saber estos mismos gastos porque además en algún momento igual esta Cámara vuelve a tener presupuestos regionales y, por lo tanto, vamos a querer saber de qué estamos hablando y de que no.

No me ha quedado clara esta cosa que nos ha explicado sobre que el servicio a demanda del Consorcio no podrá solaparse con este servicio, que ustedes van a establecer, en periodos temporales menores de una hora. Quiero que nos explique algo más, porque, claro, si tampoco se van a reducir, luego, los tiempos reales en los que la gente llega a los destinos a los que necesita llegar, pues no terminamos de entender ese ajuste, que no se ha hecho. Me gustaría saber cuándo va a estar en funcionamiento esta Comisión de Seguimiento que ha dicho que va a estar configurada dos a dos para la ejecución del convenio.

De nuevo quiero pedirle una aproximación del cronograma; más allá de que sea un proyecto que tenga procesos complicados, si el APC iba a estar establecida en 2019 y tenía un gasto asignado y

ahora todavía no se han terminado los trabajos, queremos que nos explique el cronograma aproximado, no le pido saber concretamente cuándo; es decir, no es necesario que me diga, por ejemplo, que va a estar en marzo de este año, sino si va a estar en funcionamiento este año, cuándo se va a hacer la evaluación del piloto y cuándo se va a quedar como fijo. Por último, conocer, lo que han repetido otra vez, ¿cuál va a ser el sistema de pago para los usuarios? Es decir, si ya tienen pensado cuál es el sistema –si tuviéramos una tarjeta monedero moderna y no una tarjeta Multi, sería más fácil pagar- a través del cual se va a poder pagar este servicio. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra don Sergio Brabezo.

El Sr. **BRABEZO CARBALLO**: Muchas gracias. En pos de la buena voluntad, mucho Tercio de Flandes, mucha Torre de Hércules, pero, luego, la piel muy sensible. ¡Madre mía! Se lo digo porque estamos hablando del APC y de cómo funciona este complemento al transporte público, vía taxi a demanda con una subvención, que es eso de lo que estamos hablando, y el señor de Vox, que se pone muy mayúsculo, no se ha leído ni lo que es un APC. Es que lo que no podemos hacer es traer un Director General de Economía, por ejemplo, para que les explique qué es el tipo de interés. ¡Hombre es que me parece una broma! ¡Me parece una broma!, y que encima se ponga mayúsculo, es que es para bajarse del carro. ¡Hombre, es que ni se ha leído la comparecencia! ¡Se lo digo así de claro! ¡Ni la comparecencia se ha leído! ¡Ni el título! ¡Ni acaso ha escuchado a sus compañeros que le precedían que, como mínimo, saben de lo que están hablando! ¡Hombre, me parece terrible! Y simplemente con el objetivo de ser siempre la víctima y luego cargar contra un Gobierno que está haciendo una buena medida. Lo único que está haciendo a este Gobierno es ponerle palos a las ruedas. Si quiere hacer de izquierda, afíliese al partido que más le guste de la izquierda, pero deje trabajar a un Gobierno que está trabajando en pos de la buena voluntad de los madrileños. ¡Esta es una buena medida! Y por favor, la próxima vez que se quiera poner grandilocuente, como mínimo trabájese los temas y así no perderemos el tiempo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Gracias, señor Presidente. Reiterar la pregunta que le he hecho sobre la coordinación que tienen con el Ministerio de Política Territorial y, señora Lillo, creo que ha malinterpretado mis palabras. Yo hablo de libertad, quizá las palabras que he utilizado se han malinterpretado, en el sentido de que en Madrid somos libres para poder movernos, por supuesto, respetando la libertad de todos los demás, cosa que en Cataluña no se puede hacer y esa era la comparación. La comparación venía porque en Cataluña –yo tengo familia en Cataluña- insultan a mis sobrinos, les han quemado la casa, precisamente, por tener una bandera de España en el balcón; no son libres de poder colgar una bandera de España. (La Sra. **LILLO GÓMEZ**: *Yo no he dicho eso.*) No me venga usted a dar lecciones de libertad cuando su jefe, Pablo Iglesias, es el gran defensor. (La Sra. **LILLO GÓMEZ**: *Yo no soy de Podemos.*) No, claro, ahora no es el jefe de Podemos Pablo Iglesias... Bueno, es que ¡qué quiere que le diga! Me da igual, eso es lo mismo. Lo que me duele en el

fondo es que se hable de la libertad y no se mire la viga en el propio ojo, porque sabemos lo que es Pablo Iglesias, y es un defensor de la Dictadura de Nicolás Maduro, defensor de que se vulneren los derechos en Venezuela; es una persona que ha defendido las desapariciones forzosas, que exista hambre en Venezuela, que haya torturas, y ahora lo tenemos de Vicepresidente! Bueno, pues es lo que tenemos y si esa es la libertad que queremos, pues espero que en España no se equilibre... por no hablar de la defensa que se ha hecho de todos los miembros de Batasuna, de Otegui y compañía, que no voy a entrar en eso, porque parece que a ustedes les escuece cada vez que lo comentamos. La libertad, por supuesto, termina cuando se vulnera la libertad de otra persona. Nada más que añadir. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, doña Ana Sánchez.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Después de todo lo que acabo de oír me está subiendo mucho la sangre a la cabeza, pero bueno. A ver, señor portavoz del Partido Popular, entiendo que hable usted de Cataluña en Madrid, porque ustedes en Cataluña son irrelevantes, y entiendo que hable de todo lo que acaba de decir, que no lo quiero ni repetir, porque ustedes son incapaces de hacer su trabajo. ¡Se lo dijimos ayer! Se lo dijo mi portavoz. ¡Son incapaces de sacar una ley de presupuestos! ¡Son incapaces de gobernar! Y ustedes lo saben, y lo saben, porque sus socios de la ultraderecha no les dejan, entonces le rogaría como Grupo Parlamentario que se estudien las comparecencias y que aporten, y que aporten! (El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: *¡Muy bien dicho!*).

En Madrid, tanto que hablan de libertad; ¡en Madrid la libertad es desigualdad! Y se lo estamos diciendo; le he puesto tres ejemplos concretos de un joven, de un trabajador que es incapaz de hacer su vida diaria en los municipios más despoblados de la Comunidad de Madrid.

