

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 157

18 de febrero de 2022

XII Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 18 de febrero de 2022

### ORDEN DEL DÍA

**1.- C-314/2022 RGEP.3271.** Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del sector del taxi en nuestra Comunidad Autónoma. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

**2.- C-299/2022 RGEP.3240.** Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre cómo afectan al taxi las medidas propuestas por el Gobierno de la Comunidad de Madrid referentes al sector. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

---

**3.- C-20/2022 RGEP.154.** Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea). (\*)

(\*) *La Mesa de la Comisión ha admitido posible delegación.*

**4.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 9 horas y 3 minutos. ....	9065
— <b>Modificación del orden del día:</b> tramitación acumulada de los puntos primero, C-314/2022 RGEP.3271 y segundo, C-299/2022 RGEP.3240. ....	9065
<b>Comparecencias con tramitación acumulada:</b>	
— <b>C-314/2022 RGEP.3271. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del sector del taxi en nuestra Comunidad Autónoma. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....	9065
— <b>C-299/2022 RGEP.3240. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre cómo afectan al taxi las medidas propuestas por el Gobierno de la Comunidad de Madrid referentes al sector. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....	9065
- Exposición del Sr. Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid. ....	9065-9074
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Segura Gutiérrez. ....	9074-9086
- Interviene el Sr. Presidente de la Federación, dando respuesta a los señores portavoces. ....	9087-9092

**– C-20/2022 RGEP.154. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea) (\*)**

<b>(*) La Mesa de la Comisión ha admitido posible delegación. ....</b>	9092
- Interviene la Sra. Acín Carrera, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	9092-9093
- Exposición del Sr. Director General de Transportes y Movilidad. ....	9093-9096
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Acín Carrera y el Sr. González Maestre.....	9096-9105
- Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los señores portavoces.....	9105-9107
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Acín Carrera y el Sr. González Maestre.....	9107-9112
- Interviene el Sr. Director General en turno de dúplica. ....	9112-9113
<b>– Ruegos y preguntas. ....</b>	9113
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	9113-9114
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 7 minutos. ....	9114



*(Se abre la sesión a las 9 horas y 3 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías; se abre la sesión. Antes de entrar en el orden del día, como primera cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los grupos parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones habidas en los mismos, en el caso de que existan, con la finalidad de que consten en acta. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? *(Pausa.)* No. ¿Por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid? *(Pausa.)* No. ¿Por el Grupo Socialista? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Más Madrid? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Popular?, ¿Carlos? *(Pausa.)* No, vale.

Como segunda cuestión previa se plantea una modificación en el orden del día consistente en tramitar de forma acumulada las dos comparecencias que tienen como invitado al señor don Julio Sanz García, presidente de la Federación Profesional del Taxi; buenos días. Se hace notar que esta presidencia concederá cinco minutos añadidos a cada intervención, conforme al criterio compartido con los portavoces previamente a esta sesión, de la siguiente manera: el primer turno del compareciente pasará de quince a veinte minutos como máximo, el de los portavoces pasará de diez a quince minutos como máximo y el segundo turno del compareciente pasará de diez minutos a quince como máximo. Dicho todo lo anterior, conforme al artículo 107 del reglamento, someto al asentimiento de la comisión esta tramitación acumulada. ¿Se acepta por asentimiento? *(Pausa.)* Vale, de acuerdo. Pues muy bien, empezamos con el punto primero.

#### **Comparecencias con tramitación acumulada:**

**C-314/2022 RGEF.3271. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del sector del taxi en nuestra Comunidad Autónoma. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

**C-299/2022 RGEF.3240. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre cómo afectan al taxi las medidas propuestas por el Gobierno de la Comunidad de Madrid referentes al sector. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

Comparece el señor don Julio Sanz García, presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid. Se inicia ya el debate con la intervención de don Julio a fin de informar sobre el objeto de la comparecencia. Tiene usted un tiempo máximo de veinte minutos; muchas gracias. *(Pausa.)* Sí, se puede quitar la mascarilla para intervenir.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Buenos días. Muchas gracias, presidente, vicepresidente, diputados y todos los compañeros

que nos acompañan aquí en esta sala, incluso en la sala contigua, donde se ha habilitado un espacio para que otros compañeros puedan seguir esta intervención, así como todos los compañeros que la están siguiendo por los canales habituales de esta Cámara. En principio, como ha dicho el presidente, soy Julio Sanz García, presidente de la Federación Profesional del Taxi, en representación de todo el colectivo del taxi, y para mí es un orgullo y, desde luego, agradezco a los compañeros la posibilidad de poder representarles. En principio, pedirles a todos disculpas a lo mejor por anticipado por el tono, las formas, quizá lejos de la actividad parlamentaria habitual; nosotros somos taxistas, no estamos acostumbrados a estas cosas y, entonces, a lo mejor no estamos en el tono habitual de estas comparecencias. Aunque la verdad, visto lo visto, y viendo cómo se desarrollan algunas sesiones en los respectivos hemiciclos, Congreso, Senado, ayuntamientos, comisiones, etcétera, me da bastante confianza para salir airoso de este lance, porque la verdad es que estamos como para preocuparnos de muchas cosas.

Las comparecencias acumuladas viene, una, a versar sobre la situación del sector del taxi en la Comunidad de Madrid y, otra, sobre cómo afectan las medidas propuestas desde el Gobierno de la Comunidad de Madrid; intentaremos agruparlas, intentaremos, en la medida de nuestras posibilidades, dar una lectura rápida, muy somera, de lo que es la actividad del taxi y lo que va a representar esa espada de Damocles de la que depende sobre todo un colectivo y que verdaderamente nos tiene muy preocupados a miles de familias.

Voy a empezar a utilizar una definición de lo que es el servicio público del taxi, que, para que no la diga yo, voy a tomar unas palabras de los señores del Tribunal Supremo, que algo saben de esto, y es en relación a la Sentencia 9/21 de 2018, 4 de junio: "El taxi es un servicio público de interés general" -iel taxi es un servicio público de interés general!- "y, como tal, debe de ser preservado frente a otras modalidades de transporte". Preservado, guardado, protegido, defendido..., como quieran, pero debe de ser preservado, debe diferenciarse de otras modalidades de transporte. Dicho esto, para centrarnos un poco y para situar al taxi en lo que es la Comunidad de Madrid, comunidad con cerca de 6.800.000 habitantes, tenemos del orden de 16.000 licencias de taxi que, además, tienen autorización de transportes con un visado de carácter nacional que está agrupado en dos grandes áreas de prestación conjunta: una que agrupa Madrid y 56 municipios contiguos, a toda la corona principal, es el área de prestación conjunta fundamental de Madrid, que, como digo, agrupa a 56 municipios y tiene 15.776 licencias; la otra área de prestación conjunta es lo que conocen como la Sierra Norte o sierra de Madrid, donde se agrupan 30 municipios para dar servicios a las zonas más desfavorecidas, donde no llegan los transportes convencionales, donde no hay otras modalidades para prestar servicios a municipios con 80 o 90 habitantes, ahí lo componen 30 licencias y, el resto, otras 200 licencias, agrupadas en otros municipios de la Comunidad de Madrid. De los 179 municipios, están fundamentalmente concentrados en esta área de prestación conjunta la inmensa mayoría de las licencias del taxi.

El servicio público como tal es un servicio regulado y regulado precisamente para promover una calidad, garantía, profesionalidad, en los servicios a los ciudadanos; el servicio público debe estar regulado. Y la regulación del taxi es de forma muy estricta, muy somera y muy amplia, ia todos los

niveles!: la Administración local, con las ordenanzas municipales del taxi -en el Ayuntamiento de Madrid la ordenanza municipal regula todos los funcionamientos de la actividad del taxi-; a nivel autonómico, con el reglamento autonómico desde el año 2005, con modificaciones en 2019; a nivel de la comunidad autónoma, con la Ley de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, de 27 de noviembre de 1998; a nivel nacional, con la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes, lo que conocemos como la LOTT, y luego les contaré un poco la evolución que ha llevado esa Ley de Ordenación del Transporte, que cada cierto tiempo sufre modificaciones y todavía los legisladores no atinan con encajar perfectamente la LOTT a lo que es la dinámica actual. De esa Ley de Ordenación de Transportes emana un reglamento, lo que es el ROTT, en el año 1990, el 28 de septiembre, donde también se desarrolla toda la actividad del transporte y también le afecta al sector del taxi.

El taxi está afectado por normativa meteorológica porque el aparato de medida, el taxímetro que tenemos, tiene una precisión muy estricta, y también le afecta a una normativa de carácter nacional. También le afectan al sector del taxi las normas sobre accesibilidad en los municipios y en el taxi de toda España por extensión y, concretamente, esa ley de accesibilidad establece que al menos un 5 por ciento de las modalidades de transporte que sean adaptadas para personas con movilidad reducida; a día de hoy tenemos más de 600 vehículos que permiten trasladar a personas con su silla de ruedas para prestarles el servicio, ¡y eso lo tiene el taxi!, no lo tienen otras modalidades del transporte, porque el servicio público está obligado a tener esa característica de vehículo adaptado.

Les afectan las normativas en materia de ITV, en materia de la Dirección General de Industria, porque, para preservar esa seguridad y esa garantía en el trabajo, cada año, incluso los coches nuevos, tienen que pasar por la ITV una vez y, a los cuatro años, cada seis meses; es muy riguroso porque es fundamental que los vehículos estén en perfecto estado de conservación para garantizar ese traslado. Nosotros somos de los que pasamos por las ITV bastante y no cambiamos las matrículas azules que tenemos en la parte de atrás ni usamos vehículos de arrendamiento sin conductor para evitarnos pasar esa normativa; luego, si eso me refiero con más amplitud a este tema. ¿Por qué está regulado? Pues para promover esa garantía de calidad con los derechos y la seguridad de los usuarios.

Algunos aspectos sobre la regulación para que conozcan un poco más el servicio público del taxi: las tarifas. Las tarifas son de obligado cumplimiento, las tarifas son garantía para el usuario, también para el taxista, y no se puede cobrar ni más ni menos, pero los taxistas no ponemos las tarifas, las tarifas se ponen desde esta casa, desde la Dirección General de Consumo y la Comisión de Precios, a instancia de la propuesta del Ayuntamiento de Madrid y con la participación de los sindicatos, asociaciones de consumidores y usuarios, y los demás órganos, para promover esa tarifa que pueda absorber los costes de explotación y permitan un rendimiento razonable. Un poco a título de curiosidad nada más, en esta ocasión la Comisión de Precios nos ha autorizado un incremento en la tarifa del 1,46 por ciento, y lo digo simplemente para que conozcan que nuestro problema no radica en subidas de tarifa; un 1,46 por ciento al coste y el IPC y todo lo que está, pues verán que verdaderamente nosotros no estamos por la subida de tarifas desproporcionada, pero, además, es

que esa tarifa es la misma cualquier hora del día, una tarifa regulada, independientemente de las inclemencias atmosféricas, los eventos o cualquier circunstancia. Garantía al usuario.

Los vehículos. Es muy importante conocer que un taxista no puede poner cualquier vehículo, sino que hay una relación de vehículos que autorizan los ayuntamientos en base a unas medidas y unas garantías que promueven un confort y una seguridad para los usuarios. ¡El taxista no puede poner el vehículo que quiera!, eso está regulado y normalizado, eso lo autoriza el ayuntamiento y nosotros ponemos en servicio, no los vehículos que quiere el taxista, sino los que autoriza el ayuntamiento; otras modalidades del transporte pueden utilizar el vehículo que quieran sin ninguna limitación.

A nivel de seguros o la seguridad de los ocupantes, de los usuarios, la responsabilidad civil obligatoria que se exige a los taxis llega hasta 50 millones de euros; exige una cobertura total, tanto para el conductor como para los pasajeros, una garantía total a la hora de prestar el servicio. Ya he comentado los vehículos adaptados: más de 600 vehículos adaptados prestan servicio en el taxi de Madrid.

Estamos regulados en horarios, estamos regulados en periodos vacacionales, estamos regulados en los días festivos, con la posibilidad de ampliar en momentos puntuales cuando hay mucha demanda, la posibilidad de poner más servicios, más coches en la calle. El acceso a la profesión está controlado, nosotros no podemos llevar vehículos, como llevan otras modalidades de transporte, con la L, por ejemplo; es una barbaridad que un servicio al público se preste sin las garantías ni la profesionalidad que exige el llevar a viajeros, a ciudadanos, sin ninguna garantía. Existe una prueba de acceso a la profesión, no vale presentarse en las oficinas, coger las llaves y prestar el servicio, y esto es bueno, esto es muy bueno para los usuarios. No es baladí que el taxi haya sido designado en tiempos de pandemia el mejor modo de transporte, el más garantista y el más seguro; hay una buena percepción de lo que es el servicio del taxi en la Comunidad de Madrid.

Pero, frente a esto -y ahora ya enlace con diferentes propuestas-, ¿qué tenemos en la calle? Pues tenemos una competencia totalmente desleal, ilegal!, constante y permanente, y diría yo que casi consentida por las Administraciones. Estamos compatibilizando nuestra jornada, nuestro tiempo de trabajo con hasta 8.400 vehículos de arrendamiento con conductor, ¡más los que vienen de fuera!; de fuera vienen a trabajar más vehículos aquí, pero es que incluso los que vienen de fuera están realizando los traslados de facultativos en concurso promovido por la sanidad, y eso está denunciado. Prácticamente tenemos todo judicializado, porque esta injerencia..., y cuando la Administración se pone de perfil en determinadas circunstancias, pues no nos queda otra cosa que recurrir a los tribunales. Y estas modalidades de transporte, frente a toda esa maraña de normativas que tiene que cumplir el servicio público del taxi, no tienen ni normativa local ni normativa autonómica, simplemente se rigen y se regulan por la Ley de Ordenación del Transporte de carácter nacional. Y ahora, actualmente, están viviendo de una moratoria que, como vía de subvención o como vía de indemnización, alguien se inventó para que durante cuatro años pudieran realizar un servicio, servicio de carácter urbano, que ahora, a día de hoy, busquen en la regulación de la Comunidad de Madrid a

ver si encuentran regulación de los vehículos de arrendamiento con conductor, iy están viviendo de esa moratoria que está pagando el colectivo del taxi! A alguien se le ocurrió que podía ser interesante que, en lugar de promover indemnizaciones por fallos o errores en la legislación, en lugar de que lo pagara la Administración, pues que lo pagara el taxi, y lo estamos pagando, pero lo estamos pagando con un descontrol total de la Administración.

En la Comunidad de Madrid, para que ustedes lo sepan -está el director general de Transportes, que podrá corroborar los datos que aquí voy a dar-, existen cinco inspectores de transportes, que, acompañados de quince auxiliares, pues suman veinte efectivos en la inspección de transportes de la Comunidad de Madrid; verdaderamente, con veinte efectivos, con una buena labor y un buen trabajo desde luego, por encima de todo, que realizan con la colaboración de los Cuerpos de Tráfico de Guardia Civil -cierto, que también lo hacen-, con la colaboración de los agentes municipales de los municipios, ide los municipios que tienen formación y efectivos para poder controlar!... Los municipios que tienen formación -estamos en la Comunidad de Madrid, con 179 municipios- son cinco, icinco municipios tienen formación en materia de transporte! Estamos en camino de que esos otros 174 vayan adquiriendo una formación para que esos agentes puedan colaborar con la labor inspectora. Periódicamente hay una modalidad de transporte que multiplica exponencialmente las sanciones a la hora de pasarnos ese baremo sancionador, que anualmente nos lo pasan, y son los vehículos de arrendamiento con conductor; las sanciones al servicio público del taxi son anecdóticas, es un número que casi se puede contar con los dedos de las manos, y los otros multiplican exponencialmente.

Llevamos esperando lustros, décadas, Cuerpo Especial de Transporte para verificar las irregularidades en materia de transporte. ¡Estamos hablando de más de 90.000 autorizaciones de transporte en la Comunidad de Madrid!, y los inspectores no solo tienen que inspeccionar en la calle, con las inspecciones programadas o con las inspecciones especiales, sino también en las oficinas la actividad de esas 90.000 autorizaciones; no hay efectivos, está claro. Y, si multiplicaran por diez los efectivos, multiplicarían por diez los expedientes sancionadores, porque hay modalidades de transporte que han basado su fórmula de negocio en la infracción sistemática de toda la normativa, y eso la Administración lo está consintiendo, lo está dando por bueno. ¡Tenemos un serio problema todos!, pero los taxistas más que nadie.

Fíjese, les comentaba que iba a hablar de forma somera de lo que es un poco la desidia normativa, la pasividad, la chapuza que en ocasiones..., iy que nadie se dé por aludido!, porque ya ven que no estoy poniendo ningún apellido a ninguna formación ni a ningún grupo político, iva para todos!, unos por acción, otros por omisión, otros por ponerse de perfil y otros porque parece que, como no estamos en el cierre, pues parece que no me toca. Fíjense que la Ley de Ordenación de Transportes, que es la que marca un poco esa regulación a nivel nacional, que afecta a todas las modalidades de transporte, ia todas!, ya se vio alterada de forma sustancial allá por el mes de diciembre de 2009 con la aprobación de la ley ómnibus, que decía que no iba a pasar nada, que no nos iba a afectar. Bueno, pues tuvimos que llegar al mes de julio de 2013 para introducir, a la vista de lo que se nos venía encima, algunas cuestiones como cambiar y darle rango de ley a esa regla de

proporcionalidad, porque ya se les iba de las manos, y luego comentaré un poco o repasaremos la proyección del número de VTC que existen desde hace unos años a lo que tenemos ahora. Por lo tanto, tuvieron que modificarlo y pasar de rango normativo de una Orden FOM a un reglamento y, después, a una ley de transportes; eso fue en el año 2013. Tuvimos que esperar hasta el año 2015 para que, con la modificación del Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres se cerrara de forma definitiva la solicitud masiva, el abuso impúdico de peticiones, de solicitudes, por 36,01 euros, para tener una autorización de transporte. Nos vamos al 21 de abril de 2008, ahí ya sí, ya tenemos el 1/30 en la ley, ya podemos hablar de que por ley tenemos ese porcentaje, esa regla de proporcionalidad: el 1/30; ino vale para nada, eh!, está en la ley y ya podría estar donde fuera, pero no se cumple.