Por cierto, señor Director General, es usted incapaz de decirme qué proyecto tiene para el resto de municipios despoblados de la Comunidad de Madrid, que también existen en el este, en el sureste y en el oeste de la Comunidad de Madrid. ¿Qué va a hacer? ¿Tiene usted proyectos? ¿Su Consejería tiene proyecto? ¿O lo único que saben hacer son anuncios publicitarios? Porque se lo he dicho al principio de mi intervención: hoy a la una de la mañana noticia en el ABC: "Ya existe el proyecto de taxis a demanda en la Sierra Norte". Pero si lo único que le he sacado es que se va a implementar en seis meses, pero no sabemos precio, lo único que le decía... Sí, palos en las ruedas, señor portavoz de Ciudadanos, los ponen ustedes, porque se reunieron este pasado miércoles con la mancomunidad y le han vuelto a poner pegadas. De hecho, les decían que, en vez de una tarifa fija – que tampoco lo ha dejado claro, señor Director General-, hicieran un anillo de tarifas. Pero, vamos a ver, si ustedes apuestan por revitalizar estas zonas, pónganselo fácil a la mancomunidad, que ya lleva gastados 40.000 euros, ¡que no han visto un euro de ustedes!, y son sus competencias, son sus responsabilidades.

Por mi parte, poco más, solo incidir en que es necesaria esta medida y en que es necesario que usted reorganice, en la medida de sus competencias, como Director General de Transporte

Público, estas zonas, que son principalmente las que más lo necesitan, que tienen serios problemas de servicios públicos y que, si apostamos por revitalizar, apostemos, porque lo hagan esas zonas para que sean atractivas para la gente joven. Es decir, apostemos por ello, no lo dejemos en un mero titular, por ejemplo, del Plenario de ayer, sobre que necesitamos una Comisión de Estudio para abordar el reto demográfico. Por mi parte, nada más. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, en turno final de dúplica, tiene la palabra el ilustrísimo señor Director General de Transportes, don Abel Bueno García, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Bueno García): Muchas gracias. En primer lugar, voy a aclarar la diferencia –que en mi opinión ya estaba aclarada pero, por incidir en ello-, la diferencia entre este sistema y el sistema tradicional de taxi es la subvención. Un recorrido medio en esta zona de la Sierra Norte cuesta 20,15 euros, y lo que nosotros vamos a hacer es establecer una tarifa fija que, señora Sánchez, habrá que cerrar con la mancomunidad si va a ser por coronas o no, porque hay que hacer un estudio técnico, y se va a reducir, de los 20 euros que paga de media una persona en esta zona, a 4 o 5 euros, que será lo que va a pagar ahora con este sistema. Pero, para que este sistema sea viable, hay que fomentar que los taxis vayan ocupados, si puede ser al completo, porque, si no, no será viable de ninguna de las maneras. Eso es lo que estamos estudiando y de eso es de lo que nos queremos asegurar, de que se haga como se debe hacer.

En cuanto al Abono Transportes, no, no va a ser el medio de pago. Lo vamos a usar como medio de identificación, pero no se va a usar como medio de pago. Estamos evaluando otros medios de pago y, una vez se cierre el proyecto definitivamente con la mancomunidad, se establecerán las normas y cuál va a ser el medio de pago que tendrán que usar los usuarios.

Sobre si tenemos pensado extender esta solución a otras zonas de la región, ¡hombre!, no cabe duda de que estamos desarrollando este proyecto, porque creemos que es una buena solución para zonas que, como la Sierra Norte, tienen problemas reales de despoblamiento y, por tanto, están en riesgo de desaparición. No obstante, es un proyecto muy singular y muy complejo, lo repito, es singular y complejo, el éxito va a depender del grado de aceptación que tenga entre los habitantes de la zona en cuestión, y este grado de aceptación es muy difícil de predecir. Entonces, vamos a establecer un periodo de seis meses para ver cuál es el grado de aceptación, cuáles son las posibles vías de mejora y, en caso de que este piloto funcione, lo extenderemos a otras zonas, porque este piloto nos va a permitir, precisamente, analizar y evaluar el nivel de aceptación que va a tener y, como ya he dicho, las posibles mejoras para implantarlo en otras zonas. O sea que, en definitiva, del resultado de este piloto dependerá la extrapolación de esta solución a otras zonas de la Comunidad. E, independientemente de que sea un éxito o no sea un éxito este piloto, hay una realidad innegable, que es que va a aportar beneficios a estas zonas. El primer beneficio es el APC que, como he explicado en mi primera intervención, constituye en sí misma una mejora del transporte, ya que permite a los titulares de las licencias de taxi –que es como se va a hacer este servicio- con servicio público de taxi prestar servicios en la totalidad del área, independientemente de dónde estén

residenciadas las licencias. Y, por otro lado, tenemos la implantación del centro de control, que se va a quedar para ellos, y estas son medidas de las que se van a poder beneficiar los habitantes de la zona.

Quería incidir en la referencia que ha hecho la señora Sánchez acerca de los problemas que estamos poniendo a la mancomunidad. Yo, honestamente, creo que es todo lo contrario: nos hemos reunido en las últimas dos semanas dos veces, estamos guiándoles, estamos ayudándoles, tenemos ya prácticamente preparada la ampliación de la APC, les estamos diciendo cómo se deben hacer las cosas para que cuando lleguemos al proceso del convenio todo esté perfectamente acotado y no tengamos problemas en el proceso administrativo. O sea, que yo creo que la colaboración es máxima y no estamos mirando el euro sino que lo que estamos intentando es que el proyecto salga de la mejor manera posible.

Yo espero haber dado respuesta a las cuestiones planteadas. Sé que me he dejado muchas en el tintero, pero bueno, el tiempo es el que es. En definitiva, con este proyecto se trata de contribuir al plan de la revitalización de los municipios -ese es el principal fin-, facilitando la intercomunicación a través de la ampliación, la utilización y el complemento de la oferta de transporte para cubrir, precisamente, esos casos que usted, señora Sánchez, ha descrito, del joven que no puede volver del Conservatorio o que no puede ir a jugar un partido de fútbol. Además, este proyecto piloto, como acabo de explicar, nos va a dar la oportunidad de testar, a través de su implementación, el grado de motivación y atracción que para los usuarios del transporte público en esta zona tendría esta medida. Del éxito de esta iniciativa dependerá su extensión a otras áreas, que también lo necesitan de la Comunidad de Madrid, que tengan similares características y similares problemas con el transporte público.

Y, para finalizar, únicamente trasladarles que desde la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras estamos trabajando sin descanso, no solo para el titular -o no para el titular- sino para conseguir que este proyecto sea una realidad, ya que consideramos que es de vital importancia para la Sierra Norte, para sus municipios y para sus habitantes. Aprovecho también para mencionar que la creación de la Comisión de Estudio para el Reto Demográfico y la Despoblación nos parece una excelente noticia y estaremos encantados de colaborar y de coordinarnos con dicha Comisión. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Director General de Transportes, por su comparecencia en la Comisión de hoy, en nombre de todos los portavoces le agradecemos su presencia. A continuación damos paso al segundo punto del orden del día.

PNL-11/2020 RGE.1670. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Informar a las Comisiones de Transportes, Movilidad e Infraestructuras y de Vigilancia de las Contrataciones de la Asamblea de Madrid del actual "mapa" de

contratos de concesión de servicios y contratos de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera y por ferrocarril en la Comunidad de Madrid. 2.- Elaborar, en el plazo de seis meses a partir de la aprobación de la presente propuesta, un Plan de Transporte Público regular de viajeros por carretera y ferrocarril de la Comunidad de Madrid con arreglo a las competencias y funciones del consorcio, y cuestiones conexas.

Se inicia el debate con la intervención de la ilustrísima señora portavoz del Grupo Parlamentario que ha instado la PNL. Por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid tiene la palabra doña Ana María Cuartero Lorenzo por un tiempo máximo de siete minutos.

La Sra. **CUARTERO LORENZO**: Buenos días, Presidente. Buenos días a todos. La verdad es que tengo la suerte de compartir hoy con mi compañero esta Comisión, después de su intervención de ayer en la que habló, precisamente, del Metro de Madrid, tema muy relacionado con esta iniciativa también, aunque es verdad que aquí hablamos de transporte interurbano y ayer hablábamos del Metro: transporte urbano. Pero, en realidad, por lo que digo que está relacionada no es por la materia en sí, no es por la materia del transporte en sí sino porque ustedes vayan entendiendo, porque todos ustedes vayan entendiendo cómo funcionamos nosotros. Efectivamente, no funcionamos por un eslogan, no funcionamos por la foto de un día sino que funcionamos buscando siempre el beneficio de los madrileños, en este caso, y de los españoles en su totalidad, en general. Y digo esto porque seguramente el portavoz del Partido Socialista, don Modesto Nolla, me dirá que esta PNL ya la presentaron ellos, o una PNL parecida. Efectivamente. Efectivamente. (El Sr. **NOLLA ESTRADA**: *No. No lo diré nunca.*) Esto que yo presento hoy como PNL es aquello que presenté en ese momento como enmiendas a la PNL presentada por don Modesto Nolla, enmiendas que no aceptó porque, no iba buscando la mejora del servicio público de desplazamiento interurbano de los ciudadanos sino que iba buscando única y exclusivamente que se aprobara su propuesta. Y, por tanto, despreciarnos, como decía ayer mi compañero: sabiendo que no sumamos, sabiendo que la izquierda no suma, desprecio los votos, desprecio las mejoras, solamente porque vienen de Vox.

Ustedes, que traen a los ciudadanos a contemplar esos debates, creerán que los ciudadanos a la larga no se van a dar cuenta de esas cosas. Señores, los ciudadanos son inteligentes, los ciudadanos detectan quienes de verdad buscan el beneficio de los madrileños, en este caso, que viven fuera del núcleo o que necesitan para sus desplazamientos el transportes público que a veces no tienen, y quienes traen a los debates a un pequeño colectivo y consideran que con eso van a ganar los votos.

A mí me motiva redactar esa propuesta; a mí me motiva trabajar en una PNL, aunque no sea mía, en procurar mejorar las condiciones reales de los madrileños, y por eso, aunque esa enmienda a la PNL fue despreciada, no quiero que ese trabajo que hemos hecho se desperdicie, y la traigo hoy de nuevo aquí. Sé que se votará en contra. ¿Por qué? Porque unos dicen que es una petición de información; bueno, ique informe el Gobierno! Que formalmente es una petición de información y eso impide al Gobierno... Cuando yo le pregunté a los representantes del Grupo Socialista: ¡oye!, ¿tú has conseguido los contratos de concesión que están actualmente en vigor? No,

no los tienen, ino los tiene nadie! ¿Es una petición de información en 20 días? Bueno, pues creo que los 20 días que tiene el Gobierno, los 40 o los 60, quizá no le llegan para encontrar esos contratos de concesión. Además no me importa, realmente no me importa nada que no se apruebe esta PNL. Ustedes se retratarán, pero espero que el Consejero la haya leído, porque no me importa decirle al Consejero lo que honradamente pienso que debe de hacer para mejorar el transporte público de los madrileños, porque a mí, igual que al Consejero, los ciudadanos que viven en Hoyo de Manzanares me cuentan que si tienen que llevar al niño a alguno de los tres hospitales de referencia que tienen cerca y quieren ir en transporte público, siempre tienen que hacer un transbordo.

Señores, este es el problema. Este es el problema de la falta de planificación. Este es el problema de que nuestro señor Consejero no ponga encima de una mesa todos los contratos de concesión y mire si esos contratos de concesión, diseñados hace una determinada cantidad de años, siguen respondiendo a las necesidades de hoy de los madrileños. Los barrios crecen; los municipios que estaban despoblados antes ahora están más poblados; lo que antes era una pedanía o era un municipio ahora casi se ha integrado en otro; pregunten en Villaviciosa de Odón, que tienen urbanizaciones sin acceso a transporte público. Y eso solo se hace planificando. Me da igual que se aprueben PNL. Señor Consejero, planifique. ¿O es que la ausencia de planificación nos va a llevar a crear otra burbuja económica que nos haga pensar que el modelo no funciona como pasa con los hospitales? ¿A eso tenemos que esperar? ¿A que por la dejación de funciones de planificación en una tras otra de las Consejerías, de las trece Consejerías de este Gobierno, vayamos creando bolsas económicas, bolsas de mala gestión, que al final hagan pensar que este modelo no funciona? Señores, esta es su gran responsabilidad, este es el modelo que la izquierda no quiere.