El 29 de septiembre de 2018 se aprueba el decreto Ábalos, para unos una patada a seguir, para otros una habilitación de competencias y, para otros, esa moratoria indemnizatoria que pagamos los taxistas; año 2018. En octubre de 2021 entra en vigor una nueva modificación de la Ley de Ordenación de Transportes para habilitar un conjunto de sanciones, iporque aquí se había demostrado una vez más que la pasividad normativa hacía rentable infringir la normativa en materia de transportes! ¡Siempre la normativa y la legislación han ido por detrás de lo que es la actividad! No hemos sido capaces -nosotros tenemos menos culpa porque no tenemos capacidad de regular ni de legislar, pero hay auténticos culpables en esta situación y nosotros somos los damnificados- de elevar las sanciones. En un decreto hay especulación, ies que se dieron cuenta de que se especulaba con estas autorizaciones!, pues tuvieron también que modificar... Afortunadamente, después de muchas vicisitudes legales, también pudimos ver eso que denominamos la web de control o esa norma que regula y registra los servicios que tienen que ser precontratados para prestarlos y tienen que pasar a una web de control, y, después de que, llegando hasta el Supremo, se fuera atrás esa normativa junto con ese decreto de antiespeculación, pues ya se consiguió que desde el 1 de febrero de este mes fuera obligatorio; espero que funcione y que funcione bien esa web de control.

El Sr. **PRESIDENTE**: Don Julio, hemos llegado a los veinte minutos, pero le voy a dejar más. Siga usted, no se preocupe, le vamos a dejar más tiempo porque podemos ajustarnos incluso cinco minutillos más.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Pues se lo agradezco porque estaba empezando, pero voy a intentar ir un poquito rápido y, como tienen ocasión luego de preguntarme si alguna cosa no queda clara, yo me ofrezco a...

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Yo le puedo ceder cinco minutos de los míos perfectamente; por eso digo que tenga usted el tiempo que necesite.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, siga usted hablando.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Bueno, yo sigo hablando y, cuando usted me llame la atención, pues recomponemos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Lo que podemos es... Bueno, que usted lo sepa básicamente por si necesita resumir o lo que crea usted oportuno.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Voy a intentar resumir. Nos habíamos quedado en la chapuza normativa, responsabilidad de todos. Fíjese, en el año 2012, cuando no se hablaba en los titulares de la prensa de la guerra del taxi -esos titulares que a nosotros no nos gustan nada, porque nosotros no tenemos guerra con nadie, el taxi lo que quiere es trabajar-, existían en Madrid -me centro en Madrid y luego hablaré a nivel nacional si quieren para que tomen constancia un poco- 15.788 autorizaciones de taxis y 579 autorizaciones de vehículos de arrendamiento con conductor, ¡oye, y convivíamos bien!, cada uno prestaba su servicio y no teníamos ningún problema; año 2012. En el año 2016, manteniéndose estable el número de taxis, ya teníamos 5.088 autorizaciones, ¡5.088 autorizaciones!; ya me estoy yendo un poco a nivel nacional, luego ya diré las que tenemos actualmente en la Comunidad de Madrid. En el año 2017 pasamos a 6.258 autorizaciones; en el año 2021, 17.400, y los últimos datos del día 3 de este mes son de 17.842. Concretamente aquí, en la Comunidad de Madrid, figuran 8.194 autorizaciones, y son datos del Ministerio de Transportes, que probablemente no coincidan con los datos de la Comunidad de Madrid porque estamos en pleno periodo de renovación de visados de transportes; visados de transportes -lo digo un poco a título de curiosidad también para que lo conozcan- donde no es necesario acreditar, porque ¡los vehículos de arrendamiento con conductor no tienen que acreditar que tienen conductor adscrito!, o sea, les visan las autorizaciones sin tener necesidad de acreditar que tienen conductor, y en el taxi pasa lo contrario: en el taxi, si no tienes conductor, no te visan las acreditaciones, ¡curioso!; lo digo un poco para que vean esas circunstancias. A día de hoy, los últimos datos -y me equivocaba- en la Comunidad de Madrid no son 8.194 -seguro que algún compañero se ha dado cuenta y..., porque nosotros tenemos muy concretamente ese dato-, son 8.411 a día de hoy, últimos datos; 3 de febrero de 2022, ¡8.411 autorizaciones! ¿Pendientes de adjudicar? Pues, fíjense, en la Comunidad de Madrid se han pedido hasta 105.000 autorizaciones más. Solamente una empresa, Maxi Mobility Spain, que es la cabeza de Cabify, ha pedido 65.000 autorizaciones más. ¿No les parece obsceno que detrás de una modalidad de transporte de viajero haya un negocio, pero totalmente rastrero, de estas autorizaciones?

Voy a concluir esta fase de lo que estamos hablando con dos frases para que tomen un poco conciencia de lo que venimos a reclamar aquí. Miren, el sector del taxi ha sido maltratado sistemáticamente por las Administraciones, ¡ha sido maltratado por las Administraciones!, y recíprocamente las Administraciones están en deuda con el taxi. Cuando un sector está siendo maltratado, las Administraciones están obligadas a evitar que un sector maltratado termine siendo eliminado, que eso es lo que pretenden.

¿Y cómo pretende pagarnos la Administración? Bueno pues desde esta Casa lo que se está promoviendo son medidas para eliminar al sector del taxi, para sumirnos en una lenta agonía y, al final, quedarnos sin el servicio público de taxi. ¿Ustedes verdaderamente piensan que con 8.411 autorizaciones haciendo de taxis negros podemos vivir en esta ciudad? ¡Cuando nosotros tenemos que recortarnos de nuestro tiempo de trabajo por falta de rentabilidad! Nosotros podemos ampliar nuestra

jornada de trabajo al día siguiente si verdaderamente hubiera trabajo, pero nos recortamos porque hay una parte que literalmente nos está robando el trabajo a este sector.

Frente a esto -y voy a entrar ya, para ir terminando, en las propuestas de la Comunidad de Madrid-, recibíamos con sorpresa, con algo de indignación -utilizaría palabras más gruesas, pero creo que no es aquí...-, una batería de propuestas: unas de cara a la galería, otras para la foto fácil y otras para hacer ver que desde la Administración se están preocupando por este colectivo; medidas que no tocan en este momento. Lo que subyace, lo que nos preocupa, lo que verdaderamente está en esta casa es un anteproyecto, un borrador, una modificación de la Ley de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, de la que creo que, en el turno de comparecencia, también el director general nos tendrá que explicar en qué línea va esa modificación de la ley, que es lo que en esencia realmente nos preocupa, porque lo que pretenden es habilitar 8.411 autorizaciones para que hagan de taxis.

Entonces, medidas sobre la modernización, la digitalización, la liberalización de un sector..., mire, en estos momentos no toca! Si quieren que hablemos de modernizar un sector, que les reto a que me digan un sector más moderno que el taxi en la Comunidad de Madrid, donde tenemos el 80 por ciento de los vehículos eco o etiqueta cero; no hay sector que tenga ese nivel de compromiso con los ciudadanos a nivel ecológico, a nivel de vehículos, donde la rotación de los vehículos no llega a los cuatro años de antigüedad, ¡y podríamos tenerlos hasta diez años!, pero son datos reales que publica el Ayuntamiento de Madrid, que no me los invento yo. ¡Una flota de vehículos en la que la media es de menos de cuatro años de verdad que es un sector moderno!, y es un sector, desde luego, eficiente, ¡y es un sector ecológico! Fíjese qué detalle más curioso: ¡tenemos un vehículo autorizado para funcionar por pilas de hidrógeno!, ¡eso no lo tiene nadie! Ahora, nos faltan las cañerías y nos faltan las "hidrogeneras". ¡Nosotros siempre vamos por delante!, luego cuando nos hablan de modernos es que casi nos tenemos que ofender.

Miren, con el tema de la digitalización -ya lo confundo un poco, porque, al hablar de digitalización, ya no se sabe si es adjudicación a dedo o verdaderamente lo que hay son nuevas tecnologías, avances y todo eso para promover servicios que den cierta garantía-, no hay sector más digitalizado que el del colectivo del taxi. Antes, mucho antes de estas plataformas oportunistas que venían a exterminar otros modelos de transporte, el taxi ya funcionaba prestando servicio, ¡pero cuando era difícil!, cuando verdaderamente había que tirar del teléfono y había que tirar de tecnologías incipientes para promover emisoras operativas; Teletaxi tiene 42 años, Radioteléfono tiene 60 años... Estas plataformas, como Pidetaxi, que es la plataforma casi, si me apuran, donde más taxistas hay agrupados de toda Europa, más de 20.000 taxistas bajo el paraguas de Pidetaxi, prestan los servicios con la última tecnología y por supuesto que digitalizados, como ya les digo, cien por cien. Lo que pasa es que nosotros no tenemos millones de euros para promover tarifas bajas a determinada hora, donde ahora se trabaja a un 50 por ciento, para luego subir de forma exponencial los precios con ese invento del algoritmo y la tarifa dinámica y todas esas cosas. El algoritmo también está denunciado en la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia, pero parece que todavía no le ha tocado el turno para ver eso del algoritmo que utilizan algunas plataformas para decidir en

función de qué y en base a qué. ¡Para eso la digitalización sí que la utilizan otras modalidades de transporte! Tampoco tenemos nosotros la posibilidad de que desde esta Administración se promocionen determinadas modalidades o determinadas plataformas; nosotros no tenemos comerciales tan distinguidos, en este caso, como los que desde esta casa han promocionado eventos como el Uber Green. Nosotros no podemos hacerlo así. La verdad es que sí que en esa ocasión no es que estemos digitalizados, sino que no podemos exportar esas bonanzas del colectivo.

¡Y no hablemos de liberalización! Porque ya les digo que el colectivo del taxi está en condiciones de asumir absolutamente todos los empleos ficticios que puedan perderse en cualquier otra profesión, porque el sector del taxi de la Comunidad de Madrid tenemos a gala decir que es un sector con paro cero, donde todos los puestos de trabajo son fijos y estables, donde caben todos los profesionales que quieran venir a trabajar a un sector regulado; al día siguiente de tener la acreditación de taxista, el taxista se pone a trabajar en un sector regulado, en un sector profesional, en un sector con garantías.

Ya le digo que lo que verdaderamente -y ya voy terminando, porque creo que ya me he pasado con creces- se pretende con estas propuestas es habilitar 8.411 taxis negros en un sector donde no caben. Además, las últimas noticias que teníamos eran que se había desgajado de esa ley ómnibus, de esa maraña de cambio normativo, y que se iba a tratar aparte, pero que se iba a tratar por el procedimiento de urgencia, ise iba a cambiar por el procedimiento de urgencia una normativa que viene del año 1998!, que en 2019, cuando tenían a todo el colectivo tirado en la calle durante 16 días, nos decían que no se podía hacer nada, que no se podía regular, que no tenían instrumentos, icon todos los taxistas y sus familias tirados en la calle durante 16 días! ¡Ahora han encontrado la manera!, ¡ahora sí pueden regular!, ¡ahora sí pueden habilitar!, y habilitar de la forma más fea, por la puerta de atrás, ¡8.411 taxis negros! ¡No caben! Si es que no hay trabajo, isi es que no tenemos trabajo para nosotros!, ino hay trabajo para los demás! Estas medidas condenan a este colectivo del taxi a una lenta agonía y, al final, a una desaparición.

A ver si aprendemos de los lugares donde se ha desregulado y donde se ha permitido la irrupción de estas grandes plataformas, donde se ha "uberizado" la economía, porque cuando se pierden determinadas modalidades de transporte, se quedan sin atender colectivos más desfavorecidos. En esa Sierra Norte no verán ningún coche negro; los servicios los prestan los taxis a esas personas que no tienen un cajero para ir a sacar sus dinerillos, donde no tienen a quién llamar a las tres de la mañana para acercarse al centro de salud porque se ha puesto mala una anciana de 80 o 90 años. ¡Allí no los verán! Si desaparece el taxi, idesaparecen esos servicios! Los 600 vehículos adaptados que prestan servicio a las personas con movilidad reducida van a desaparecer porque no son rentables. Yo voy a invertir en lo que menos me cuesta para sacarme la mayor rentabilidad; voy a subir los precios cuando hay alta demanda y, cuando hay baja demanda, icasi hasta los puedo regalar para ampliar mi cartera de clientes!

Mire, voy a terminar. En esta casa -ya muy breve- alguien dijo: cuando alguien pierde su trabajo, es una auténtica desgracia; no lo dijo tan solemne, más pizpireta ella. Cuando alguien pierde

su trabajo es una auténtica desgracia, cuando alguien pierde su negocio es una tragedia; bueno, pues en este caso, lo que se pretende hacer con el taxi de Madrid es una tragedia y es una desgracia, o es una desgracia y es una tragedia para miles de familias, porque lo que se pretende -y espero que con buen criterio reflexionen sobre lo que pretenden hacer- aquí sí es una tragedia y una desgracia para miles de familias. Está en sus manos. Quedo a su disposición para cualquier pregunta o aclaración y, luego, ya en el segundo bloque, les cuento otras cosas que les van a resultar muy curiosas sobre qué es esto de las VTC, quiénes las componen, algún contratillo de esos que se han dado y todas esas cosas, pero después de sus intervenciones. Muchas gracias y disculpen por el...

El Sr. **PRESIDENTE**: Nada, don Julio, si aquí -digamos- los grupos son generosos y ellos saben que quien tiene que hablar es usted para contarnos la situación y nosotros escucharle. A continuación, por un tiempo máximo de quince minutos, que ustedes se lo administran en función de lo que ya han comentado, comenzamos por el Grupo Unidas Podemos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días, presidente, señorías. Buenos días, don Julio Sanz, también para los representantes de las asociaciones del taxi que nos acompañan hoy y para el director general de Transportes. Incluso voy a intentar ajustar un poco el tiempo para que, efectivamente, pueda disponer de más el compareciente. Primero, agradecerle que venga aquí a contarnos cuál es la situación del sector del taxi, porque lo hace usted en su nombre, en nombre de la organización que representa, la federación, pero también de manera unitaria en nombre de las asociaciones representativas de todo el sector.

Una institución, para que esté viva, necesita abrir las puertas a la sociedad civil, a las realidades que existen fuera de aquí, a los diferentes colectivos, y el sector del taxi es un sector fundamental desde muchos puntos de vista. Entonces, para nosotros es algo realmente importante, que dignifica, que ayuda a hacer el trabajo y que nos permite enterarnos bien de qué es lo que está pasando. ¡Porque ese es el sentido que tiene que tener una comparecencia!: que vengan ustedes a explicarnos, que nosotros escuchemos, que nosotros aprendamos, que nosotros tomemos nota, que es lo que hemos hecho yo creo que todos, y también que fijemos una posición sobre aquello que hayamos escuchado, en función también del análisis general de la situación que hagamos.

Usted, más allá del recordatorio de la definición del sector del taxi como un servicio público de interés general que el propio Tribunal Supremo establece, nos viene a hablar de la importancia que tiene el sector a todos los niveles: tiene una importancia laboral fundamental; tiene importancia laboral porque, por ejemplo, ha sido un colchón de amortiguación de muchos trabajadores que perdían su empleo, que cerraban sus fábricas, que tenían un expediente de crisis y que se reciclaban, alguno montando un comercio, montando una cafetería, y muchos yendo al taxi. Entonces, creo que a veces no se valora, por ejemplo, esa función tan importante como red de trapecista para muchas personas que tenían la desgracia de perder su puesto de trabajo. En segundo lugar, tiene una importancia social fundamental, porque son muchas las familias -más de 20.000 familias- que hay detrás de esas 17.000 licencias que hay en el sector del taxi madrileño. También una importancia económica, por el dinero que mueve y por la aportación que hace al PIB de la región, y también una

importancia desde el punto de vista social por lo que significa dar un servicio de esa calidad a la sociedad madrileña.

Dicho esto, nos daba también una información que es muy interesante: la regulación tan estricta y a todos niveles que tiene el sector del taxi; por ejemplo, con una garantía de la calidad de los vehículos en tiempo real y de manera muy frecuente, con una gran periodicidad para someterse a los controles de las ITV; con unas tarifas perfectamente reguladas, donde uno sabe lo que se tiene que cobrar en cada momento; con la regulación de los periodos de servicio, días, horarios, etcétera; con el acceso a la profesión, con la formación necesaria... Es bueno recordar esto porque, en contraposición, no sucede así lo mismo con quien irrumpe en una competencia que usted mismo calificaba de profundamente desleal.

Con todo ello, yo creo que la conclusión es muy clara; la ha sacado usted y decía: es el modo más garantista y más seguro de prestar un transporte público, uno de los más seguros y garantistas. Y yo añadiría otra cosa: es un sector que proporciona una alta calidad, y eso no es algo que sea una afirmación subjetiva que ustedes digan, sino que hay rankings internacionales que así lo establecen; el sector del taxi en España tiene una calidad por encima de la media.

Dicho esto, ¡claro!, nos hemos enfrentado a una realidad que les impacta a ustedes y que impacta también a la economía española y madrileña, que es el aterrizaje de multinacionales que rompen las reglas de juego, que rompen la convivencia que existía anteriormente entre el taxi y las VTC. Entonces, esa competencia, que era perfectamente posible... Yo tengo amigos que trabajaban en VTC y sabían lo que tenían que hacer; es decir, vivían en un pueblo, les llamaban y les decían: "tienes que llevarme al Hospital a Valdecilla". ¡Perfectamente!, una cosa era el taxi y otra cosa eran las VTC, perfectamente regulado. Pero, cuando se intenta liberalizar todo, cuando se da barra libre a la entrada de multinacionales que vienen con una actitud profundamente extractivista y depredadora, entonces es cuando surge el problema y es cuando se pone en la picota incluso la viabilidad del sector como tal.

Estamos hablando de que se ha pasado de 5.000 licencias o autorizaciones a 17.000; en Madrid a 8.400 en tiempo real en estos momentos. Pero, claro, la demanda que hay, si se habla de 105.000, que era el dato que daba usted, me parece una desmesura que es absolutamente ingobernable. Y el drama es que eso es apoyado por la Administración; la Administración de la Comunidad de Madrid no fue capaz de regular este tema cuando hubo el conflicto potente que ustedes protagonizaron, demandando justamente dar soluciones a esta problemática, y no solo no lo ha hecho sino que además, por la vía práctica, ha estado potenciando al sector de las VTC por dos procedimientos: a veces, a través de contratos, de contratos de cientos de miles de euros hechos con estas empresas, por ejemplo, desde Administraciones públicas, el Servicio Madrileño de Salud, etcétera. Por otro lado, de una manera que, bueno, no deja huella, pero que no engañan a nadie, y es mirando para otro lado, haciendo la vista gorda o no estableciendo mecanismos de control de inspección que aseguren el cumplimiento de las normas. La ausencia de una inspección que trabaje

en este terreno, cuando antes hablaban de efectivos absolutamente ridículos y mínimos, bueno, pues es barra libre para que hagan lo que quieran, para que funcionen como consideren y les dé la gana.