Yo quiero un modelo de Estado subsidiario, un modelo de Estado que llegue solo a donde la iniciativa privada no es capaz de llegar, para asegurar a los ciudadanos aquellos servicios que muchas veces no son económicamente rentables, pero que, gracias a que vivimos en un Estado de derecho, somos responsables de darles acceso a ellos. Pero cuando la empresa privada, cuando la iniciativa privada es capaz de prestar esos servicios de forma competente, el Estado tranquilamente puede dar un paso atrás, y limitarse a lo que debe de hacer, que es planificar, asegurar que todos tengamos acceso a la comunicación, al transporte, a la educación, a la sanidad, sin necesidad de que el Estado se meta hasta el último rincón.

Señores, esto que les he explicado es la base de esta PNL, y me resisto a comentar técnicamente si es un artículo u otro de la Ley de Concesiones como hicieron ayer otros en el Pleno. Aquí estamos buscando que el Consejero haga un planteamiento real y una planificación real de lo que se necesita para dotar de transporte interurbano a los madrileños. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, como ninguno de los Grupos Parlamentarios ha presentado enmiendas a esta proposición no de ley, se abre un turno para que, por orden, intervengan por un tiempo máximo de siete minutos. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie tiene la palabra su portavoz, doña Vanessa Lillo.

La Sra. **LILLO GÓMEZ**: Gracias, Presidente. Decía la señora portavoz que no quiere que la izquierda... Yo lo que no quiero es que me tomen el pelo, y me parece que esta PNL les toma el pelo a todas las diputadas y las diputadas aquí presentes.

Me explico. Decía que Vox funciona buscando el beneficio de la gente, que la gente no es tonta y se da cuenta y que no buscan el titular; claro, por eso, acto seguido dice que no le importa que no salga esta proposición no de ley, ipues ya me contara! Entonces, si no le importa que no salga esta PNL, está buscando el titular para poder salir fuera, como hace siempre, y decir que el resto de grupos no permiten que se lleven a cabo sus iniciativas y así ser los mártires de esta Asamblea. Esa es la estrategia que están siguiendo en esta Asamblea: hacerse los mártires del resto de grupos de la Asamblea.

Dice que no ha querido entrar en la cuestión técnica. Yo no voy a entrar en la cuestión, solamente voy a leer lo que piden en su proposición no de ley para que la gente lo sepa. En el primer punto lo que pide es informar a las Comisiones de Transportes, Movilidad e Infraestructuras y de Vigilancia de las Contrataciones de la Asamblea de Madrid del actual mapa de contratos de concesión de servicios y contratos de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera y por ferrocarril en la Comunidad de Madrid. Pues en este punto quiero decirle que tenemos una herramienta que se llama -y usted la ha mencionado- peticiones de información, y todos estamos sufriendo retrasos pero entiendo que es más fácil. No les voy a decir lo que tienen que hacer, pero si hago una petición de información y el Gobierno no cumple con los plazos establecidos, veré las medidas, incluso legales, que puedo tomar, como los derechos que me asisten como diputada, pero no lo traigo aquí, porque sabemos que, aunque se apruebe, la proposición no de ley no es de obligado cumplimiento, y no tiene nada que ver. Entiendo que si realmente le interesa, aunque no diese titulares, realizaría sus funciones o ejercería más presión pidiendo esa información y, luego, denunciando que el Gobierno no se la da. Son herramientas que están en su mano; de hecho, no dudo de que las usen, porque lo hacen. Entonces, no entiendo que en este caso no lo hayan hecho.

En el segundo punto de la proposición no de ley ustedes piden elaborar en el plazo de seis meses, a partir de la aprobación de la presente propuesta, un plan de transporte público regular de viajeros por carretera y ferrocarril de la Comunidad de Madrid con arreglo a las competencias y funciones del Consorcio y cuestiones conexas. Casi este punto es más grave, porque planes de ese tipo existen; de hecho, acabamos de ver a un Director General –evidentemente, con las posiciones en contra y con todas las dudas- hablarnos de un plan. Creo que en el ejercicio de su responsabilidad, lo que tendría que hacer, ya que es un grupo que apoyó y que ha facilitado este propio Gobierno, es enterarse de los planes que tiene este Gobierno que usted apoyó, ejercer presión al Gobierno y enmendarlos, no hacer cómplice al resto de la oposición de que no se hagan este tipo de planes.

Simplemente, quiero apelar también, por favor, a que dejemos de hacernos trampas al solitario. Cada uno es libre de utilizar las herramientas de que dispone la institución, pero, por favor, no digamos que va en beneficio de los madrileños y de las madrileñas para luego sacar un titular.

Para lo que están pidiendo aquí sería bastante más efectivo, si realmente les importa, utilizar el resto de herramientas que tenemos los diputados y las diputadas. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. A la portavoz del grupo proponente le diré que entiendo que hay un momento en el que hay que salir de los grandes discursos. En los cuatro años que vamos a estar aquí sería importante que salgan de los grandes discursos porque en las comisiones también venimos a trabajar lo cotidiano, el día a día. Entiendo que ha tomado este semestre la línea del victimismo, y estarán en ella, pero yo sí voy a entrar en el contenido específico de la PNL, porque para eso estamos en la Comisión de Transporte, Movilidad e Infraestructuras. Nosotros nos vamos abstener, y le voy a explicar por qué sobre la base del contenido, no porque la presenten ustedes.

Hace unas semanas –ya lo ha dicho usted– en el Pleno hablamos de todo este tema de las concesiones de servicios interurbanos, fue una iniciativa que presentó el Grupo Socialista, y de la necesidad de que estas reliciten. Es más, si hubieran estado presentes en esta Comisión y también en el Pleno, sabrían que el Consejero, en concreto con las concesiones de servicios interurbanos, ya ha dicho que se están relicitando todas. Por lo tanto, coincidimos totalmente con ustedes en que no hay claridad en el mapa de concesiones.

Creemos también que el punto 1 puede ser una petición de información; es más, hay dos elementos, el primero es que ahora no llegará porque se está relicitando y el segundo es que es cierto que el Gobierno nos hace trampas constantes sobre las respuestas a las peticiones de información. Y podría entender que un mandato salido de una Comisión tuviese más peso hacia el Gobierno que una petición de información que hace de forma individual un Grupo, pero para mí eso no es suficiente para aprobar esta proposición no de ley.

Desde nuestro punto de vista, en los últimos años se han hecho modificaciones parciales de las líneas de servicios interurbanos que, aunque no le interesen mucho a sus señorías, se han ido haciendo como parches aislados, no se amplía el foco, no se ha estado viendo cómo estos modos encajaban con el resto y no se ha reorganizado un sistema para hacerlo más cercano. Por lo tanto, nosotros queremos incidir en que queremos ese mapa para reorganizarlo ampliando el foco que tiene; es más, también queremos los resultados de la encuesta domiciliaria de movilidad para que nos digan cómo se mueven los madrileños. Por tanto, en base a todo eso podríamos rehacer y conocer ese mapa.

Respecto al punto 2, la aprobación del Plan de Transporte Público Regional, nosotros siempre hemos abogado por la actualización de otra cosa, que es el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Región. Ya hay planes. Hay un plan que incluye un ámbito superior al transporte público, que entrelaza las medidas que vienen tomadas por los privados, por concesiones y por el transporte público. Por lo tanto, creemos que ese es el espacio donde se pueden introducir modificaciones, y siempre hemos abogado por ello, no por un nuevo plan. Además, en la Comunidad

de Madrid nosotros siempre hemos considerado como fundamentales la intermodalidad y el papel que tienen los autobuses interurbanos y las concesiones interurbanas, pero para esto no nos parece necesario un nuevo plan, nos parece más importante que haya que reforzar o estructurar el papel de los intercambiadores de transporte, de los aparcamientos disuasorios con un plan que existe o no. En todo caso, si hiciera falta fortalecer el cuerpo legal o los documentos de la Comunidad de Madrid, que ya es abundante, en todo caso abogaríamos por una ley de movilidad sostenible y una ley de financiación del transporte público, no por otro plan más.

Nuestro voto era una abstención, pero ahora ya usted me hace dudar, porque, entendíamos que el espíritu de la iniciativa era hablar de los interurbanos, no hacer aquí un discurso grandilocuente y victimista de que fue el Partido Socialista el que no aceptó unas enmiendas en una proposición no de ley en el Pleno... Si ese es el objetivo de la propuesta, tendremos que replantearnos el sentido del voto. Nosotros, después de haber leído la propuesta, creíamos que tenía materia concreta a esta Comisión y nos íbamos a abstener, pero ahora mismo... ¡Veamos en qué concluye el debate!

El Sr. **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Juan Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor Presidente. Lamento tener que decir que iba a hacer una intervención de escasamente un minuto, pero, claro, cuando a uno le provocan, pues, tiene estas cosas, que reacciona. *(Risas)*.

Quiero agradecer a la señora Cuartero el esfuerzo que ha hecho para que la entendamos. De verdad que es una maravilla. Yo prefiero las explicaciones. Efectivamente coincido en que los ciudadanos no somos tontos, que es diferente; porque aquí yo creo que todos somos ciudadanos. No sé si el señor Nolla por ser del PSOE ha dejado de serlo, yo creo que no, espero que no. O la señora Acín, por poner un ejemplo. ¡Me pongo yo mismo! No es un tema de partido. La verdad es que resulta sorprendente.

Desde luego, coincido no sé si con la señora Acín o con la señora Lillo, creo que lo ha dicho la señora Lillo, que si no le importaba el resultado no encuentro la razón para presentar esta iniciativa. Vamos a ser realistas. Efectivamente hay un problema de procedimiento: si quiere información, haga una solicitud de información, y si no le responden, yo me comprometo a conseguirlo en el plazo más breve posible. ¡Así de simple! *(Risas.)* Pero ya le digo que el Consorcio no tiene ningún problema en facilitar toda la información, aunque si se hubiese preocupado de mirar en la web del Consorcio o en la web de la Consejería, habría visto que hay un plan de movilidad en desarrollo. ¡Pues digo yo que será por algo! Es cuestión de acceder un poquito a donde accedemos los ciudadanos normales, sin hablar en tercera persona.

En el segundo punto de la PNL, pues volvemos a lo mismo: definición del desarrollo del nuevo mapa concesional. Yo creo que la mayoría de nosotros estuvimos aquí presentes en la primera comparecencia del Consejero –no sé si fue en el mes de octubre; no recuerdo exactamente la fecha-, en la que nos habló de manera clara de la definición y desarrollo de un nuevo mapa concesional del

transporte regular de viajeros por carretera de la Comunidad de Madrid a pregunta del señor Nolla; es más, el señor Nolla le recriminó la lentitud con la que se estaba desarrollando este pliego.

Pero usted nos pide que sean seis meses, y entonces tengo que volver –ya que usted me ha abierto la puerta- a la proposición de ayer, que tanto les indignó. Yo no voy a tener problema en mencionar la palabra Vox, porque yo de Vox esperaba que aportase su experiencia profesional en la práctica de la política. ¿Y a qué me refiero? Igual que ayer les dije que no entendía por qué teníamos que decir a un grupo, en el que participan casi todos los sindicatos de Metro –exactamente, UGT, Solidaridad Obrera, Sindicato Libre y Sindicato de Técnicos- junto con la Dirección, que trabaja en la definición de ese plan de control de desamiantado, que tienen acortar. El desarrollo de un plan profesional está continuamente sujeto a cambios; se podrá acortar, se podrá alargar; es lo que tiene un plan!, por eso se hacen revisiones. Y yo esperaba que ustedes aplicasen su experiencia profesional, precisamente, en ese sentido. No lo entendía. Puedo entenderlo de alguien que no ha tocado absolutamente una herramienta en su vida. Y ahora nos plantean lo mismo. ¿De verdad conocen los procedimientos administrativos? Una vez que está el pliego, ¿le vamos a decir cuándo tienen que desarrollarlo? Nosotros luchamos por la calidad, incluso dentro de la política, y queremos un plan, un programa de calidad, y para eso los técnicos tendrán que invertir el tiempo que consideren necesario, no los políticos. Me parece la cosa más razonable del mundo.