En fin, yo creo que los grandes temas que hay que regular aquí -y seguramente don Julio Sanz se referirá luego a ellos- son aquellos que aseguren que no hay competencia desleal, y eso pasa por que el número de autorizaciones, de habilitaciones, sea algo coherente, algo que no rompa el tablero; que la cuestión de la precontratación diferencie claramente a una VTC de un taxi; que haya un tiempo de diferencia entre la contratación y la prestación del servicio, con un registro temporal; que haya una obligación de comunicar el geoposicionamiento de los vehículos, que se regule la distancia entre la VTC y el pasajero; que no haya captación ilegal de pasajeros, que no deambulen las VTC por la ciudad, que además se las ve de manera descarada, que cualquiera que observe y vaya por la calle ve cómo van pirateando a ver si pillan a alguien; que tienen que tener una hoja de ruta y no pueden andar sin pasajeros por las calles, y eso hay que prohibirlo. Es curioso, las propias VTC sacan guías para sobrevivir a las denuncias por captación de clientes; ies una auténtica vergüenza!, y eso se conoce, circula en redes sociales. Tienen que tener la obligación de retornar a las bases tras finalizar el servicio; no se pueden dedicar, como decía antes, a la captación y, además, todo este hecho tiene un impacto medioambiental que a veces habría que medir. Hay estudios, sobre todo internacionales y alguno de Estados Unidos, que dicen que tiene tela el impacto en la huella medioambiental y de carbonización de este tipo de prácticas. Hay que regular la formación y equipararla a la de los taxis, ies lo mínimo que se puede hacer!, y el régimen sancionador tiene que ser muy claro, muy contundente, respecto a los temas que venimos planteando.

Me gustaría, como pregunta que le hago, que nos diera mayor precisión sobre los diez puntos que les propuso la presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, en la reunión que tuvieron con ella. Para concluir, decir simplemente lo siguiente: primero, que es perfectamente posible la convivencia entre el taxi y las VTC, siempre que se regule como corresponde, en la línea un poco que planteaba con esas cuestiones que son mínimas y esenciales. En segundo lugar, que nosotros, desde luego, tenemos bien claro que quien rompe las reglas del juego son las multinacionales; esas multinacionales suelen ser empresas que no pagan encima impuestos en este país, y eso es un golpe al interés general del país y de la región madrileña; una empresa que paga sus impuestos en Bahamas o en Delaware, la verdad es que aporta muy poco para nuestro país. En tercer lugar, que esto va en contra del interés general por lo que decía; por lo tanto, la regulación por parte de las Administraciones tiene que ser primando al sector del taxi, con toda la importancia social, laboral, económica que tiene, que hay que rechazar la "uberización" como ley de la selva, porque no estamos hablando de otra cosa; lo que se conoce como "uberización" es la ley de la selva y la ausencia de todo tipo de regulación, de reglas de competencia. Por último, que sepan ustedes que tienen todo nuestro apoyo como Unidas Podemos; lo hicimos en su momento, lo vamos a seguir haciendo y creemos que hay que defender el sector del taxi como servicio público de interés general, que se ha definido de manera perfectamente correcta. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Agustín. A continuación, el ilustrísimo señor Pérez Gallardo, del Grupo Parlamentario Vox, que ya sabe los tiempos; puede comenzar.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, don Julio, por venir hoy aquí a darnos un poco más de luz sobre este tema; un tema complejo en realidad, no solamente por toda la historia que ha tenido en estos últimos diez años de cambios legislativos, de modificaciones, bueno, de dos sectores que van conviviendo, uno que va emergiendo nuevo. Efectivamente, es un tema complejo también por las fechas en las que estamos, la cercanía a esa fecha del decreto Ábalos, que hace que aquí, en la Comunidad de Madrid, se tenga que debatir y se tenga que hablar. Y yo le tengo que agradecer a usted concretamente y al resto de asociaciones que vengan aquí a ayudarnos a nosotros, al Legislativo, en esa toma de decisiones y en ese camino.

En mi intervención me gustaría, más que hacer un posicionamiento, simplemente hacer una serie de preguntas de cara a que nos puedan ayudar a tener un poco más de luz. Lo primero, para mí hay un principio general que creo que es el primero que tenemos que contestar y responder para poder tomar el rumbo, y es si las VTC y el taxi son un servicio diferente o es igual. Esa es para mí la clave; ahí es donde está todo. Porque si es el mismo servicio, lo suyo -creo-, lo que es de justicia, es que todos tengan las mismas condiciones, pero, si es un servicio diferente, que se marquen bien esas diferencias y que esté regulado. Está claro que taxi tiene una parte única en ese servicio de contratación a mano alzada en la calle o en paradas, que tiene que estar regulado, principalmente sus precios, sus tarifas, tienen que estar regulados, porque protegen al ciudadano, al usuario, que sabe al final a qué se va a enfrentar y ya va con una certeza de que ese servicio le va a costar tanto porque está esa regulación, pero, efectivamente, en el servicio de precontratación se unen. En una reunión de las que estuve con ustedes dijeron una cosa que me pareció muy curiosa, y es que decían que ustedes no deberían competir contra las VTC, igual que no compiten contra el autobús o no compiten contra el Metro, porque son servicios diferentes. A mí me gustaría que nos diera un poco más de luz sobre este tema: por qué creen ustedes que incluso en ese servicio de precontratación son dos servicios diferentes.

Otro tema es la regulación. Es verdad que el taxi tiene mucha más regulación, como usted ha dicho; tiene más cosas que le afectan. Entonces, a mí me gustaría preguntarle su opinión, la opinión del taxi, sobre si eso ha sido bueno o malo para el sector; si esa regulación al final ha supuesto también proteger el servicio, proteger al usuario, hacer un servicio más de calidad, o si cree que ha podido suponer que se convierta en un entorno más cerrado, en algo de difícil acceso, pues es verdad, como usted decía, que, quien se pueda sacar su titulación de taxista, tiene trabajo al día siguiente, pero la verdad es que igual ha podido suponer también que sea un sector un poco cerrado. Entonces, me gustaría saber un poco su opinión y cómo valoran esa regulación o ese control, si al final también les limitan muchas cosas, si ha sido bueno o malo; igual tiene un poco de ambas: cosas buenas y cosas malas, pues a ver si nos puede dar luz sobre qué ha sido bueno y malo.

Luego, decía una cosa muy importante: el taxi lo que quiere es trabajar. Eso también es fundamental. Yo creo que nosotros, desde las Administraciones -es el punto de vista de Vox-, simplemente debemos ser garantes de que se dé una serie de derechos y libertades, unas condiciones básicas, iy poco más! Son los sectores, la gente, los españoles, los trabajadores, las empresas, los autónomos, los que tienen que trabajar y marcar las líneas de juego. Aquí usted ha hecho referencia a

que no caben, que no cabemos, que al final hay una superpoblación de taxis, más las VTC, y que para Madrid es mucho. A ver si usted nos puede dar un poco más de luz sobre esto, si tienen alguna comparación con otras ciudades, incluso económicamente qué ha supuesto para el taxi toda esta entrada de una nueva modalidad.

Por último, bueno antepenúltimo, me gustaría también saber si conoce el informe que ha sacado la Comisión Europea, que más que un informe es un aviso que da la Comisión Europea, que lo publicaron el 2 de febrero de este mismo año, es decir, hace escasas dos semanas, que ahonda un poco en todo esto. Yo creo que, sin decirlo expresamente, la Comisión Europea está pidiendo que el taxi y las VTC vayan juntos de la mano, que se vayan un poco casi uniéndose. Dan incluso unas pautas, tanto para conductores como operadores, sobre requisitos de vehículos y unas recomendaciones básicas sobre la profesión; por ejemplo, hablan de abandonar lo del regreso al garaje; hablan también de permitir llevar pasajeros en viajes de regreso desde fuera de las áreas, es decir, que no tenga que limitarse a una zona exclusiva; hablan también de la capacidad, si hay una combinación de pasajeros para reducir el número de viajes... Por ejemplo, una de las prácticas que tiene Uber, o las aplicaciones ahora mismo, según les permite el decreto Ábalos, es que se podía compartir, porque la ley al principio decía que tenías que alquilar el vehículo entero y se cambió para que pudiese cogerse por plazas en un mismo servicio y parecía que en la propuesta ómnibus eso desaparecía. Bueno, simplemente preguntar por la opinión de alguien que lleva tantos años en el sector y que sabe cómo funciona, cómo ha evolucionado, qué puede suponer o si este informe está al final alejado o no de la realidad, si es acertado. Me gustaría saber su opinión al respecto.

Ya por terminar, la posición que desde este grupo le hemos comentado, que se lo hemos comentado abiertamente cuando nos hemos reunido con ustedes y también lo comentamos cuando nos hemos reunido con los representantes de las VTC, que es globalismo o patria; es lo que defiende Vox. Aquí sí que creemos que, como Estado, como España, como un país soberano, una nación soberana, nos tenemos que defender de cierto globalismo que al final quita soberanía, que puede irrumpir y al final romper cosas estratégicas y esenciales para el país, y hay que defender la patria, ¿no? Creemos que eso hay que tenerlo en cuenta como atención y peligro. Desde la libertad, creemos firmemente en la libertad de cada ciudadano de elegir un modelo u otro, incluso trabajar en un modelo u otro -creo que hay que dejar los dos-, pero, teniendo esto en cuenta, hay un peligro de globalización, algo que pueda superar incluso la soberanía nacional y por eso nosotros vamos a estar ahí atentos. Nada más y muchísimas gracias por venir y por la exposición que ha hecho.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, el señor Pastor tiene la palabra.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Gracias, don Julio, por su presencia aquí en esta comparecencia. La verdad es que es difícil abstraerse en esta comisión de lo acontecido ayer; sin duda lo que aconteció ayer en esta comunidad autónoma tampoco es bueno para dar certeza al sector del taxi, que es de lo que hablamos hoy aquí, porque genera muchas inseguridades en esta comunidad autónoma, aunque los acontecimientos se están produciendo a tal velocidad... Todo el

mundo haciendo entrevistas, ruedas de prensa y demás, que ya veremos qué acontece también en el día de hoy. Lo digo porque usted ha dicho lo de la adjudicación a dedo en una de esas frases en su intervención y, claro, algunas señorías de esta comisión han sentido un escalofrío; pero, bueno, en cualquier caso, en esta comisión lo planteamos en su momento los grupos que no somos del Partido Popular -no somos señores del Grupo del Partido Popular- para que aclararan algunas de estas cuestiones en el sector. Es verdad que también solicitamos la comparecencia del consejero, pero esta mañana el consejero no ha podido venir, tendrá otra cuestión en la agenda, o no vaya a ser que tenga, además, que posicionarse sobre lo acontecido ayer.

Ya digo que la inquietud que generó en los grupos que no somos del Partido Popular, en este sentido, surgió el día 23 de diciembre, cuando nos encontramos con la publicación del anteproyecto de ley que afecta a más de cuarenta textos -ya se ha citado aquí-, el anteproyecto de la ley ómnibus, que francamente nos parecía -y así se lo hicimos saber al Gobierno- que se hacía un uso inadecuado de la declaración de urgencia a través de la orden de 11 de noviembre del consejero de Presidencia, Justicia e Interior. Además, se redujeron los días de trámite en audiencia, se eliminó también el trámite de consulta pública previa, y estábamos en esas fechas tan concretas todos esperando de qué manera el Gobierno, después de todos estos años en los que no ha legislado nada al respecto, iba a tramitar esta cuestión. Parece ser que ahora, según nos han contado..., bueno, es verdad que a este Parlamento ha llegado la ley ómnibus de una forma y no tenemos una ley o una modificación legislativa al respecto de este asunto que tratamos.

Por eso planteamos de esta manera la comisión en su momento, don Julio: para, en fin, dejar claras cuáles eran las intenciones de las partes, de los grupos de interés, los diferentes puntos de vista, y sin duda la comparecencia, que desgraciadamente no la va a hacer el consejero, sino otra persona de su gabinete, para explicarnos la situación, ¿no? Esto es lo que creemos que debe hacer esta comisión y lo que creemos que debe hacer este Parlamento: dar luz a esta situación tan particular en la que parece que de repente se arranca el Gobierno a legislar algo y luego parece que no. Esta es la primera cuestión que le quería plantear: ¿qué opinión le merece a usted, como representante del sector el taxi, este tipo de cuestiones? En fin, es verdad que hay una mayor agitación desde el día de ayer en esta comunidad autónoma, pero sin duda en esta cuestión es preocupante.

También le quería preguntar qué le ha parecido que sea justamente ahora cuando se quiere regular, ¿por qué no se ha hecho durante estos últimos años? ¿Qué opinión le merece a usted? Porque la verdad es que nos parece que el Partido Popular ha dejado llegar prácticamente a su límite esta cuestión, al extremo, y nada es casual en política, inada es casual! Creo que algo así ha dicho alguien hoy también en la radio. En cualquier caso, por poner un poco en contexto la situación, todos los grupos políticos -creo que ha sido así- nos hemos reunido con el sector del taxi, con las distintas asociaciones; en nuestro caso, con las cuatro asociaciones más representativas en Madrid -la Federación Profesional del Taxi, la gremial, la Asociación Madrileña del Taxi y la Asociación Élite Taxi-. Es quizá por estas cuestiones previas, por estas reuniones, por esta actividad parlamentaria, por lo

que el Gobierno cambió claramente su estrategia o la forma en la que quería tramitarlo, porque después se sucedieron, como ya se ha citado antes, una serie de reuniones.

Leímos en la prensa que se reunió el consejero con las asociaciones del taxi y posteriormente se reunió con la presidenta de la comunidad autónoma, la señora Díaz. Sobre esas cuestiones también queremos que usted nos dé su punto de vista; cuestiones que sin duda planean en esta comisión, que, de una forma o de otra, todos las vamos a citar; el tema de la precontratación, el número de las autorizaciones... Es verdad que usted ha dicho algunas cuestiones, pero si podemos ser un poco más certeros con datos, de una forma concreta... Las cuestiones ya se han citado: la circulación en vacío; el tema sancionador, que sin duda es insuficiente en esta comunidad autónoma en todos los sentidos.

Hay otras cuestiones que también plantearemos al Gobierno; en realidad, cuáles son las necesidades reales de los madrileños, las necesidades reales en cuanto a la movilidad, porque, a fin de cuentas, ustedes también son una pieza básica, desde nuestro punto de vista, para esa movilidad que tanto ha cambiado en los últimos años y que tanto se va a transformar en un futuro. Eso es lo que también queremos plantearles. Usted ha mencionado si son necesarias más o menos licencias de taxi; desde luego, desde este grupo parlamentario no conocemos el número de usuarios, los datos operacionales del sector del taxi. Quizá el Gobierno nos dé algún dato más, porque entendemos que, cuando alguien empieza a legislar o cambia la estrategia en la que va a legislar, será porque tiene alguna información al respecto que en este caso no ha trasladado a los grupos políticos. ¡Esta es la labor del Parlamento! Sin duda, ya digo que nos preocupa mucho si realmente se cubren esas necesidades reales de los madrileños con el servicio público que ustedes prestan.

En definitiva, don Julio, la comparecencia la solicitamos en este caso los grupos políticos para hablar del sector del taxi, en cualquier caso, y sobre la mesa está una serie de planteamientos, de propuestas, que se han hecho al sector, como una tarifa plana para jóvenes, libertad de horarios en fin de semana, exigir exámenes -también lo citaban las notas de prensa del Gobierno- tanto a unos conductores como a otros, la recompra de licencias del taxi para autónomos que se jubilen y garantizar una cantidad concreta... Son cuestiones que están sobre la mesa y que sin duda son importantes para el sector. Se hablaba también -o eso nos dijo la Administración, el Gobierno regional- de que luego estas licencias se sacarían a subasta; en fin, ayudas para hacer campañas de comunicación; renovación de imagen corporativa; nuevas paradas de taxis en las infraestructuras dependientes de la Comunidad de Madrid, para facilitar esa intermodalidad que desde nuestro punto de vista es esencial, en intercambiadores, aparcamientos disuasorios, estaciones de tren, carreteras; y creación -cómo no- de zonas de descanso para los taxistas, que en este caso decía el Gobierno que en todas estas instalaciones, donde hubiese wifi y también recarga importante de electrolinerías.

También queremos preguntarle si echan ustedes algo en falta en todas estas cuestiones que plantea el Gobierno. Usted ha dicho que no es esto lo que ahora les preocupa, pero es verdad que, si hablamos del sector del taxi, tenemos que hablar también de esto. Desde luego, lo de la inspección

está claro; usted ha citado que se dispone de 5 inspectores y 15 auxiliares. Esto sin duda hay que mejorarlo.

También ha mencionado cómo está el tablero legislativo. Hubo unas modificaciones sustanciales hace años y ahora la competencia es estrictamente autonómica y en las ciudades; en este caso, además, con la particularidad de la región de Madrid, la capital de España, el Ayuntamiento de Madrid. De eso es de lo que tenemos que hablar y así lo entendemos nosotros en este Parlamento autonómico; de esa ley que pretende traer el Gobierno, no sabemos cuándo, no sabemos cómo, no sabemos con quién la ha negociado, con qué grupos políticos... Por eso tenía que citarle al principio la intranquilidad que generan los acontecimientos que ayer ocurrieron en nuestra comunidad autónoma. No lo sabemos, ino lo sabemos!, y queremos que nos lo aclare alguien, también los grupos políticos que están aquí, porque es verdad que tiene un papel relevante que llevar a cabo el Gobierno de la Comunidad de Madrid, también en la capital de España.

Es verdad que estas competencias ahora son autonómicas y son, en este caso, fundamentalmente de la ciudad de Madrid; también lo eran antes y durante un largo periodo de tiempo, parece que tanto un Gobierno como el otro, no hicieron lo que podían haber hecho. Desde el Partido Socialistas, desde luego, así lo hemos dicho en varias ocasiones, que es verdad que esta situación de Gobierno en enfrentamiento total, de guerra abierta y estas cuestiones... Nosotros siempre decimos al Gobierno -y nuestro portavoz se lo ha dicho a la presidenta- que tendemos la mano para las cuestiones que nos parecen estratégicas, más relevantes, más importantes.

Esto tiene, sin duda, un coste político que nosotros hemos asumido; para nosotros, para el Partido Socialista, el sector del taxi es un sector estratégico, es un servicio público importante y sin duda nosotros defendemos el sector público de interés general, que usted ha mencionado al principio de su intervención. Nosotros ya hemos hecho ese esfuerzo, pero es verdad -esto también tiene que quedar claro en esta comisión- que los resultados electorales fueron los que fueron y el peso de los distintos grupos políticos es el que es y, por ahora, el Partido Popular, por ser claros, quiere a Vox para todo, y debe ser que también lo debe querer para esta cuestión, o por lo menos no tenemos noticias de otra cuestión. Con ellos es con quien sacan adelante las leyes hasta ahora; ellos -la derecha y la extrema derecha- son los que aprueban el presupuesto de la Comunidad de Madrid, sin duda, elemento esencial.

También le informo de que en esta comisión, por si no lo sabe, los distintos grupos políticos hicimos centenares de enmiendas, también en materia de movilidad, de transportes, de infraestructuras...; el PP y Vox decidieron no debatir ni siquiera una de ellas y curiosamente el grupo político de Vox no hizo ni una sola enmienda en ese acuerdo al que llegaron, que era, por una parte, que no iban a debatir de nada en el presupuesto, que ya lo arreglarían entre ellos, y tampoco introdujeron ningún tipo de enmienda en cuestiones de movilidad, de apoyo a ningún sector público de transportes e infraestructuras. Ese es el tablero que tenemos en la actualidad; por eso creo que es muy relevante dejar esto claro hoy aquí en esta comisión.

En cualquier caso, ya le digo que defendemos, como no puede ser de otra forma, el servicio público de interés general; en definitiva, en el área metropolitana, pero sin duda también en la capital de España, que es donde fundamentalmente afectan estas cuestiones -aunque, en fin, afectan a toda la comunidad autónoma, pero sin duda mucho y en gran medida a esas dos grandes Administraciones capaces de legislar y de regular-, el sector del taxi, en ese modelo de movilidad sostenible, en la que hay unos retos de movilidad a futuro, como la lucha contra el cambio climático, creemos que es esencial; creemos que el futuro de las ciudades tiene que ser otro, que no está bien encaminado ese futuro y ustedes forman parte del futuro de esas ciudades, que tienen que jugar un papel muy importante en todo ese engranaje, como le decía.

Si tiene usted la amabilidad de contestar a estas preguntas, de intentar aclararlas, se lo vamos a agradecer seguro todos los grupos políticos de esta comisión. Muy amable y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, el Grupo Parlamentario Más Madrid; la ilustrísima señora doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, presidente. Mi idea es no utilizar todo el tiempo y que lo pueda usar el compareciente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le recuerdo que ya han cedido cinco.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Ya hemos cedido cinco; igual hace otros cinco! Muchísimas gracias por estar hoy aquí. También gracias al resto de asociaciones por haber facilitado al final esta comisión y que usted les represente a todos ellos. Compartimos, sin duda alguna, la preocupación por la situación del sector del taxi. Tenemos claro cuáles son las diferencias entre los servicios de VTC y el servicio del taxi. Nos encontramos ante un servicio público de interés general a proteger y, desde las instituciones y las Administraciones, esta es nuestra obligación: la de proteger un servicio público.

Hacemos hincapié y nos gustaría recalcar varios elementos: el primero, el tema de seguridad y profesionalización del sector del taxi. Esto, obviamente, sumado a la regulación de los precios y saber lo que te cueste un taxi, esté lloviendo o no esté lloviendo, creemos que básicamente radica en un beneficio en los derechos de los usuarios. Nosotros no hablamos de consumidores de transporte; no hablamos de consumidores de transporte público ni de esto como una empresa, sino que hablamos de un servicio público y, por tanto, de usuarios, y todo lo que ofrece el sector del taxi nos parece que va en la dirección de asegurar la calidad de un servicio público.

Bueno, cuando apareció el decreto Ábalos en 2018, en un inicio lo valoramos de forma positiva, creíamos que el traslado hacia las comunidades autónomas de la capacidad para regular las VTC era una oportunidad de aterrizar en lo concreto y en lo cotidiano una necesidad urgente para el control del servicio de las VTC. Nos hemos encontrado con un Gobierno regional y una Administración regional que se han ido pasando la pelota, que se han ido olvidando del tema o, al menos, dejándolo en cajones y, ahora, nos llega una regulación, de forma urgente, de forma no negociada, que

tenemos sobre la mesa y que, si nada lo evita, estará aprobada antes de que nos vayamos de verano, y esto vendrá a perpetuar una situación extremadamente difícil para el sector del taxi.

Claro, usted ha hablado de que están solicitadas 100.000 autorizaciones más de VTC. Esto no es casual, esto tiene por lo menos dos explicaciones, bajo nuestro punto de vista: la primera es que, tener a una presidenta regional como community manager de una empresa, pues claro, esto le genera beneficios. Estos han sido ejemplos obscenos de cómo una presidenta, que en realidad debería de ser presidenta de todos y todas, se ha posicionado a favor de unas empresas privadas. También tiene que ver con el tema de cómo se contrata en la Comunidad de Madrid. Estos procesos de contratación, sobre todo en el momento de la pandemia y para el traslado de sanitarios, ha supuesto un claro ejemplo de un nicho de empleo, de un nicho de trabajo y de un nicho de subvenciones total y absolutamente a dedo, que, ¡cómo no!, va a llamar la atención de las empresas privadas que quieren hacer negocio en Madrid. Justo hace un año, en la comisión de contratación, yo traje este tema de las contrataciones que la Comunidad de Madrid había hecho por procedimiento de urgencia, total y absolutamente a dedo hacia Uber. Es más; pusimos sobre la mesa ejemplos de contrataciones que llamaban muchísimo la atención como, por ejemplo, servicios que estaban prestados entre septiembre y diciembre de 2020, pero cuya licitación se hacía pública en enero de 2021, varios meses después de la prestación del servicio, y claro, ya aparecía como otorgada, obviamente. Entonces, creemos que hay elementos claros por los cuales las VTC encuentran en Madrid un paraíso; tienen un mercado absolutamente abierto a ellos y a ellas.

Cuando hablan de las medidas para el sector desde la Comunidad de Madrid, hacemos hincapié en los mismos puntos que nos llaman realmente la atención: primero, este manido de la libertad de elección. En realidad, aquí hay que ser claros; la libertad que da la Comunidad de Madrid es la libertad para que Uber o Cabify, las VTC, sigan ejerciendo sin ningún tipo de cortapisa. Hablan de fomentar la competitividad, pero la competitividad no es cuando tenemos sobre la mesa la ley de la selva; eso es un claro ejemplo de cómo ustedes utilizan de forma totalmente incorrecta el concepto de libertad. Luego, también se habla mucho de la modernización y de la digitalización, que aún no sabemos exactamente bien qué es esto. Nadie está en contra de las tecnologías, obviamente; lo que nos tenemos que plantear en este sentido es a favor de quién se aplican las tecnologías, si se aplican para precarizar condiciones de vida, si se aplican para reducir costes o para reducir salarios, o si en realidad se están aplicando para favorecer la vida de la gente. Entonces, cuando la Comunidad de Madrid -el Gobierno de la Comunidad de Madrid- habla de modernización, de digitalización, de libertad, ya no sabemos exactamente a qué se está refiriendo, cuando lo refiere al sector del taxi.

Tenemos a 25.000 familias pendientes de lo que suceda en esta Cámara y en el Gobierno de la región en estos meses. Yo creo que es nuestra responsabilidad dar certezas; dar certezas, probablemente, en una dirección muy distinta a la que se está dando desde el Gobierno de la Comunidad de Madrid, que aboca a la desaparición de un sector, ¡que seamos claros!, cuando subimos a un taxi, sabemos dónde nos estamos subiendo, sabemos quién está detrás de la licencia, y eso, claro -lo ha dicho el señor de Vox-, ¡igual es lo que construye la patria!, saber quiénes son esas

25.000 familias, no dónde están anidadas de forma internacional empresas que tienen unos intereses que nada tienen que ver con la prestación de un servicio público de calidad.

A mí me gustaría hacer un inciso, porque me ha llamado la atención algo -como tenemos hoy un poco más de tiempo que otros días- que luego hablaremos con mayor tranquilidad con el Gobierno, porque yo creo que es momento de analizar la modificación de la Ley 20/98 en profundidad. Pero, claro, hemos estado hablando en varias ocasiones -y ha salido a través de este debate- de lo que es un servicio de transporte de interés público. Esto está claramente definido por ley y son servicios de interés público aquellos que las empresas operadoras no prestarían si tuviesen en cuenta exclusivamente su propio interés comercial, y yo creo que aquí está la clave. Nos enfrentamos a dos servicios que son diferentes, total y absolutamente!, porque unos tienen un clarísimo interés comercial. Lo que tiene que hacer la Comunidad de Madrid es, además de ser diferentes y reconocer su diferencia, hacerles diferenciables a través de los diferentes instrumentos jurídicos que tienen. Esto es lo que tenemos sobre la mesa; si vamos a hacer que el sector del taxi se "uberice" o si vamos a asentar que tengamos dos servicios total y absolutamente diferenciables.

Me gustaría preguntar a Julio diferentes cosas: por un lado, me gustaría saber cuáles son las necesidades del sector; es decir, dónde creen ustedes que podría la Comunidad de Madrid incidir para asegurar el futuro del sector público del taxi. Cuando la Comunidad de Madrid les ha presentado las últimas semanas medidas que se titulaban "para apoyar al sector del taxi", pero que podríamos denominar como "intentar calmar al sector del taxi", de forma además total y absolutamente fallida, nos gustaría saber cuáles de esas medidas que ha puesto sobre la mesa la Comunidad de Madrid les parecen adecuadas e interesantes y por dónde las ampliarían.

Ahí también hacemos un epígrafe al tema de los servicios a demanda en las zonas despobladas de la región. Tuvimos hace unas semanas aquí al Gobierno para que nos hablase de este servicio, si estaba funcionando o no, si tenía sentido, si podía suponer algo también interesante para el servicio del taxi, y lo que nos encontramos por parte del Gobierno era un desconocimiento total y absoluto de qué estaba pasando ahí. Como a nosotros nos parece un elemento importante e interesante el servicio a demanda en las zonas despobladas de la región, me gustaría también, si tiene un par de minutillos, que nos pudiese hacer una valoración sobre ese programa y si les parece interesante, importante, o al menos atractivo, ampliarlo. Como le digo, el tiempo que me resta -me resta un poquito- se lo doy al señor compareciente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Hemos consumido nueve minutos...

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Uno más, ¡venga!

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, pero es que don Julio Sanz, por la generosidad de ustedes, ha consumido treinta y tres minutos. En fin... (*Rumores.*) No, a usted le sobra un minuto y diez segundos, por lo que tengo aquí. Bueno, yo creo que aquí hemos venido a escuchar también principalmente a don Julio Sanz. A continuación tiene el turno don Carlos Segura Gutiérrez por el Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Muchas gracias, presidente. Gracias a Julio por estar aquí y a todos los demás representantes del taxi. Mire, señor Pastor, yo creía que veníamos a hablar aquí del taxi y no de San Martín de la Vega, de Alcorcón, de Móstoles, de la digitalización de la señora Calviño... Miren, yo creo que deberían estar ustedes pensando más en que el señor Lobato sea candidato dentro de 467 días y menos en que si la presidenta Ayuso va a ganar con mayoría absoluta dentro de 467 días, que así será.

Respecto a Vox, mire, señor Pastor, prefiero estar con el partido de Ortega Lara que no con el partido de Otegui; se lo digo como lo siento. Señora Acín, si quiere, otro día hablamos de REAS Madrid, del Mutua Open, de Quimena, o de la calle Duque de Fernán Núñez; si quiere, hablamos. Yo creo que hemos venido a hablar aquí del taxi y a decir un poco la verdad. A mí lo que me extraña es que el único que ha hablado de usuarios y clientes ha sido el señor Sanz. Yo no les he escuchado a sus señorías hablar de usuarios y clientes, que también tendrán algo que decir, como creo que también deberían decir algo las VTC, las plataformas de Cabify, Free Now -que es del taxi-, Pidetaxi o Uber. Por supuesto, vuelvo a reiterar que los más importantes son los usuarios; usuarios que pueden ir en VTC, en taxi, en bicicleta, en patinete, en carsharing, en el mejor transporte público de España, que es el que tenemos en Madrid, o, mire, algo muy sano: el coche de San Fernando, unos ratos a pie y otros andando.

Señor Sanz, lo importante aquí es que ustedes han tenido una reunión con la presidenta. En 2009 -corríjame, porque es una pregunta que quiero que me aclare-, ¿quién es el culpable de que el artículo 21, en aquel año 2009, no se quitara? Desde aquel 2009 y ese artículo 21 de la ley ómnibus a hoy, tenemos estos problemas. Quiero que nos lo aclare y que señale quién es el culpable, porque creo que en 2009 la señora Ayuso no estaba en el Gobierno de España, ¿vale? Porque, además, el Partido Popular se opuso con la enmienda 282, al artículo 21, y dice: de supresión, ide supresión! Ahí empezó todo, ¿verdad? ¿O no? ¡Empezó allí! Entonces, señor Pastor, no venga ahora rasgándose las vestiduras y que ahora toda la culpa es de Ayuso, o también la señora Acín, que la culpa es de Ayuso, que es la community manager... No, no, ila señora Ayuso no está en el Gobierno en 2009! ¿Sabe quiénes votaron en contra de la enmienda el 17 de diciembre? El Partido Socialista y, ¡cómo no!, algunos amigos suyos independentistas; ieselos fueron los que votaron! Realmente, el problema lo tenemos ahí. Luego, de ahí vinieron todas, itodas!, esas VTC, y el 1/30 se fue, lo voló aquel Gobierno; el 1/30 que, hasta aquel momento, convivía todo perfectamente.

Ahora estamos en un momento en el que en 2013 se paró y, además, creo que en 2009 ustedes lo que pedían, igual que pedía el Partido Popular, era un proyecto de ley, que era lo necesario en aquel 2009 y no lo necesario ahora, cuando ya tenemos 8.000 por un lado y, como usted bien ha dicho, creo que son 105.000 paradas, gracias al señor Rajoy, gracias al Gobierno de Rajoy, que también tenemos que decir que podríamos haber hecho un proyecto de ley, pero creo que esas 105.000 se han parado gracias al Gobierno de Rajoy. (*Rumores.*) No, no va de parar, señor Pastor, ino va de parar! (*Rumores.*) Habla de gestionar, de hablar con la gente. Porque, mire, lo mejor de todo es que ustedes, el Partido Socialista sacó a bombo y platillo que los taxistas estaban equivocados en 2009. No sé dónde lo he metido... ¡Ah!, sí, lo tengo aquí: el Congreso aprueba la ley ómnibus. ¡La

página web del Partido Socialista! Y la señora Trujillo dice..., bueno, no, el señor Campa: "Economía dice que taxistas no están descontentos, que hay un malentendido". Señor Sanz, ¿me puede decir si en aquel momento es verdad lo que dice el señor Campa, secretario de Estado del Gobierno de España del presidente Rodríguez Zapatero? Estaban descontentos o es que había un malentendido y lo que estaba pasando en aquel momento, que ustedes ya lo denunciaron, y el Partido Popular dijo que se retirara ese artículo 21... (*Rumores.*) Entonces, el tema es: ¿si aquel artículo 21 se hubiera retirado, hoy estaríamos así?

Luego, todas las medidas... A ver, la presidenta ya les explicó que ahora mismo estamos en un momento en el que hay que legislar, porque, luego, otra vez en 2018, una patada a seguir, como nos tiene acostumbrados en 2009 y en 2018; fue una patada a seguir. ¿Fue una solución para el taxi o habría que haber sentado a todos los agentes -comunidades autónomas, taxi, VTC- y hacer un proyecto de ley real para que todos pudieran trabajar? De verdad, es que yo creo que hay que favorecer y proteger al usuario, que de momento aquí nadie ha hablado del usuario. A mí me gustaría, ya que hemos abierto la veda de comparecencias, que también traigan a los usuarios, porque los usuarios que ahora hay de VTC, ¿qué les decimos? ¡Porque habrá gente a la que le guste más el VTC que el taxi! No lo digo yo, lo dice un informe, lo dice un estudio, que no sé si es de la federación o de la gremial, que los taxistas de Madrid reconocen que los clientes valoran mejor a Uber y Cabify. También es cierto que hay otra encuesta que dice, por ejemplo, que una de las aplicaciones que mejor funciona en Madrid es Free Now, que es solo de taxistas. También es cierto que, dentro de los usuarios de Free Now, hay una encuesta que dice que en fines de semana y noche hay un 68 por ciento que dice que es imposible; también es verdad que un 80 por ciento dice que un día de diario por la mañana es fácil coger un taxi.

Mire, yo soy nieto de una persona que tenía un taxi -bueno, dos-; todavía tenemos con orgullo nuestro taxímetro de los que iban por fuera, que pesaban un quintal, y lo tenemos con orgullo. Mire, yo estoy muy orgulloso del taxi de Madrid, al igual que se lo trasladó la presidenta, y soy usuario de taxi de Madrid, y ahora no me digan que es por la tarjeta, porque creo que utilizo más el Free Now que la tarjeta, ¡y son la imagen de Madrid!

Señor Sanz, tiene toda la razón; el taxi ha mejorado y ha evolucionado, pero tiene que seguir evolucionando, como les transmitió la presidenta. Para eso van a tener el apoyo del Gobierno y el apoyo de este grupo parlamentario, como ya les trasladó nuestro portavoz en la reunión, y creo que es una imagen que los turistas que vienen, los 10 millones de turistas que... También otra pregunta: 10 millones de turistas, en una encuesta de Madrid Destino, puntúan al servicio de taxi con un 7,9. Es verdad que a las VTC les puntúan también con un 7,6, creo... (*Rumores.*) Sí, menos que al taxi, pero... Bueno, yo creo que la idea del Gobierno es que convivan, el marrón viene de 2009 y quiero que nos conteste a esas preguntas. Si en 2009 el Partido Socialista hubiera apoyado la enmienda del Partido Popular de retirar el artículo 21, ¿estaríamos en este maremágnum en el que nos ha metido el señor Rodríguez Zapatero? Muchas gracias y mucho ánimo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura. Ahora, para cerrar, don Julio Sanz García tiene un tiempo de quince minutos, creo que a lo mejor tendrá tiempo suficiente... (*Rumores.*) Sí, si necesita un poquito más..., pero, vamos, si nos podemos ceñir a los tiempos, mejor.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Me cojo los cuatro minutos del diputado del Partido Popular, así por lo menos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Del Grupo Socialista tiene un minuto y veinte segundos también; o sea, cinco minutos...