Llegado a este punto, tenemos que seguir informando y tenemos que seguir leyendo, que es muy importante. Ya se ha hecho aquí dos veces alusión a que no se preparan los temas. Yo lo que digo es que no sé si se lo preparan, pero no leen la documentación que tienen a su disposición.

Habla del mapa del contrato de concesión de servicios y contratos de servicios de transporte público regular de viajeros por ferrocarril de la Comunidad de Madrid para el periodo 2020-2030. Tenemos un Plan de Concesiones que tiene dos fases: una termina en 2026 y otra termina en 2045. Difícilmente, vamos ahora a poder dedicar recursos, cuando estamos en el Plan de Movilidad por Carretera y en la integración, para algo que en el mejor de los casos hasta dentro de seis años no vamos a tener que afrontar.

En definitiva, pido seriedad, pido responsabilidad y, por supuesto, no podemos apoyar ocurrencias de esta naturaleza. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, Presidente. Señora Cuartero, hemos intentado, previamente al desarrollo de esta proposición no de ley, llegar a un acuerdo, porque nosotros, la verdad, es que estamos a favor de cualquier tipo de información, o sea, quiero decir de cualquier mapa concesional. Estábamos dispuestos a votar que sí, respetando un poco los tiempos; es decir, estamos de acuerdo con el párrafo primero, que es una solicitud de información –aunque, como bien han dicho los portavoces, por el artículo 70 del Reglamento se puede solicitar esa información sin necesidad de llegar a una proposición no de ley-, pero en el punto segundo creo que hay que ser

respetuoso con los tiempos, porque es cierto que se está licitando el plan concesional, y son seis meses. Si hubiéramos esperado esos seis meses, no habríamos tenido problema en votar que sí. Nosotros en principio, salvo que quieran cambiar esa posición, nos abstendremos en esta proposición no de ley, porque entiendo que no ha lugar.

También me sorprende que el consenso progre que ayer tenían ustedes con Podemos, Más Madrid y el PSOE se haya roto en menos de veinticuatro horas, pero era previsible que este idilio durara poco. No tengo nada más que decir. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, debo decir que lamento que la señora Cuartero se sienta dolida porque considere que desprecié en su momento la enmienda que prepararon. La verdad es que los que llevamos aquí bastante tiempo estamos muy acostumbrados a que se nos rechacen muchas propuestas, sin que eso nos lleve al dolor en lo personal.

Dicho eso, desde luego, lo que presenta hoy el Grupo Vox nada tiene que ver con lo que yo presenté en su momento. Lo que yo pretendía era, partiendo de la idea o de mi convicción de que no se ajustaba a Derecho la decisión de la Consejería y del Consorcio de prorrogar las concesiones conforme a la Ley de 2009 de la manera en que se estaba haciendo, que había que convocar inmediatamente los concursos. Ese era el objetivo de mi proposición. Esto es algo completamente distinto.

Como se ha dicho aquí por parte de otros intervinientes, ¡claro!, el primer punto dice: Informar a las Comisiones de Transportes y de Vigilancia de las Contrataciones. Primero, informar a una Comisión se hace mediante la solicitud de una comparecencia o la formulación de una pregunta, más allá de la posibilidad de hacer peticiones de información. Por cierto, señora Cuartero, este diputado registró en esta Asamblea sendas peticiones de información sobre los expedientes de todas las concesiones y sobre los contratos programa de determinadas líneas de transporte interurbano bastante antes de que ustedes registraran esta proposición no de ley. Quiero decir que estoy a la espera de que el Gobierno me facilite esa información. Segundo, la Comisión de Vigilancia de las Contrataciones nada tiene que ver a este respecto; incluirla aquí supone desconocer cuál es la finalidad, la función de la Comisión de Vigilancia de las Contrataciones de esta Asamblea.

Después, la señora Cuartero nos decía que no quería hablar de artículos. La verdad es que para no querer hablar de artículos, nos hemos tenido que empapar una Exposición de Motivos que no hace más que hablar de los artículos de las directivas y de la Ley de Contratos del Sector Público del año 2017, actualmente en vigor. Por cierto, me he leído la Exposición de Motivos y después el texto que se votaría de la proposición no de ley y todavía no he encontrado la conexión entre la primera y el segundo. No entiendo qué tiene que ver todo lo que se nos expone aquí sobre lo que dicen la Ley de 2017 y las Directivas Europeas 2014/23/UE y 2014/24/UE con la proposición no de ley, porque, en

definitiva, en lo que se sustancia la Exposición de Motivos es en explicarnos la nueva regulación de las diferentes nuevas figuras de contrato de concesión de servicios y de contrato de servicios. ¡Es así! Pero, como bien sabe la señora Cuartero, eso no afecta, en mi opinión, a ninguna de las concesiones actualmente en vigor en la Comunidad de Madrid, precisamente por lo que establece la Ley de 2017 en sus Disposiciones Transitorias y por la aplicación de la fecha de aplicación directa de la Directiva 2014/24/UE, que es el año 2016. Es decir, todas las concesiones en Madrid –estoy resumiendo mucho- son muy anteriores; por tanto, no sería de aplicación ni siquiera en el supuesto de las concesiones en las que no hubiera transferencia de riesgo -como dice la ley-, que es uno de los criterios para definir si se trata de contrato de concesión de servicio o de contrato de servicio. Por tanto, insisto, nada tiene que ver toda la introducción con el contenido de la proposición no de ley.

Así pues, como han dicho antes otros intervinientes, nuestro grupo, desde luego, va a votar en contra, y le ruego por favor a la señora Cuartero que no se lo tome, por supuesto, como algo personal. A nosotros también nos interesa resolver los problemas del transporte madrileño, pero, desde luego, no entendemos que esto vaya en la buena línea sino todo lo contrario.