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Ya contaba... Pero me agrada que el Partido Popular nos dé algo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, pues muy bien.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Gracias, Carlos. Muchas gracias. Voy a ver si soy capaz de no dejarme algo, pero, si se me queda algo, me llaman la atención e intento responderles. Fíjense que el apartado 3 del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea -fíjese lo que me tengo que aprender yo, sus deberes- establece que yo conteste a las preguntas de los diputados; sin embargo, han aprovechado para darse collejas mutuamente. Pues bueno, me parece bien, ¡hagan ustedes lo que quieran! Pero, por favor, no politicen al taxi. Vamos a ver, que quede claro: el taxi es de Vox, de Unidas Podemos, de Más Madrid, del PSOE, del Partido Popular y de ninguno, y déjenos seguir así, porque, si quieren ustedes seguir peleándose, ¡pues peléense!, pero, por favor, piensen un poco en el colectivo; luego, que cada uno vote lo que quiera.

La presidenta se ofendió el otro día porque le dije que aprovechara también electoralmente un sector que tradicionalmente... Se ofendió un poco. Yo no le pedí disculpas, porque creo que no la ofendí, pero le pedí que legislara un poco para estos señores... ¡Que luego ya hablaré de esto de globalismo o patria, que me ha encantado! Ahora le voy a decir dónde tributan los taxistas y dónde tributan las compañías de VTC.

No quiero olvidarme de nada; he tomado muchas notas y espero que pueda contestar a todo, pero casi voy a empezar por el final, porque, Carlos, ¡me lo has puesto a huevo! Si en el año 2009 el Partido Popular se oponía al artículo 21 de la maldita ley ómnibus, que es la primera que he criticado en esta relación, ¡es que he criticado a todos y no he puesto ningún apellido! Yo no he utilizado ninguna sigla de ningún partido, pero he empezado diciendo que la ley ómnibus es la raíz de los problemas. Pero es que, en la puerta, cuando se aprueba esa ley ómnibus, a los taxistas, un tal Mariano Rajoy nos dijo que, cuando él llegara, lo iba a solucionar. Necesitó muchos años para no solucionarlo; entonces, ¡vamos a repartirnos la culpa! Y cuando yo digo que el sector del taxi ha sido maltratado por las Administraciones, ¡digo Administraciones! Y cuando digo que las Administraciones están en deuda con el sector, ¡digo las Administraciones y no digo el Partido Popular, ni el PSOE, ni Vox -entonces no estaba-, ni Más Madrid! Digo por acción o por omisión, porque este problema ahora

es cuando realmente lo estamos abordando, cuando se nos viene encima. ¡Lo tienen fácil! Se oponían a ese artículo 21, que pretendía liberalizar... ¿El taxi no estaba ahí? ¡Pues vayan en esa línea! Si es lo que queremos, ¡pues sigan así! Entonces, posibilitarán que el colectivo del taxi pueda seguir trabajando y funcionando. Eso es relativamente sencillo.

Voy de forma rápida, que luego no me da tiempo. Las propuestas de la Comunidad de Madrid. Hombre, ¡lo he dicho un poco así de forma rápida! ¡Esto es de cara a la galería! Esto es algo para que sea bonito, para decir: mira, te doy estas migajas, pero te la voy a dar, pero fuerte, ¡8.411 taxis negros! Esto lo hablamos en el momento que quieran, cuando quieran, como quieran... Si hablamos de modernidad, digitalización, ampliación de horario... ¡Cuando quieran! Nosotros estamos dispuestos a cumplir todo esto, pero algunas cuestiones, de verdad, nos producen cierta indignación. ¡Paradas de taxi en las infraestructuras de la Comunidad de Madrid! ¿Ustedes se imaginan una estación o un aeropuerto sin parada de taxi? ¿Esto es un regalo? ¡Hombre, esto es un servicio a los ciudadanos! ¡Si es que verdaderamente no es un regalo! Ayudas para hacer campañas de comunicación. ¡No, con hechos!, ¡con hechos! Las ayudas para hacer campañas ya vienen por otro lado. No veo al taxi en las campañas de promoción del transporte público. Ha habido recientemente un acto de re-re-reinauguración de un aparcamiento -digo varias veces "re-re-re", no porque me haya..., sino que se ha re-re-reinaugurado varias veces para salir en las fotos-, ¡y no estaba el taxi!, ¡y era un aparcamiento disuasorio! Entonces, ¡no nos vengan con estas cuestiones! Quiero hechos, ¡no palabras! Convenios con sanidad y servicios sociales para prestar servicios de traslado que no requieran ambulancia... Llevamos décadas prestando servicio con el Summa, ¡pero décadas! Lo que pasa es que los servicios que venía prestando el taxi -y ahora, si les parece, enlace con alguien que ha hablado de la digitalización o la adjudicación y todo eso- ¡resulta que cada vez tenemos menos! ¿Y por qué tenemos menos? Pues fíjese: contrato adjudicado por procedimiento sin publicidad, otros procedimientos de emergencia, ¡a Uber!, 397.000 euros, el 19 de junio de 2009. Si miran el NIF -es muy fácil, lo pueden teclear y verán; esto es un documento de aquí-, ¡pone Holanda. ¡Anda! ¿No tenemos empresas aquí, en España? ¡Globalización o patria! ¡Anda, a Holanda se lo hemos regalado! Seguimos. Adjudicado por procedimiento sin publicidad, Consejería de Sanidad, Servicio Madrileño de Salud, Gerencia Asistencial de Atención Primaria, 19 de junio de 2020, ¡a Unauto!, 252.000 euros. Otro procedimiento de emergencia, sin publicidad, ¡a la misma!, 400.000 euros. Otros: a un hostel, de Uber -les sonará-, 19 de mayo de 2021, tramitación de emergencia, sin publicidad, 474.000 euros. Fíjese qué curioso que, mientras el taxi devolvía... Se lo voy a leer muy someramente, porque son 200 contratos los que tengo aquí. Es un contrato por importe de 132.000 euros donde PideTaxi, que es esa plataforma de la que ha hablado, donde estamos integrados a nivel nacional más de 20.000 taxistas, dice: PideTaxi ha considerado dejar sin efecto las consecuencias económicas derivadas del contrato indicado, sin perjuicio de la colaboración altruista que realice para ayudar a las personas y personal sanitario en su traslado desde y hacia el centro sanitario. Deja sin efecto las obligaciones económicas dimanantes del contrato referenciado en el presente documento, renunciando al cobro de la cantidad. ¡Esta es una de muchas! Suman cerca de 1 millón de euros. Fíjese qué época, ¡en marzo de 2020! Ahí también se adjudicaban determinados contratos de los que se está hablando mucho ahora... Y también para mascarillas.

Mire, las propuestas, de verdad, son de cara a la galería. Promover con el ayuntamiento posibilidades para que los taxistas no paguen las tasas... ¿Saben qué paga un taxista de tasa de revista municipal al año? ¡17,50! ¿Saben cuánto paga un taxista de la revisión de la VT -visado de transporte- en la Comunidad de Madrid? ¡36,10! Mire, para esa limosna, no necesitamos pasarlo al papel. ¡El papel lo aguanta todo!, pero verdaderamente eso es peccata minuta. Las propuestas que se han hecho, lo que pretenden de soslayo, es que se habiliten por esa vía de urgencia, emergencia y todas esas cuestiones, un cambio en la ley para permitir a 8.411 coches negros ser taxis, ¡y eso Madrid no lo soporta!, ¡y eso el taxi no lo soporta! Ustedes verán si está bien que por la ciudad de Madrid estén dando vueltas; algunos como auténticas cafeteras, porque hay más de 2.000 coches que no tienen la etiqueta correspondiente para circular. ¡Dando vueltas por todas las calles y apostándose en las esquinas!

A ver, servicios diferentes; ¡es que es evidente! He empezado diciéndolo, para posicionarnos y situarnos: el taxi es un servicio público, de interés general, y debe ser preservado. Lo dicen los señores del Tribunal Supremo. ¿Por qué? Porque hay diferencias sustanciales, y las diferencias sustanciales son a la hora de tomar el taxi en paradas, a mano alzada en la calle, precontratándolo también, con todos los servicios de emisora, WhatsApp, aplicaciones y todo lo que hay; ¡si estamos muy por encima! La VTC es el alquiler de vehículo con conductor, que debe ser precontratado, ¡y esa es la única posibilidad de prestar esos servicios! Y precontratación no es servicio inmediato; precontratación es un tiempo mínimo, porque, si están dando vueltas por las calles de Madrid, cuando yo pido el servicio, el servicio es inmediato. ¡La precontratación es fundamental establecerla! A la Administración de la Consejería de Transportes le remitimos de forma muy somera cuatro propuestas que lo diferencian claramente, y es por donde se debe ir si se quiere preservar el servicio de taxi, diferenciándolo de las VTC; una era en cuanto a las sanciones, que ya hemos dicho que resulta barato infringir la ley. El cumplimiento de la ley es algo que nosotros llevamos a gala, ¡que se cumpla la ley!, y las sanciones deben estar equiparadas a lo que dice la LOTT a nivel nacional, ¡a ver si Madrid va a ser más permisiva que ninguna! Eso no es libertad. No, no, no; las sanciones son para todos, y el que la haga, que la pague. No estamos pidiendo solo para las VTC, ¡estamos pidiendo para todos!, y las sanciones deben estar equiparadas. ¿Dónde deben estar situados los vehículos? Ya hay sentencias claras y rotundas de lo que es la captación, el deambuleo y dónde no pueden estar los coches. ¡Pues que se regule, efectivamente, para no tener 8.411 coches dando vueltas por todo Madrid! La ley -ya lo hemos dicho- establece una regla de proporcionalidad de 1/30; pues, por cada 30 taxis, 1 VTC. Esa es la propuesta que le hemos hecho.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le voy marcando los tiempos. Lleva usted diez minutos.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): ¡Madre mía! ¡Cómo pasa el tiempo aquí! Luego dicen que no trabajan aquí. *(Risas.)* Bueno, la precontratación es fundamental. Se ha hecho en otras comunidades autónomas y nadie se ha extinguido, ni ha desaparecido, ni se han ido del país. Una precontratación mínima es el tiempo suficiente para garantizar... Ustedes utilizan taxis aquí, ¡encima que se los pagamos! Se los pagamos nosotros, los ciudadanos, ¡y utilizan taxis! Ustedes saben que el taxi no está en la puerta, que

necesita un tiempo. ¡Pues si es que es lo mismo! Para solicitar una VTC, necesitan un tiempo; no están paradas aquí. ¡Pues hay que definir un tiempo mínimo de precontratación! Esas son las circunstancias que les hemos pedido a la Dirección General de Transporte.

No me va a dar tiempo a nada, pero bueno. Quería explicarles un poco eso de globalismo o patria. A mí particularmente me ha gustado, porque yo le podría relacionar -no me lo sé de memoria- Román García Polvorinos, Javier Valero, Felipe Alberto de la Fuente Miñambres, Jesús Fernández Matellanes, así hasta 16.000, ¡16.000 taxistas! Le voy a relacionar cómo están distribuidas las VTC, en tres grandes grupos: Moove Cars, Grupo Cabify, Grupo Auro. Ingeniería financiera, arquitectura empresarial -la matrioska esta de una encima de otra-, sociedades interpuestas, una matriz de la que penden todas, y cada una de ellas agrupan cerca del treinta y tantos por ciento. Lo voy diciendo muy rápido; les diría quién maneja todas estas, incluso el capital y todo eso, pero no quiero aburrirles con esto.

Quiero decir que la distribución de las VTC en España, cerca del 95 o 96 por ciento, están agrupadas en tres grandes corporaciones. Fíjese, cuando hablamos de globalismo o patria, ¡tres grandes corporaciones! ¡Estos son los amigos de la patria! No conozco a ningún taxista que cotice ni que se lleve sus ahorros a ningún paraíso fiscal; luego, entonces, fíjese lo que estamos pretendiendo, arreglarles el futuro a tres corporaciones, a Moove Cars, a Cabify, que está pasando por malos momentos, porque las rondas de inversiones no les están resultando y será absorbida próximamente por uno de ellos. ¡Ya pasarán a agrupar un montón de autorizaciones! La Comisión Nacional del Mercado de la Competencia no tiene tiempo para estas cosas, pero hay también agrupaciones claras en todo esto. Quiero que sepan a quién pertenecen las VTC y frente a qué se quiere regular.

Más cosas. Necesidades del sector... Pues que se cumpla ley, si es que lo que queremos es trabajar. Si es que el cumplimiento de la ley tiene que ir en beneficio del que la cumple, no del que la infringe. El taxi en relación con otras ciudades... Pues el porcentaje de licencias de taxi que tenemos aquí, en la Comunidad de Madrid, es totalmente razonable para prestar un servicio muy por encima de otras grandes capitales europeas. Solamente aquí, en Madrid, en esa área unificada, hay las mismas licencias que en todo el término municipal de París, ¡y ya no hablemos de las que hay en Londres! Entonces aquí, en Madrid, el servicio del taxi es un servicio totalmente suficiente y más que de sobra, ¡que necesitamos regularnos para ajustar la oferta a la demanda!, porque hay una parte importante que los vehículos de arrendamiento con conductor nos viene quitando.

Precipitación a la hora de regular... ¡Pues ya lo hemos dicho! Si es que desde el año 1998, que está la Ley de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, ¡ahora vienen las prisas! ¿Por qué vienen las prisas? ¡Si hace tres años nos tenían tirados en la Castellana porque nosotros pedíamos regulación, que no podíamos aguantar con esta moratoria, con esta indemnización de cuatro años, y ahora vienen las prisas! Me dejo muchas cosas. Lo siento por el que no le toque, pero, como me van a echar la bronca, querría terminar diciéndoles algo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Yo le aviso de que estamos en tiempo de descuento.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): ¡Vale, pues rápido! Solamente hay una forma de preservar diferentes modalidades o servicios de transporte, y es diferenciando claramente lo que es un servicio público de interés general, ¡el taxi!, y lo que son otras cosas, las VTC. Eso es un servicio de alquiler de vehículo con conductor, y debe establecerse bajo esas premisas: precontratación, proporcionalidad de 1/30, definir claramente la captación y eliminar el deambuleo y acometer las sanciones conforme deben ser. Solamente, si se mantiene esa dualidad a la hora de regular y de legislar, entonces se podrá dar viabilidad al servicio público del taxi, porque, si no se hace así, estaremos abocados en muy corto plazo a la desaparición de un servicio público como es el del taxi. La normativa, la excesiva regulación, que ha comentado alguno... ¡Hombre, es la excelencia del servicio! Pero si no renegamos de la regulación, pues eso es lo que le ha dado al taxi el estándar de calidad que tiene, a la máxima altura de los taxis del mundo. ¡Es un orgullo estar en las primeras listas de los taxis del mundo!, y eso es por la normativa, que protege, garantiza y da esa calidad al servicio.

Simplemente, ya para terminar, ustedes van a dejar en algún momento de ser diputados, nosotros vamos a seguir siendo taxistas; pero lo que decidan aquí, en esta Casa, va a marcar el futuro de miles y miles de familias. Pueden hacer lo que ustedes tengan a bien; yo les pediría que lo tomaran con calma y que tuvieran en cuenta un sector, como el servicio público del taxi, que ha estado en primera línea siempre, ¡siempre!, sin necesidad de que se lo pidan, y cuando se lo han pedido, al día siguiente ya estaban allí, ¡respondiendo!

Dependemos de sus decisiones. Aquí está toda esta documentación -y mucho de lo que me ha faltado y me han prestado-, porque me la han facilitado, que alguna sale de esta Casa, y ustedes tienen más información que yo. También les voy a regalar a todos un libro, porque el taxi tiene historia, y de ustedes depende que nosotros sigamos escribiendo páginas en este libro que tiene más de 120 años de la historia del taxi. Yo les pediría que reflexionaran, que no se equivoquen, que no tengan prisa, que regulen en beneficio y a favor de los ciudadanos, por una excelencia en el servicio, que no se sometan al capricho de tres, como ya he dicho, que son los que van a hacer dinero a cambio de autorizaciones de 36 euros y que, como digo, sigamos escribiendo páginas en este largo libro del taxi.

También pueden hacer una cosa -lo digo para que reflexionen-; no pasa nada porque no legislen. Hace tres años no se podía hacer nada. En septiembre de 2022 -ya estoy finalizando- expira el decreto de Ábalos, pero no es una bomba de relojería que vayan a explotar las VTC, no, ¡las VTC pueden seguir trabajando todas! No se exterminan ni se fagocitan, como dicen algunos, estos servicios; van a poder seguir trabajando, prestando un servicio de carácter interurbano, que es lo que han venido haciendo siempre. Si no se regula, ¡tampoco pasa nada! El taxi seguirá prestando su servicio y las VTC prestando ese servicio, compatibilizando con el taxi, compitiendo, como a algunos les gusta, pero en los servicios interurbanos, que es su razón de ser. Para eso fueron creadas y nadie debería premiarles para seguir especulando y haciendo negocio beneficiándose del taxi. Reflexionen sobre eso.

Muchas gracias a todos por su atención y por la generosidad en el tiempo. Verdaderamente ha sido un placer estar con ustedes y, si verdaderamente consideran en alguna ocasión que tenemos que volver por aquí, estamos encantados. Y, por favor, les pido eso: el futuro de miles de familias depende de ustedes; háganlo bien. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Julio. Ha sido un gran placer contar con usted hoy esta mañana y con sus compañeros que hoy han asistido. Desde luego, tomaremos en cuenta todo lo que nos ha comentado, pero yo creo que desde todos los apartados políticos, no solamente desde el Gobierno.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Muchas gracias. Recojo.

El Sr. **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al siguiente punto.

**C-20/2022 RGEP.154. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).**

***(\* La Mesa de la Comisión ha admitido posible delegación***

Comparece, por delegación solicitada mediante escrito de 16 de febrero de 2022, autorizada previamente por la Mesa de la Comisión, el ilustrísimo señor director general de Transportes y Movilidad, don José Luis Fernández-Quejo del Pozo; pase, por favor. *(Pausa.)* Buenos días, don José Luis. Se inicia el debate con la intervención de la señora Acín por un tiempo máximo de tres minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Gracias, director general; ya nos hemos ido acostumbrando a que el consejero, ante momentos importantes, no aparezca por esta comisión. En realidad, hoy no necesitamos una posición política, porque ya sabemos la posición política que tiene la Comunidad de Madrid y el Gobierno de la región con este tema. Así que hoy nos gustaría entrar a debatir en detalle sobre la modificación de la ley que proponen que, aun con la buena noticia de que no la vamos a debatir dentro del paquete de la ley ómnibus, aun así, creemos que este es un buen espacio para una primera toma de contacto.

Voy a arrancar por donde lo ha dejado el anterior compareciente, que me alegro mucho de que usted haya estado durante su intervención, también para recibir unas primeras pinceladas sobre nuestras posiciones y también sobre las necesidades del sector del taxi de forma directa. Y es que, al final, el cómo regulen ustedes va a condicionar el futuro de miles de familias de Madrid, de la región; por lo tanto, nos gustaría salir hoy con cierta claridad sobre cuáles son los objetivos de la ley. Para nosotros, por el momento, los objetivos son claros, y es básicamente permitir que 8.400 licencias de VTC circulen como si nada, básicamente. Como ha dicho el representante del sector de taxi, el

objetivo de esta ley es permitir que tres grandes empresas sigan ejerciendo en Madrid sin límites, sin control y, en realidad, sin estar prestando un servicio público.

Me gustaría, ya que estamos, que nos explicara cómo vamos a tramitar esta ley. El primer elemento que llama la atención, sin duda, es el tema de la urgencia. Ustedes tienen este tema sobre la mesa desde 2018, han ido pasándose la pelota, quitándose el marrón, y llegamos a ahora, que nos presentan una modificación de ley que sabemos que ustedes van a querer tener aprobada por esta Cámara antes del verano. Por lo tanto, creo que en realidad no se cumple ese primer criterio de cierto tacto y cuidado en esta regulación. Oímos tambores sobre esta ley hace un año, antes de las elecciones de 2021, han ido guardando el proyecto y ahora lo tenemos sobre la mesa. Yo le voy a indicar los elementos que me parecen más importantes de esta regulación para que usted pueda hablar sobre ellos: el primero, la consideración de las VTC como un nuevo servicio público. Aquí creo que es importante que destaquemos si es que la Comunidad de Madrid considera que de verdad lo es. Ustedes hablan de que el servicio de las VTC es un servicio precontratado, pero no marcan precontratación; hablan ustedes de que está prohibida la captación, pero no nos indican cómo se establece esa captación, ni siquiera definen legislativamente qué es la captación; ustedes pasan a asumir lo que tiene que ver con la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios de las VTC, todo ello con dos decenas de inspectores. Por lo tanto, nos gustaría saber cómo va a funcionar.

Por último -ya que sé que nos queda muy poco-, saber básicamente qué planes tienen para las 8.400 licencias que están ya en Madrid y las que están pendientes de adjudicación. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín, por ajustarse al tiempo. A continuación interviene el ilustrísimo señor director general de Transportes, don José Luis Fernández-Quejo, por un tiempo máximo de diez minutos. Puede quitarse la mascarilla, si quiere.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Muy buenos días, señorías. Yo voy a comenzar saludándoles a todos ustedes, especialmente al presidente de la Federación del Taxi, Julio Sanz, y a todos los miembros de las asociaciones que nos acompañan aquí en esta sala. Aprovecho, a su vez, para felicitarle por su reelección al frente de la federación, que ha sido ayer o anteayer; bueno, felicidades.

Como todas sus señorías conocen, el Real Decreto Ley 13/2018, por el que se modifica la Ley 16/87 de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento con conductor, que es conocido como el decreto Ábalos, determina que las autorizaciones de transportes de ámbito nacional que antes se habilitaban para realizar transporte urbano e interurbano, pasarán a habilitarse para realizar exclusivamente transporte interurbano, pero también establece que, durante los cuatro años siguientes a esa entrada en vigor, los titulares de este tipo de autorizaciones pueden continuar prestando servicios de ámbito urbano; un plazo que se puede también ampliar de forma excepcional a dos años más, contados a partir del periodo de plazo de cuatro años como indemnización

compensatoria, cuando quedara acreditado que la inversión realizada por las empresas titulares de las autorizaciones superaba esos cuatro años.

La Ley de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos 20/98 no contemplaba la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, pues hasta la Ley 25/2009 dicha actividad no tenía la consideración de transporte discrecional de viajeros a los efectos de la legislación de ordenación de los transportes. En consecuencia, en el caso de la Comunidad de Madrid, si no estableciera una regulación al efecto a la finalización de los plazos antes indicados, a partir de octubre de 2022, los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor, VTC nacional, domiciliados en la Comunidad de Madrid, no podrían seguir prestando servicios urbanos y solo podrían realizar servicios de carácter interurbano; lo que sin duda afectaría de forma negativa a los usuarios de este tipo de servicios.

Para evitar esta situación, la modificación de la Ley 20 fue incluida en el Anteproyecto de Ley de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad Madrid, pero por la complejidad de la regulación contenida en aquella, la necesidad de intentar armonizar estas dos modalidades de transporte de viajeros que operan en el mismo segmento de mercado, vehículos taxi y VTC, y procurar sobre todo consensuar alguno de los extremos contenidos en ella con los sectores afectados, se ha procedido a no tramitarla por la ley ómnibus y por ese anteproyecto de ley.

En la actualidad -ya se ha dicho aquí- existen en la comunidad 8.414 autorizaciones de VTC en alta, legalmente otorgadas en base a un vacío normativo en el que no existía la proporción que se conoce como 1/30. Ambas modalidades de transporte de viajeros, taxi y VTC, atienden la demanda de servicios de los ciudadanos, los cuales deben poder elegir cómo quieren realizar sus desplazamientos, siendo la Administración la que tiene la responsabilidad de poner los medios para que se pueda materializar dicha elección. Por tanto, para seguir posibilitando esta elección, se precisa que la Comunidad de Madrid establezca la regulación necesaria para que los vehículos con autorización VTC de ámbito nacional puedan seguir realizando servicios urbanos, una vez finalicen los plazos previstos en el citado real decreto ley, y así los ciudadanos puedan seguir optando por esta modalidad de transporte. En consecuencia, con este objetivo, se va a tramitar de forma independiente ante esta Asamblea un nuevo anteproyecto de modificación de la Ley 20/ 98 para dar continuidad a la situación existente en la actualidad que permite al ciudadano elegir entre las alternativas posibles y cómo realizar sus desplazamientos en el ámbito urbano: autobús, Metro, taxi, sin obviar, por supuesto, a las VTC ni, por supuesto, a los modos activos de otro tipo en la actualidad.

Señorías, lo tendrán en esta Asamblea en breve y ustedes serán los que decidan qué es lo que pasa con ello; pero la Comunidad de Madrid no quiere permitir que las VTC dejen de trabajar. Usted misma lo ha dicho: según regulen, dependen muchas familias. (*Rumores.*) ¡Claro! Muchas familias del taxi y muchas familias de las VTC, ¡muchas familias! Pero ya es una cuestión de empleo, es una cuestión de familias, es una cuestión de muchas cosas; menos de favorecer a empresas, ¡todo! Porque dese cuenta de que hay ahí muchísimos trabajadores, ¡muchísimos trabajadores trabajando

ahí!, 8.500 mínimo, que en muchos casos son otros 2.500 más; ien el taxi también!, pero, hasta ahora, han coincidido los dos.

Yo se lo expliqué el otro día: soy protaxi; ino he cogido una VTC en mi vida! Pero lo que no se puede consentir es que las VTC desaparezcan, porque los servicios al consumidor tienen que asistir al ciudadano y el ciudadano tiene que poder elegir. Voy a aprovechar el tiempo que me queda, que me queda algo, ¿no?

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, le quedan cuatro minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Pues a ver si puedo dar alguna precisión a lo que ha dicho el presidente del taxi, sin llevarle la contraria; alguna precisión. Dice que tiene vehículos adaptados; en el futuro reglamento de las VTC serían todos, o sea, el 5 por ciento. En cuanto a vehículos cero contaminaciones o similares, en las VTC, según el reglamento, cuando se haga, serían todos. O sea, en esa cuestión, yo creo que está muy claro.

Hay muchas inspecciones a las VTC y pocas al taxi; muchas sanciones a las VTC y pocas al taxi, porque no se hacen inspecciones prácticamente al taxi. La formación académica de los municipios, pues hemos dado toda la que hemos podido, y ahora haremos un curso en la academia para el que quiera, porque sabe que los municipios prácticamente no tienen las VTC y a los policías no les preocupa mucho.

Respecto al descontrol de la Administración en cuanto a las inspecciones, mire, tenemos veinte, efectivamente, porque unos son técnicos especialistas, que lo único que les diferencia de los inspectores es que no son funcionarios, y los vamos a aumentar, efectivamente. ¡Pero es que no podemos hacer nada sin la Policía! Nosotros no podemos parar a un coche y hacerle una inspección, lo sabe usted; es la Policía Local de Madrid y la Guardia Civil las que tienen que hacer esta expedición y las que nos tiene que apoyar. Es la Policía Local de Madrid la que hace las inspecciones en su mayoría; usted lo sabe. ¿Qué ocurre? Que no pueden hacerlo los agentes de movilidad por la Ley de Capitalidad, pero la Policía Local de Madrid hace todas las que puede.

Solicitud masiva de autorizaciones de VTC; es verdad, ide muchos taxistas! Yo no defiendo a las VTC, no me va a ver defenderlas nunca, pero hay muchísimos taxistas, algunos muy conocidos, que han pedido muchas autorizaciones de VTC, y que las tienen; algunos que luego se han retirado de esto, después de pedir las. ¡Muchísimos taxistas las tienen!; algunos en grandes cantidades las han pedido, pero no se los voy a citar. No solo los taxistas están pagando la indemnización del decreto Ábalos, también lo están pagando los usuarios de los vehículos. Se especula con las autorizaciones de las VTC, ¿y con las del taxi no? O sea, la venta que se ha hecho... Conste que yo estoy en contra de que una autorización que costaba 39 euros de VTC ahora se esté negociando por 40.000. ¡Estoy en contra! A mí no me va a ver defender nunca a las VTC, otra cosa es el servicio, pero a las VTC nunca me va a ver defenderlas. Pero el taxi se está vendiendo por 120.000 y antes se estaba vendiendo por 150.000; o sea, vamos a ser objetivos en las cosas.

Si usted me dice que tienen que recortar tiempo de trabajo por falta de rentabilidad, pero resulta que luego me dice que están dispuestos a absorber todos los trabajadores de las VTC, que casi no hay paro y que los puestos de trabajo son fijos y estable; entonces, ¿en qué quedamos? Una cosa es contraria a la otra, señor Sanz; sí, una cosa es contraria a la otra. Hasta ahora, han estado estos últimos cuatro años conviviendo los dos modelos; las VTC han funcionado y los taxis han funcionado. Y le digo lo mismo, defendiendo al taxi, no a las VTC, y se lo digo así de claro.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Mire, en la Sierra Norte están haciendo 10.000 viajes anuales, porque quiere la Comunidad de Madrid. ¿Usted se cree que, si nosotros le decimos a las VTC, a cualquiera de las VTC, que nos hagan ese servicio, no vamos a encontrar unos cuantos taxis, en este caso concreto, doce vehículos harían falta para hacer esos viajes? No diga usted que solo lo haría el taxi, no; la dirección general ha obligado y ha querido que fuera el taxi, pero se puede hacer con las VTC y estarían dispuestas mañana. O sea, que no diga usted que sería por otra cosa, es porque nosotros hemos querido.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Ya termino. Han tenido reuniones con la presidenta, con el consejero, y esas no las tenían antes. ¿Por qué? Porque la presidenta está preocupada por ese tema y es favorable al taxi, ¡totalmente!, y el consejero es favorable al taxi. Una cosa es eso, que ayudemos al taxi en todo lo que podamos, y otra cosa totalmente diferente es que inhabilitemos a 8.500 vehículos para trabajar, con sus 8.500 conductores y con las familias que dependen de eso, y coartando la libertad de los ciudadanos. Esa es la diferencia, ni más ni menos. Gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, se abre un turno a los representantes de los grupos parlamentarios. Entiendo que por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos hablará el ilustrísimo señor don Agustín Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días de nuevo a todos, señorías, presidente, director general de Transportes. Vamos a ver, la ley ómnibus que presentó el Gobierno de la Comunidad de Madrid en plena Navidad es un disparate, desde el punto de vista de la desregulación, para esta comunidad en muchos campos y terrenos económicos; desde la contratación sanitaria a los temas de suelo, a los temas de medioambiente, a los temas de contratación en diferentes servicios o la propia regulación de las VTC. Se ha empezado a poner en marcha una oposición clara a dicha ley, porque es algo que va contra el interés general, y la resistencia se ha concretado en la recogida de 51.000 firmas, que se han presentado al Gobierno, en la Puerta del Sol, en la Casa de Correos, y se han empezado a convocar movilizaciones; la próxima es el día 26 de febrero, convocada por diferentes organizaciones, entidades, asociaciones de vecinos, movimiento ecologista, etcétera.

En la reunión que tuvo el sector del taxi, sus diferentes asociaciones que hoy nos acompañan, desde la Federación Madrileña, la Asociación Madrileña del Taxi, la Gremial o Élite Taxi, con la presidenta Ayuso, se acordó un tema que parece razonable, y es sacar la regulación de las VTC de la ley ómnibus; eso en principio está bien. Se planteó también un decálogo de temas que, como bien ha comentado aquí el representante del sector del taxi, don Julio Sanz, es prácticamente una propuesta de cara a la galería. Yo lo llamaría un brindis al sol, porque realmente no hay elementos significativos que permitan regular en condiciones dignas de supervivencia para el sector del taxi y lo que intenta es envolver una regulación legal que apuesta y favorece a las VTC. Ese es el tema de fondo de la reunión que tuvieron ellos con la presidenta Ayuso y el tema del decálogo; es un envoltorio con el que pretenden legalizar una regulación en favor de las VTC.

Hemos pedido la comparecencia del Gobierno, del consejero de Transporte -que no ha venido-, y el director general nos da largas cambiadas. No ha sido capaz de concretar absolutamente nada de cuáles son las líneas maestras, más allá de algo que ya ha dicho en otra ocasión aquí, pero a mí, sinceramente, no me parece un argumento, y es que usted es partidario del taxi, que usted coge taxis siempre, que usted nunca ha cogido nunca una VTC... A mí eso no me dice absolutamente nada. Lo que me puede decir son cuáles son las líneas maestras que ustedes van a definir en esa regulación legal que van a traer a esta Cámara y que pretenden que se apruebe antes del verano.

Yo creo que ese es el tema de fondo, y le pediría que no se vaya por las ramas, que concrete y que nos diga; porque, ¿qué es lo que tenemos aquí? Miren ustedes, la posición de la Comunidad de Madrid, desde hace mucho tiempo, es una posición contraria al sector del taxi, ¡contraria! Primero, fueron incapaces de atender las demandas del sector cuando estuvieron 16 días de huelga a principios del año 2019. En segundo lugar, mantienen una escasa capacidad de inspección sancionadora frente a las infracciones continuas que está cometiendo el sector de las VTC; sector controlado por multinacionales que, como decía en la primera intervención, sacan su beneficio de España y cotizan sus impuestos en paraísos fiscales. En tercer lugar, ustedes están haciendo contratos públicos con el sector de las VTC, fundamentalmente, de muchos cientos de miles de euros, que suponen de forma acumulativa y agregada millones de euros. En cuarto lugar, Ayuso funciona como una auténtica comercial de este sector, de las multinacionales.

Miren ustedes la imagen: Ayuso, Uber; yo con Ayuso. ¡Esto da un cante terrible! ¿Al servicio de quién está? Segundo tema: la señora Ayuso con un coche tuneado con musgo, el Uber Green, que además es una falacia, haciendo de nuevo otra foto posando como si fuera una modelo al servicio y a favor de las multinacionales. ¡Esto es realmente escandaloso! Por eso yo creo que el argumento que ustedes utilizan aquí de que hay que regular, porque hay muchas familias en juego, es un argumento falaz; es un argumento falaz porque no se puede desvestir un santo para vestir otro.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Moreno...

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Acabo.

El Sr. **PRESIDENTE**: No, no, perdone que le interrumpa. Le paro el tiempo. Me ha parecido ver que en la primera imagen era la unión de la "l" y la "i" en una "u"...

El Sr. **MORENO GARCÍA**: No lo sé, pero no tiene por qué interrumpirme, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Porque el lema de la campaña era libertad; lo digo porque, a ver si va a ser una foto que no esté...

El Sr. **MORENO GARCÍA**: No lo sé.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, ya... Continúe.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Me quedo con esta. ¿Ven esta imagen claramente? En esta foto, claramente, la señora Ayuso pasando como una modelo frente a un coche de Uber en una campaña en la que intentan vender la moto de que ellos son ecológicos y que están en contra de la huella del carbono. ¡Me quedo con esta, vale! No sé si a lo mejor puede tener usted razón en lo que dice, señor presidente.

Termino diciendo que no se puede desvestir un santo, como se pretende hacer con el sector del taxi, que ahí hay miles y miles de familias con una larga historia, como han expuesto aquí sus representantes, para ponerse al servicio de las multinacionales. Eso es neoliberalismo del malo, del más barato, y va contra el interés general de este país y de la sociedad madrileña. Entonces, me parece que usted lo que tiene que hacer aquí, en la siguiente intervención, es contarnos cuáles son las líneas maestras, cómo van a abordar los cuatro temas centrales y capitales que el sector del taxi considera esenciales para su supervivencia, para que haya una regulación y para que se distinga claramente lo que es un servicio público de interés general de lo que es el alquiler de coches con conductor.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, don Javier Pérez Gallardo, por el Grupo Parlamentario Vox, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Señor Viceconsejero, la verdad es que me pone usted en una situación un poco incómoda, la verdad -tengo que reconocerlo-, porque ahora mismo, efectivamente, donde deberíamos estar el Partido Popular y Vox es haciendo un frente común a Sánchez, a la izquierda y a todo lo que supone; creo que es lo que deberíamos estar haciendo. Y digo que me pone en una situación incómoda porque creo que, en este caso concreto, no están siendo, no voy a decir desleales, pero no están siendo del todo justos con este grupo parlamentario.