Y antes de terminar, quiero decir que, ya que ha hecho unas manifestaciones tan rotundas la portavoz del Grupo Vox respecto al Estado subsidiario, obviamente, el de los socialistas no es ese modelo. No sé hasta dónde llegaría ese consenso progre del que hablaba el señor Portero -que yo desconocía hasta hora, la verdad-, pero, desde luego, nuestras posiciones no pueden ser más antitéticas. Nosotros defendemos lo público, sobre todo el servicio público, que entendemos que, por supuesto, en buena medida y en determinados servicios públicos, como es el del transporte interurbano, se puede atender perfectísimamente mediante un modelo concesional. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación se abre un turno de réplica si Vox desea abrirlo. (La Sra. **CUARTERO LORENZO**: *Sí, sí*.) Vale. Tiene la palabra su portavoz, doña Ana Cuartero Lorenzo, por un tiempo máximo de tres minutos.

La Sra. **CUARTERO LORENZO**: Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias a todos los portavoces por sus comentarios. Con respecto al tema del procedimiento, que se trata de una petición de información, lo primero que quiero decir es que, teniendo en cuenta la cantidad de iniciativas que nos inadmite la Mesa porque supuestamente no responden a los criterios que establece el Reglamento, me cuesta pensar que esto sea realmente una petición de información y haya pasado el filtro de la Mesa. En ese sentido, también quería explicar, entrando, como me pide la señora Acín, a comentar los dos apartados, por qué yo pido esta información, como un único mapa, en el sentido en que no es la misma información, y también aquí quiero referirme al portavoz del Partido Popular en cuanto a que sí quiero y sí deseo, está en mi intención, que mi experiencia profesional anterior, si en algo puede servir a los madrileños, lo haga. Cuando tú ves contratos por separado, sean de concesión, sean licitaciones normales o de servicios, la imagen que uno se forma no es la misma que cuando los ves todos juntos, diferentes periodos de inicio y tal. Si nosotros nos planteamos todas las concesiones como un único mapa en el que podamos ir viendo cuándo se inician, cuándo finalizan,

qué ubicaciones y emplazamientos cubren, cuáles no cubren, como ha dicho la señora Acín, qué movimientos de ciudadanos están o no, podremos rediseñar, podremos hacer unos mejores contratos de concesión, podremos balancearlos mejor económicamente, y por eso es tan importante que la Comisión de Vigilancia de las Contrataciones participe de este hecho. Y doy la razón a la señora Acín; si usted presenta una ley de financiación, una proposición de ley de financiación del transporte público, yo no le puedo prometer mi voto a favor -tendremos que negociarlo-, lo que sí le prometo es un debate sosegado, sostenido y buscando que efectivamente, sea con este modelo o sea con un modelo que espero que podamos mejorar en esta Legislatura, consigamos un transporte económicamente sostenible. Eso es lo que pedí ayer también para sanidad; tenemos un modelo, y creo que no es la hora de volver atrás en el modelo concesional. El señor Modesto Nolla acaba de decirse y desdecirse: quiero que avance el Estado, pero creo que el modelo concesional es adecuado, y yo lo digo sin ambages: creo que el modelo de colaboración privada, al que ahora le llamamos colaboración público-privada, el sistema concesional, es muy antiguo y es una forma de que los privados participen en los servicios públicos.

Insisto, señora Acín, desde luego tiene mi compromiso de trabajar por una ley de financiación que permita un transporte público sostenible y, sobre todo, que atienda a la realidad de las necesidades de movilidad de los ciudadanos. Siento no tener más tiempo, pero hasta aquí hemos llegado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación interviene el resto de Grupos Parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie tiene la palabra doña Vanessa Lillo por un tiempo máximo de tres minutos.

La Sra. **LILLO GÓMEZ**: Muchas gracias, Presidente. Creo que me va a sobrar bastante tiempo. Se ha mencionado la Comisión de Vigilancia de las Contrataciones, y si hay algo que puedo compartir de lo que ha salido aquí en el debate es la reflexión sobre la utilidad de las diferentes herramientas que tenemos aquí en la Asamblea de Madrid. Las peticiones de información, que a veces se nos echan para atrás por falta de concreción; las comparencias y las preguntas, como dije ayer en el Pleno, cuanto más concretas son las preguntas, más vagas son las respuestas, lo que genera una sensación de que a la oposición se nos exige un mayor nivel de concreción y de conocimiento técnico para poder facilitarnos información que a los responsables de Gobierno, para quienes, evidentemente, las exigencias son bastante más laxas.

En Vigilancia de las Contrataciones lo que se estaba vigilando era la elaboración de los pliegos. Yo también pensaba, por inexperiencia, que era una cuestión, que también se veía ahí, de incumplimiento de los contratos o de qué pasaba si alguien detectaba que se estaba haciendo una dejación de funciones, pero al final ni siquiera la propia Comisión de Vigilancia de las Contrataciones aborda ese planteamiento, sino de manera previa, sobre la elaboración de los propios pliegos.

Sin embargo, evidentemente, lo que ha quedado claro aquí sobre la defensa del modelo - desde Izquierda Unida lo tenemos claro y siempre lo hemos tenido claro- es que la mejor colaboración

público-privada es la que no se da, y entendemos que la sostenibilidad de todo servicio público se da cuando la calidad del servicio es la necesaria y, sobre todo, las condiciones laborales. Por eso, insisto en que nosotros vamos a votar en contra de esta proposición, no por el hecho de que sea presentada por Vox, porque creo que nuestro Grupo Parlamentario, en otras ocasiones, ha trabajado enmiendas transaccionales y ha estado de acuerdo cuando entendemos que el trasfondo, el fondo político y el objetivo que se busca es compartido, pero cuando no es compartido, evidentemente, no podemos apoyar dicha proposición. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Ya le digo, señora Cuartero, que nosotras teníamos pensado un voto de abstención y que en general llegamos a las Comisiones, y también a los Plenos, con la voluntad de poder debatir y cambiar el sentido del voto, solo que esta vez el sentido del voto cambia de una forma que no va a ser positiva. Estamos totalmente de acuerdo en que la Mesa pone unas dificultades técnicas enormes –es más, nosotros no estamos en la Mesa de la Asamblea de Madrid, de forma incomprensible- y consideramos que, sin duda, las respuestas que nos da el Gobierno muchas veces son de escaqueo absoluto, y por eso podíamos entender que era justificado el inicial voto de abstención, porque creíamos que el hecho de que la solicitud emanase de la Comisión podría tener algún peso mayor.