Antes de Navidad, les expuse, les pedí aquí, en Comisión, a usted concretamente, que contasen con nosotros para ver cómo tenían pensado regular esto. Usted nos dijo que estaban en ello, pero que no sabía decirme cómo, porque no sabían cómo era; un mes después trajeron una ley ómnibus. Imagino que no tardaron un mes en hacerla; yo imagino que, cuando usted vino aquí, tenían bastante claro cómo iban a hacerlo. Nosotros nos enteramos por prensa de esa ley ómnibus, al

igual que me he enterado por prensa de que esto lo han sacado de la ley ómnibus. Bueno, imagino que también me entraré por prensa de su nueva ley, ¿no?

Usted ha dicho que corresponde a esta Cámara aprobarlo. Realmente, no se hagan ustedes la trampa en el solitario; si esto se aprueba es porque Vox y el Partido Popular llegamos a un acuerdo. Yo se lo quiero dejar claro -y es lo único que voy a decir en mi intervención-: yo ahora mismo no puedo apoyar algo que no sé. ¡No tengo ni idea de lo que ustedes me van a presentar! O sea, estamos a ciegas. Entonces, yo les pediría que, si realmente quieren contar con este grupo, nos lo presenten; eso en primer lugar. Y sabiendo que no por el hecho de que creemos que deberíamos hacer ahora mismo un frente común y deberíamos estar luchando contra las políticas de izquierdas y todo lo que representan, si nos presentan cosas que para nosotros son inadmisibles, como lo que ha pasado con la ley de autonomía financiera, diremos que no. Quiero que sean conscientes; no tenemos ningún reparo en decir que no a lo que nosotros veamos que es inadmisibile. Ya he dicho varias cosas en la intervención anterior, como que creo que aquí tenemos que estar ojo avizor frente al globalismo y lo que supone.

Por lo tanto, yo simplemente voy a aprovechar esta intervención para pedir al Gobierno de la Comunidad de Madrid y al Partido Popular que nos tomen en cuenta, que aquí estamos. Nosotros ofrecimos esta alternativa para hacer frente a todas las políticas de izquierda y lo que se suponen. Creemos, de verdad, que estamos en un momento muy complicado, en el que hay que hacer este frente común, y estamos aquí. Le pediría que no nos enteremos por prensa, que negocien; tienen ustedes el teléfono de Rocío Monasterio, que la pueden llamar en cualquier momento y comentar esto con ella. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, el ilustrísimo señor don Gonzalo Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Antes de nada, hay que insistir en que estamos en Madrid, comunidad autónoma, distrito Puente de Vallecas, capital de España, parlamento autonómico, ¡aquí es donde estamos! Es verdad que es un día tenso, pero, señores, vamos a hablar de lo que tenemos que hablar. En cualquier caso, a mí me genera satisfacción también dar la oportunidad para que algunos, en sus intervenciones, se posicionen, si es que lo desean. La suya, señor director general, ha sido bastante surrealista; también puede aprovechar y posicionarse, ya que ha venido usted a hablar aquí de no sé qué cosas está usted hablando, pero sí me gustaría dejar clara una cosa que antes pensé que no había que aclarar, pero vamos a aclararlo: esto es un asunto autonómico y municipal; el Gobierno de la ciudad y parlamento autonómico, Gobierno autonómico. Eso es este asunto.

Y, señores, en cada ciudad, en cada comunidad autónoma, y más aún en la capital de España, tienen necesidades de movilidad diferentes; las ciudades tienen que plantearse estrategias de movilidad para ser realmente efectivas gracias a cómo ha quedado este tablero legislativo en la actualidad. Ustedes pueden seguir diciendo lo que quieran, ¡pero no hagan antipolítica!, ¡no sean

negacionistas! Las cuestiones son como son y, además, es que me sorprenden algunas afirmaciones de algunos grupos políticos, porque la orientación de las políticas de la Unión Europea, las recomendaciones de la Unión Europea -que así es como se llaman- van en la línea de promover políticas de movilidad integradas. Sabíamos que algunos grupos eran negacionistas, ipero ya que sean también antieuropeos todos francamente...! Es el principio de subsidiariedad lo que se resolvió en su momento y así es como quedó ese escenario. Y, en definitiva, la ciudadanía en cada territorio quiere poder elegir el transporte con el que se desplaza y son la Administración local y en este caso también la autonómica las que tienen que regular estas cuestiones. ¡Ya está! ¡Déjense ustedes...! La descentralización es el principio básico y es el que beneficia en definitiva a los usuarios.

Entonces, dicho esto, que pensé que no haría falta en un parlamento autonómico como este, francamente, aquí se han hecho algunas afirmaciones que son muy complejas, señor director general. ¡Cuatro años!, ¡cuatro años sin legislar!, y aquí el color político, en esta comunidad autónoma, ino ha cambiado, eh!; presidentes y presidentas, sí, hemos tenido muchos y algunos han durado poquito y también algunos han acabado en sitios variopintos, donde también se puede llegar en taxi, por cierto. Señor director general, vuelvo a insistir: las preguntas; yo voy a intentar centrarme, aunque sea complicado, en lo que tratamos aquí y usted... ¡Haga usted el favor!, ¡que ya ha estado antes!, ¡utilice su tiempo y conteste a lo que se le está planteando! No interpele a otras personas en mitad de esta comisión, ¡es una falta de todo! (El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD**: *Yo no he interpelado a nadie.*) El presidente..., en fin. Pero eso no es lo más correcto, no se debe hacer, permítame que le afee la conducta.

Vuelvo a insistir, ya que ha citado las reuniones que han tenido con el sector del taxi, que es de lo que hablamos hoy aquí, ¿cuál es su planteamiento en relación a la precontratación, al número de autorizaciones, a la circulación en vacío, a las sanciones...? ¡Esas cuestiones tienen usted que legislarlas! Bueno, iba a ser el consejero, que también habría tenido la oportunidad de posicionarse hoy, pero ha decidido no venir y viene usted, ¡haga usted su trabajo! ¿Cuáles son los informes? ¿Ustedes en qué se basan o cuáles son los informes que van a sostener aquello que ni siquiera Vox conoce?, con lo cual esto tiene una pinta... ¡Ni siquiera Vox conoce esos informes de esas necesidades reales de movilidad en la región! ¿Cuántos usuarios hay en el sector del taxi? ¿Qué han estudiado ustedes, junto con el consorcio?, ¿todos los altos cargos de la comunidad autónoma? ¡Esa es su labor! Eso es lo que ustedes tienen que hacer.

¿Es factible que haya más licencias, más autorizaciones...? O sea, venir aquí a decir... -entiéndame usted- ¡vaguedades!: que yo no uso el taxi, que si uso el taxi, que si uso Cercanías... ¡Qué nos da igual, señor director general!, ¡inos da igual! ¡Luego, no diga que usted no tiene tiempo!, el tiempo uno lo utiliza en lo que considera oportuno.

Y esas cuestiones que, insisto, ya estaban planteadas: la tarifa plana para jóvenes, la libertad de horarios en fin de semana, la recompra de licencias..., que eso ¿qué es? Porque, aparte de una nota de prensa y cuatro líneas y un titular... ¿Qué van a hacer?, ¿van a recomprar licencias a -decía aquella nota de prensa- 150.000 o 200.000 euros para dar seguridad a los autónomos del taxi y

que estaría sujeta esa compra a condiciones concretas? ¡Cuéntenos eso!, eso es lo relevante. Y si después las sacarían a subasta o qué ayudas darían a esas campañas de comunicación. Yo creo que el anterior compareciente le ha dejado claras muchas cuestiones, pero estaría bien que ustedes, que por lo visto insisten en esa línea, nos aclarasen cuál es el camino o cuál es el horizonte que han planteado. Y si van a hacer esas paradas de taxis en las infraestructuras, aunque parecía obvio que las iban a hacer, pero bueno...; esto de contar lo que ya hacen o reinaugurar lo que han inaugurado es práctica común en las políticas de transportes de la comunidad autónoma.

Y usted ha mencionado la inspección, pero tiene usted que ser más riguroso; dé usted datos. ¿Cuál es el horizonte? ¿Cuántos inspectores van a tener más? ¿Cómo se va a constituir ese cuerpo? ¿Cómo van a enlazar con esas Policías Municipales, que efectivamente dependen de las ciudades en gran medida y de la capital de España? Y yo insisto...

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muchas gracias, presidente. ¡Durante estos últimos cuatro años no ha pasado nada!, ¡no han hecho ustedes nada! Tampoco en la ciudad de Madrid, ¿eh?; tampoco cuando gobernó la ciudad de Madrid otro color político. Esto quedó así, como una cuestión etérea que nadie va a resolver, y resulta que ahora sí, que ahora entran las prisas y ahora parece que lo quieren hacer ustedes... Esto, insisto, no es casual. Gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, la señora Acín, por un tiempo máximo de siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Señor director general, usted ha dicho varias...; bueno, me han sorprendido, por ahora, dos grandes cosas de su intervención: la primera, que usted no va a defender a las VTC, y lo ha repetido y repetido, pero ¡sí es que esta modificación de ley es lo que hace! Que no las va a defender ¿qué quiere decir?, ¿que de usted no va a depender que la señora presidenta de la Comunidad de Madrid vaya a más actos promocionales de las VTC?, ¿o que no se sigan dando contratos a Uber?; es decir, ¿se refiere a esos dos elementos? Porque con esta ley usted está favoreciendo a las VTC, ¡que me parece muy bien!, pero entonces sea claro y diga: "miren, es que me parece que este servicio es imprescindible para Madrid y es imprescindible que a estas tres grandes empresas las sigamos favoreciendo desde la Administración pública"; entonces, ahí nos ponemos todos de acuerdo, nos ponemos al día y en orden y seguimos debatiendo, pero entremedias usted dice cosas que no son reales.

Luego, ha dicho dos cosas en su intervención que me parecen cuando menos preocupantes: la primera es que ya ha deslizado el elemento de especulación al referirse al sector del taxi y, luego, ha deslizado otro elemento, que es el de "bueno, el servicio de taxi a demanda de la zona de la Sierra Norte lo está dando el taxi porque nosotros lo hemos decidido", pero ¿eso es una amenaza? (El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD**: *No, en absoluto; estamos encantados.*) Ha hecho dos afirmaciones que son realmente preocupantes. Ahora va a tener más tiempo yo creo que para matizar sus palabras o eso espero.

Ya le he dicho que me interesaba que hoy nos diera respuestas concretas porque, por más que usted quiera, ahora mismo no es portavoz de un grupo parlamentario ni de un grupo político sino que es director general, viene a comparecer aquí y le hemos pedido respuestas muy claras; respuestas que a mí me hubiera gustado tener en esta semana. ¡Si yo he intentado hablar con usted, con su gabinete, con la secretaria general técnica, para concertar una reunión! -tiene mi email en sus correos-, para poder hablar de la ley, desde las diferencias y demás, pero, hombre, poder hablar de una ley que va a entrar en vigor en no mucho; bueno, que va a entrar en vigor si se aprueba o no!; es decir, aquí ya con sus temas... Entonces, ahora ya también me surge esa pregunta: ¿qué van a hacer ustedes si no consiguen que la aritmética les dé para la aprobación de esta modificación de ley? ¡Explíquemelo! Porque eso es lo que pasa cuando vamos con prisas en una modificación de ley, que incluso, si hubiese querido, para esta modificación de ley, que, como le digo, es estratégica para la región y para miles de familias, se podía haber sentado con todos los grupos parlamentarios, haberla explicado, haberla trabajado de forma conjunta, con bastante paciencia, y haber llegado a un texto acordado, porque van a determinar estos servicios durante varias décadas! Podría haberlo hecho, pero entiendo que sus planes son otros, aunque no sé si les van a salir del todo bien.

Le he hecho varias preguntas en mi primera intervención que le vuelvo a hacer, porque le pido al director general es que hoy nos dé explicaciones. Van ustedes a establecer..., consideran ustedes que el servicio de las VTC es un servicio público a través de esta modificación de ley, lo establecen como servicio público; ahora, en el punto siguiente: sus precios no estarán sujetos a tarifas autorizadas. Es un servicio público al que van a dejar que hagan absolutamente lo que quieran. Y que sus tarifas no estén autorizadas, ¿qué significa? Pues que, si un día llueve, van a poder poner la tarifa que quieran -tres veces la habitual- y, si un día no llueve pero hay un concierto, pues lo mismo, y eso no es un servicio público; no lo es, porque un servicio público no se maneja por el rédito a una empresa privada. Y creo que es el primer punto de esta modificación de ley que es del todo inadecuado: elevar el servicio de las VTC a servicio público, porque, si lo quieren hacer, ¡habría que regularlas en serio! En serio ¿qué es? De nuevo precontratación y captación. Queda muy bien escrito, porque el papel lo aguanta. "Son unos servicios que se establecen de forma precontratada", ¿qué es eso? Si ustedes no lo detallan, no ponen una precontratación temporal, no establecen una precontratación espacial, ¡la precontratación no es nada!, ¡no lo es! Pero igual que la captación: "queda prohibida la captación"; en el siguiente párrafo se afirma que estar circulando o estacionado no implica captación, ¡pues dígame usted qué es la captación! Porque con esta modificación de ley tenían la oportunidad para dar seguridad jurídica a los propios servicios de las VTC sobre qué es captación y sobre qué es precontratación, a los servicios prestados por las VTC y, bueno, luego, a los agentes que tienen que enfrentarse a saber si sancionan o no a estos servicios y que se tienen que basar en criterios totalmente subjetivos para poder ejercer su labor. La Comunidad de Madrid aquí tenía una responsabilidad de asegurar jurídicamente de qué estamos hablando.

Competencias; como igual yo le he entendido mal, le pido que me lo confirme. La Comunidad de Madrid mantiene las competencias sobre ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios llevados a cabo con VTC; esto pasa a ser competencia regional. Explíquemelo, ¡igual el punto 3, redacción del apartado 1 del artículo 4, en lo que tenemos sobre la mesa está mal hecho!, o

yo lo entiendo mal. Yo le doy todo el margen para que ahora me lo explique, porque todos sabemos que, si ustedes asumen una competencia de ordenación, gestión, inspección y sanción, con 20 inspectores en la Comunidad de Madrid, pues obviamente es asumir una competencia que hasta ahora han tenido los ayuntamientos ¡para no ejercerla!, y quitándoles a los ayuntamientos una competencia clave como es la ordenación del transporte en sus municipios y más en un escenario de 2023, zonas de bajas emisiones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto, señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Me parece cuando menos sorprendente y le pido que me lo explique.

Las autorizaciones; bueno, la Comunidad de Madrid, a través de un órgano competente -que no sé muy bien cuál es-, otorgará las autorizaciones autonómicas; se sumarán a las autorizaciones estatales domiciliadas en Madrid, que quedarían habilitadas para la prestación del servicio público, y las autorizaciones madrileñas sí seguirían el 1/30. ¡Pero es que esto ya no es verdad! Si ustedes asumen sin más las 8.400 licencias estatales domiciliadas en Madrid que hay, si las asumen como madrileñas, ustedes nunca darán autorizaciones puramente regionales porque el 1/30 está total y absolutamente sobrepasado. Bien, ¿qué van a hacer con las licencias que están pendientes de conceder?

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señora Acín. A continuación el señor Carlos González Maestre por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **GONZÁLEZ MAESTRE**: Muchas gracias, presidente. En primer lugar, quería agradecer al director general su comparecencia en la Asamblea de Madrid. Creo que ha sido bastante claro en la exposición de las líneas generales de cuál va a ser la actuación del Gobierno de la Comunidad de Madrid; yo creo que a lo mejor pueden repasar después las actas de su intervención para darse cuenta de que ha sido claro y específico. De hecho, hemos sido también transparentes porque en nuestro programa electoral el Partido Popular definió claramente cuáles iban a ser sus líneas generales y el Partido Popular, la presidenta Isabel Díaz Ayuso presentó este programa el 4 de mayo ante los electores y los electores, de una forma muy mayoritaria, lo aprobaron y lo asumieron. Entonces, yo creo que claridad, la hay absoluta.

Por otra parte, me gustaría decir que el origen de este problema, como también ha relatado el director general, está en el año 2009, cuando en una ley ómnibus el señor Rodríguez Zapatero, presidente del Gobierno, crea un problema donde no lo había. Aquella época todos la recordamos precisamente por un Gobierno que, donde no había problemas, los generaba y dejó una herencia tremenda que el Partido Popular tuvo que solucionar. En esta ocasión ocurre exactamente lo mismo: el señor Zapatero en 2009 y el ministro de Fomento señor Ábalos en 2018 generan un problema donde no lo había.

Es muy curioso cómo en los tres representantes de los partidos de izquierdas, con las diferencias que tienen, podemos ver la misma línea de actuación: les gusta la movilización, les gusta la oposición yo creo que sin conocer el sector y las consecuencias que tiene esa legislación..., pero cuando están gobernando no hacen nada; no hicieron nada en el año 2018, pasando la patata caliente a las comunidades autónomas, y en los cuatro años de gobierno de la señora Carmena, que los ayuntamientos tienen unas claras competencias en este sector, tampoco hicieron nada. Cuando ustedes gobernaron, ¿qué hicieron? Pues nada. Entonces, eso es así. El Gobierno de Carmena ¿qué hizo en este sector para apoyar al taxi en la regulación y en tantas demandas que tienen? El plan que ha presentado la presidenta Ayuso en alguna forma las recoge y, aunque es verdad que el sector del taxi ha planteado que no es el momento, algunas de ellas corresponden a peticiones que este sector lleva haciendo desde hace mucho tiempo.