Luego, ya abrimos debates sobre el sistema de colaboración público-privada. Bueno, así, de forma tajante, icómo vamos a estar en contra de él!, claro que existe, solo que tiene que cumplir unos criterios, aunque probablemente es con esos criterios con los que estaríamos más en contra, y también porque, por lo que usted ha comentado, el transporte público no tiene que ser solo sostenible o eficiente en términos económicos sino también en términos sociales. Por tanto, al intervenir o al incluir ese parámetro, es por lo que probablemente tendríamos más debates. Yo creo que vamos a tener más oportunidades de debatir.

También comparto otro elemento u otro espíritu que pensé que tenía en origen esta proposición no de ley, que era la necesidad de la transversalidad entre las Comisiones, que estas no fueran compartimentos totalmente estancos sino que existiera la flexibilidad de que hubiera material que pudiésemos trabajar de forma coordinada entre los dos. Y ya está. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Juan Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor Presidente. Seré muy breve. Yo creo que hemos dejado clara la postura del Grupo Parlamentario de Ciudadanos: nuestra oposición a esta iniciativa no tiene nada que ver con las siglas que la presentan sino con el contenido de la propuesta. He iniciado antes la intervención pidiendo respeto a los ciudadanos, entre los que nos incluía a todos nosotros, y ahora me veo obligado a pedir respeto a esta Comisión, a sus trabajadores y a sus diputados. Y explico por qué: el Grupo Parlamentario Vox ha presentado como petición de información en la Mesa toda esta

documentación, que se trató en Mesa el día 20 de enero; no caduca el plazo de entrega hasta el 6 de marzo, con lo cual yo creo que, incluso sin tener que utilizar la necesidad de pedir amparo a la Mesa, podían haber esperado a que caducase el plazo antes de darnos este... No sé ni cómo definirlo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Gracias, señor Presidente. Señora Cuartero, yo le explico un poco. Estamos a favor del primer párrafo, por supuesto que estamos de acuerdo y que se podía haber hecho de otra forma. Respecto al segundo, cuando ustedes piden elaborar un plan de transporte público en el plazo de seis meses a partir de la aprobación de la presente propuesta, lo que yo le decía es que dentro de poco va salir a licitación un pliego y, entonces, lo único que le pedíamos era modificar eso: Una vez salga a licitación... (La Sra. **CUARTERO LORENZO**: *Pero si no me has enmendado.*) No, vamos a ver, porque yo no he tenido tiempo, lo que sí hemos intentado... (La Sra. **CUARTERO LORENZO**: *No ha presentado enmiendas.*) Vale, vale. Bueno, lo que queda claro es que no hemos llegado a ningún acuerdo, lógicamente. Yo ya le he explicado lo que... (La señora Cuartero Lorenzo pronuncia palabras que no se perciben.) Sí, sí, bueno, pues nada. Simplemente lo que quiero transmitirle es que nosotros no estamos en desacuerdo, pero las formas son las formas y quizá tenía que haber utilizado, digamos, otra vía, pero no la ha usado e, insisto, seguimos con la abstención.

Por último –en parte por aclarárselo al señor Nolla-, lo que decía del consenso progre es que ayer en la proposición no de ley del amianto el Grupo Vox se puso de acuerdo con todos los Grupos de izquierdas, es decir, con los Grupos Parlamentarios Socialista, Podemos y Más Madrid; entonces, vimos ahí un cierto consenso progre, que, insisto, ha durado poco, que es lo que quería decir, que ha durado menos de doce horas, yo creo. Básicamente eso, nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Muchas gracias. Agradezco la aclaración, en primer lugar, al señor Portero, porque yo lo del consenso progre no alcanzaba a entenderlo, pero ya veo que consenso progre es defender a los trabajadores de los peligros del amianto y de las consecuencias de determinada gestión. Vale, vale; si es así, de acuerdo.

Simplemente quiero aclarar –porque he oído alguna referencia a la Comisión de Vigilancia de las Contrataciones, y si es que yo me puedo permitir aclarar, porque entre otras cosas en la Mesa de la pasada Legislatura, de la que yo formé parte, contribuimos también a delimitar un poco el contenido de esa Comisión-, efectivamente, la Comisión de Vigilancia de las Contrataciones solo examina que se ajusta a la norma la elaboración de los pliegos o, mejor dicho, la adjudicación de los contratos. Es que, además, iotra cosa sería imposible!, es decir, sería imposible que los Grupos de oposición hiciéramos el control de toda la ejecución de los contratos. Entonces, lógicamente, eso se

hace mucho mejor desde cada una de las comisiones permanentes legislativas que se corresponden con las diferentes Consejerías. Esa es, sencillamente, la finalidad.

Por lo demás, yo creo que no merece la pena insistir, porque creo que está todo dicho.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Seguidamente se someterá a votación el texto en bloque de la proposición no de ley. Pero antes de dar paso a esta votación me gustaría preguntarles si existe alguna sustitución nueva por parte de alguno de los Grupos Parlamentarios para que conste en acta. *(El señor Vinagre Alcázar pide la palabra.)* Adelante.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Sí, gracias, Presidente. Doña Marisa Mercado Merino sustituye a don Fernando Fernández Lara.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Hay 19 diputados... *(El Sr. LETRADO: No, hay 18.)* No, porque está la sustitución, somos 19. *(El Sr. SÁNCHEZ SERRANO: Somos 18, porque nosotros no hemos nombrado sustituto de uno de los miembros de la Comisión que ya no lo es.)* Vale, perdón. Solicito a los señores ujieres que cierren las puertas. Con 18 diputados presentes, se inicia la votación. *(Pausa)*.

El resultado de la votación es el siguiente: 2 votos a favor, 13 votos en contra y 3 abstenciones. En consecuencia, la PNL 11/20, con registro general de entrada 1670, queda rechazada.

Damos paso a continuación al punto tercero del orden del día.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Hay ruegos o preguntas? *(Denegaciones.)* No habiendo ruegos ni preguntas, damos fin a esta Comisión. Muchas gracias.

(Se levanta la sesión a las 12 horas y 33 minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 - 28018-Madrid

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es



Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 1131-7051

Asamblea de Madrid