Entonces, yo creo que deberían tener un poco de coherencia; creo que sus palabras no tienen mucha credibilidad para los ciudadanos por esto mismo: porque ustedes, cuando tienen la posibilidad de gobernar y hacer algo por el sector, no lo han hecho, porque ustedes fueron los que crearon este problema y, ahora, una vez más, el Partido Popular tratará de solucionarlo, como anunciamos en nuestro programa electoral, y con total transparencia, dando la posibilidad a los ciudadanos de elección, para que ellos puedan elegir cómo quieren moverse en la Comunidad de Madrid, pero, al mismo tiempo, con una apuesta y un apoyo claro al sector del taxi, que forma parte de la historia de nuestra comunidad y de nuestro país, que tan importante ha sido en momentos muy difíciles de la historia de España y que siempre, como decían sus representantes, han estado al pie del cañón cuando hemos pasado por momentos difíciles. Es decir, apoyo al taxi en aquello que necesitan, en aquellas reivindicaciones que llevan planteando durante muchos años y, al mismo tiempo, la posibilidad de que el ciudadano de Madrid pueda seguir eligiendo aquella forma en la que quiere moverse por la ciudad.

Y también hacer una reflexión sobre los 8.400 conductores, trabajadores, con sus familias, que les están abocando a una situación de precariedad absoluta; es decir, eso también lo tienen que tener en cuenta. No hace falta que se sumen, no hace falta que les propongan medidas, pero deben ser conscientes de ello, porque la realidad a veces es compleja y el Gobierno de la Comunidad de Madrid tiene que velar por el interés general, y es lo que va a hacer. En este caso hay muchos intereses que están encima de la mesa, todos ellos legítimos, y es el Gobierno de la Comunidad de Madrid, a través de este proceso de diálogo que se ha abierto con todo el sector, a través de la propia Asamblea de Madrid, quien quiere plantear una forma de resolver este problema con responsabilidad, cosa que el Gobierno del señor Zapatero no hizo y cosa que el Gobierno del señor Sánchez no ha hecho y que nosotros sí queremos hacer, con responsabilidad y que permita competir en igualdad, porque efectivamente el sector del taxi en algunas ocasiones está reclamando esa competencia en igualdad que genere incluso mayores ingresos para los taxistas, que reciba un apoyo normativo y financiero por parte de las Administraciones y que, de esta forma, podamos tener una movilidad sostenible en la ciudad de Madrid, con muchas variedades. Tenemos el mejor transporte público de toda Europa, una de las grandes ciudades europeas con un transporte público excepcional, y siempre apostaremos por la libertad de elección de los ciudadanos, porque nosotros respondemos siempre al

interés general, que es nuestra obligación y así los votantes nos lo ratificaron el pasado 4 de mayo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Maestre. A continuación, para contestar a los representantes de los grupos parlamentarios, toma la palabra el ilustrísimo señor director general de Transportes, el señor Fernández-Quejo, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Bueno, voy a ver si soy capaz de contestarles a todos ustedes, con un poco de benignidad de la presidencia a ser posible. En cuanto a Unidas Podemos, "líneas maestras", me dice; muy sencillo: una propuesta de esta Asamblea para habilitar a las VTC para hacer transporte urbano y para establecer un desarrollo reglamentario que luego determinará su actuación posterior y en qué condiciones, y si habrá o no precontratación, y si habrá o no qué. ¡Pero lo primero es que no pueden desaparecer!, no por nada, sino porque hay muchos empleos y porque hay que fortalecer la libre elección de los ciudadanos; eso mismo se lo dijo la presidenta a todas las asociaciones del taxi y se lo dijo estando yo allí delante, y además lo recalqué yo personalmente para que quedara claro y que no se les dijera que les habían engañado.

Contratos públicos VTC; hay muchos más contratos al taxi, por mucho más importe, que a las VTC. Le puedo dar la documentación si quiere. Están absolutamente todos los contratos valorados, ¡ya pagados, eh!, ¡ya pagados!, y hay muchos más para taxi que para VTC. No implica que no hayan regalado algo a los taxistas y a las VTC, pero mucho más el importe de los taxis.

Multinacionales que cotizan fuera; miren, diferencien lo que es una plataforma como Uber, que prácticamente no tiene vehículos, a lo que es una empresa que tiene a lo mejor una VTC o dos o tres. Las plataformas son una cosa... Cabify, aparte de ser española, es una plataforma que tiene vehículos, ¡pero Uber prácticamente no tiene vehículos!, ¡prácticamente no tiene vehículos! Nosotros no queremos... A ver, Uber irá por su lado, que es una plataforma; esto se trata de las VTC y de las empresas de las VTC, que en su mayoría, muchas, cotizan en España; muchas. Uber cotizará en Holanda o donde quiera, ¡pero es una plataforma!, ¡no es la VTC!; ¡son plataformas!, que es distinto.

Y reforzar la inspección, efectivamente la reforzaremos todo lo que podamos.

En cuanto a Vox, no les hemos engañado, en principio íbamos a hacer una modificación de la Ley 20, surgió la ley ómnibus y decidieron o se decidió integrarlo en la ley ómnibus y por eso no se dijo nada, y ahora se va a hacer una tramitación de la Ley 20 en las condiciones que acabo de citar. Y, efectivamente, no les quepa ninguna duda de que hay que hablar con ustedes, lo tenemos claro, ¡yo ya lo tengo claro y lo he expresado!; o sea que hablaremos con ustedes y con todos los grupos con los que haga falta me imagino, ¡pero con ustedes seguro, vamos!

En cuanto al PSOE, mire, dice que si es un asunto autonómico, municipal... Mire, esto lo está regulando el Estado, la ley Ábalos la ha hecho el estado; podía haber regulado el Estado, ¡el Estado tenía que tener un criterio único para todas las comunidades y no lo ha tenido! Podíamos haber

resuelto el problema si hubiera regulado el Estado, pero no ha querido regular, ha soltado la patata caliente y ahí nos ha dejado a todos. ¡Ninguna comunidad, ni del PSOE ni del PP ni de ningún signo, ha regulado!; todos han hecho un decreto diciendo..., sí, sí, han hecho un decreto diciendo: "tanta precontratación, tanta no sé qué", ¡pero ninguna ha regulado! Y, perdone que le diga, todas prácticamente van a dejar que sigan las VTC, si no al tiempo. Otra cosa son las reglas y las limitaciones reglamentarias que las pongan, ¡pero todas van a dejar seguir funcionando a las VTC!, y todas están esperando a cómo regula la Comunidad de Madrid, pero en todas van a seguir funcionando las VTC; o sea, ¡iqué quiere que le diga! Por eso se ha estado cuatro años sin legislar, no nosotros, ¡todos!, ¡todas las comunidades!; solo han puesto reglamento y limitaciones, pero no han regulado.

Y las ofertas de la presidenta a los taxistas yo creo que las ha citado usted, las han citado aquí, y no voy a profundizar más porque, si no, no tengo tiempo.

Paso a la señora Acín. En cuanto a los contratos a dedo con Uber, ya le he explicado que son más a los taxis, en las mismas condiciones. Le doy la documentación; no la tengo aquí, la he estado buscando y no la he traído, pero tengo los importes: de sanidad, ¡pagados!; o sea que se los puedo dar.

El taxi a la demanda en la Sierra Norte; mire, está funcionando muy bien con el taxi, pero lo que no quiero es que me diga que solo lo podría hacer el taxi; no, no, cualquiera que se lo diga de cualquier plataforma o de cualquier..., lo haría, pero es que es la Dirección General la que efectivamente ha dicho: el taxi. ¿Por qué? Porque nosotros intentamos favorecer al taxi, y es lo mismo que quiere hacer la presidenta.

Pregunta qué se va a hacer si no da la aritmética; pues no lo sé, eso sus señorías decidirán; yo he sido diputado durante doce años y sé lo que se hace si no da la aritmética, ¿no?

Las licencias pendientes de conceder; pues, mire, las licencias pendientes de conceder espero que, como están fuera de plazo, no haya ningún Juzgado que las admita; si las admite, pues ¡iqué quiere que yo le diga!, habrá que ver. Pero nosotros en ese documento intentaremos que la Ley 30 impida que entren en vigor en la Comunidad de Madrid, lo intentaremos y ahí ira, en ese documento.

Y, mire, ya acabo, no sé si me queda algo de tiempo...

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): A nosotros, desde que hemos llegado, nos preocupa este tema, a la presidenta, al consejero, a mí y a todo el Gobierno. La presidenta lo único que quiere es beneficiar a los ciudadanos de la Comunidad de Madrid y que funcionen los dos modelos, como han estado funcionando estos cuatro años; está dispuesta a ayudar por encima de todo al taxi, se lo ha dicho a las asociaciones, y está

buscando la manera de beneficiarle de la manera que creamos conveniente. Vamos a seguir teniendo reuniones con el taxi, pero no podemos tener esos cuatro modelos. Es verdad que se puede hablar de la precontratación, del tiempo..., es verdad que se puede hablar de todo, pero no de que dejen de funcionar las VTC y que se fortalezca la Ley 30, porque entonces estarían trabajando 500 VTC y eso no puede ser porque son muchas familias en la calle, y sería una falta de servicio a los ciudadanos que utilizan las VTC; o sea que no puede ser.

A partir de ahí, todas las determinaciones que tengamos se van a hacer por desarrollo reglamentario y, por eso, vamos a seguir hablando con los taxistas y, por eso, vamos a seguir viendo cómo se hacen las cosas. Y también hay que contar una cosa: están trabajando desde hace cuatro años y también viene Madrid Norte, también vienen los nuevos desarrollos que se están haciendo en la Comunidad de Madrid..., y esa proporción seguirá igual, ese número de taxis seguirá igual, porque los taxistas no quieren que se aumente el número de taxis. No me diga que no trabajan, porque, si no trabajaran, ¿qué ha pasado en estos cuatro años? Si no trabajaran, no absorberían a todo el sector del taxi como han dicho, si no trabajaran... Vamos a ver, están trabajando; es verdad que les afecta y, como les afecta y las va a afectar, la presidenta les quiere ayudar, y en eso estamos todos: en ayudarles. Nada más. Gracias. Perdonen si en algún momento me han malinterpretado. Me he tirado doce años aquí de diputado e intento ser lo más correcto que puedo con sus señorías; además, cuenten con que lo soy y valoro mucho el trabajo que hacen, porque lo he vivido. Nada más y gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por sus explicaciones, señor Fernández. A continuación, por un tiempo máximo de tres minutos, el ilustrísimo señor don Agustín Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: En primer lugar, voy a gastar parte de mi tiempo para dar las gracias al presidente y para pedir disculpas por cuando he enseñado la imagen de esa... Evidentemente, no se corresponde con la realidad. Entonces, no es mi intención manipular nada y siempre intento guiarme por el máximo rigor, puedo equivocarme con un dato o con lo que sea, pero eso es lo que busco.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Me parece suficiente la otra foto y ya está, no hay que hablar más.

Entrando un poco en lo que dice... Bueno, una previa sobre el diputado representante del Partido Popular: se puede llevar en el programa electoral y se pueden ganar unas elecciones, pero eso no da patente de corso para ir contra derechos de miles de familias como las del sector del taxi, no da derecho, porque además los programas electorales a veces, o dan páginas en blanco, o son tan genéricos que no definen dónde se quiere aterrizar a veces con las regulaciones concretas.

Y, sobre lo que dice el director general, varias cosas: lo primero, a mí no me ha gustado -en la primera intervención no lo he querido decir, pero lo digo ahora- que, aunque refleja una parte de la realidad, hablar de que hay taxistas que tienen VTC...; immm!, a mí me ha sonado un poquito a

intentar encizañar y debilitar al sector del taxi. Creo que no es suficientemente bueno utilizar esos argumentos.

El argumento que decía de que hay que proteger a familias de la VTC, pues es, sinceramente, débil, flojo, es desvestir a un santo para vestir otro, y el propio sector del taxi lo ha manifestado antes de forma clara: ellos tienen capacidad de absorber a muchas familias que puedan estar ahora mismo comiendo de las VTC.

La tercera cuestión es que la afirmación que hace de "en materia de inspección, haremos todo lo que podamos" es insuficiente. Las leyes pueden estupendas, las leyes, las normas, muy importantes!, pero, si son un cuadro en la pared, si no se aplican, si no se utilizan, no sirven absolutamente para nada, son una trampa y eso genera un clima de impunidad. Yo me dedico a otro tema fundamentalmente, a los temas de Educación, y en Educación está prohibido cobrar cuotas en los colegios concertados, la ley exige que sean gratuitos y, sin embargo, las cobran en el 90 por ciento porque no actúa la inspección, porque no se toman medidas. Y no debería pasar aquí lo mismo con el tema del taxi.

La última cosa es en relación con los contratos: usted hace la afirmación de que hay más contratos con el taxi que con las VTC; bueno, hay que ver exactamente cuál es el porcentaje, porque hay el doble de licencias de taxis que de VTC!; estamos hablando de 16.000 licencias frente a 8.000 licencias. Entonces, esa afirmación tampoco a mí me aclara absolutamente nada.

No nos ha dicho cuál es el horizonte temporal, simplemente la afirmación es que van a habilitar las VTC para que hagan transporte urbano y que ya iremos viendo, pero, sinceramente, yo creo que nos tenemos que pensar los grupos de la oposición si no preguntamos en pleno al consejero de Transporte con mayor rigor y mayor precisión sobre estas cosas. En cualquier caso, muchas gracias por su información.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por ajustarse al tiempo, señor Moreno. A continuación, por un tiempo máximo de tres minutos, señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Nada, simplemente reiterarle nuestro ofrecimiento. Nosotros estaremos ahí si esta propuesta de ley supone realmente garantizar que el taxi de Madrid siga siendo el quinto taxi mejor del mundo, si supone que puedan seguir trabajando, que puedan seguir ofreciendo su servicio de calidad, y que se le proteja; como bien ha dicho, es un servicio público que hay que proteger y hay que cuidar, y no podemos permitir que al final desaparezca porque otra realidad se los come, ¿no? Y ahí estaremos si esa ley va en ese eje.

Hay muchos temas concretos que se podrán definir, que tampoco los dejemos abiertos a un futuro reglamento, yo creo que también la ley tiene que recoger los temas más importantes.

Por último, he intentado en todas las intervenciones que llevo hoy..., porque quería que esta fuese una sesión constructiva, una sesión donde se diese voz al taxi para construir, pero el portavoz

del Partido Socialista se ha empeñado en romper ese clima y, bueno, pues yo voy a coger el guante: realmente el problema de todo esto ha sido el Partido Socialista, y el que ha reventado todo esto ha sido el Partido Socialista, y al culpa de todo esto la tiene el Partido Socialista, como prácticamente de todo lo que ocurre en este país. Así que ustedes no tienen que venir a dar lecciones de nada y lo mejor que puede pasar es que en esto el Partido Socialista ini hable ni opine! Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación el señor don Gonzalo Pastor por el Grupo Parlamentario Socialista, tres minutos máximo.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Señor director general, no ha contestado a nada de lo que le hemos preguntado, ia nada! Inspección: "la reforzaremos todo lo que podamos"; pues muy bien ¿y eso qué es? Eso y nada es lo mismo. Recompra de licencias de taxi; insisto, no ha dicho usted nada, ies que a ni una de las preguntas! A mí me parece estupendo que usted haya sido diputado doscientos años o doce o los que sean, ipero usted es el Gobierno y usted tiene que contestar! Esto es un parlamento y el presidente tiene una función que hacer en esta comisión y usted tiene que contestar a las preguntas de los grupos parlamentarios; ese es su trabajo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, vamos a ceñirnos a la cuestión, señor Pastor. No hemos venido a recriminar...

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Si esto no es, presidente, la cuestión...

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a ver, señor Pastor...

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Paro mi tiempo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, sí, no se preocupe, está parado. Lo que quiero es reconducir, porque el compareciente ha venido aquí a dar explicaciones y está bien que usted se lo recuerde, pero, por favor, rebajemos un poco el tono, no sea tan recriminatorio sino, digamos, en un espíritu más constructivo. Nada más, ¿vale?

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Estaría encantado de que, cuando algunos grupos de la extrema derecha llaman fascistas a otros grupos políticos, usted hiciera lo mismo, que eso pasó hace dos semanas, pero, vamos, no pasa nada.

Políticas europeas, recomendaciones, principio de subsidiariedad... ¿Usted no considera que las necesidades de la comunidad autónoma de Valencia son distintas a las de la Comunidad de Madrid, en movilidad?, ¿o las de Andalucía?, ¿o las de Cataluña? Usted sabe que algunas comunidades autónomas, como usted ha dicho, ya han regulado; algunas grandes ciudades también. Hay muchas formas de regular y muchas formas de tomar este período, tomarlo de una forma o de otra, pero ¿qué es lo que ustedes hicieron? ¡Absolutamente nada!, tampoco el Gobierno de la ciudad. Lo que hizo el Gobierno de España fue actualizar la legislación a la realidad social y tecnológica, y francamente había un problema, es verdad, y se solucionó y se colocó el asunto donde debe estar: principio de subsidiariedad, recomendaciones de la Unión Europea. Es que yo no sé ustedes en qué

España viven, pero cada comunidad autónoma, cada ciudad tiene necesidades de movilidad diferentes ¡y esa es la cuestión!, y se ofreció un marco de estabilidad y predecible, además se evitaron ya algunos conflictos que había en ese momento y se corrigió un fallo regulatorio; eso es verdad, eso es así. Entonces, céntrense, parlamento autonómico, comunidad autónoma, distrito Puente de Vallecas, capital de España; aquí estamos para esto y usted debería venir aquí a contestar a estas preguntas que se le han hecho y, si no, señor director general, pues no sabemos muy bien a qué viene.

A mí me alegra muchísimo, cada vez más, la sinceridad y la claridad con la que algunos grupos políticos, algunas señorías hablan en esta Cámara. Lo he dicho antes: la derecha y la extrema derecha demostraron una falta absoluta de principios democráticos cuando rechazaron porque sí todas las enmiendas de los grupos políticos; no quisieron hablar con nadie y eso es puro negacionismo político, eso es lo que alimenta a la extrema derecha, eso es la antipolítica. Aquí tienen ustedes la oportunidad, ya que están reculando y respirando un poquito, de negociar con todos los grupos políticos; se lo he dicho antes en la intervención con el anterior compareciente: hay tiempo, negocien con todos los grupos de interés, con todos, también con los usuarios, por supuesto, ¡faltaría más!, y sean transparentes, publiquen la información que tienen, publiquen las cuestiones que quieren hacer, publiquen los informes de movilidad, publiquen cuáles son las necesidades... Ustedes son el Gobierno, ustedes tienen esas herramientas para que las cuestiones sean claras y transparentes. ¡Negocien con todos los grupos políticos!, o si no negocien ustedes solo con la extrema derecha, pero, vamos, ya sabemos cómo acaba eso, ¿o todavía no?

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, ya hemos terminado el tiempo.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, la señora Acín, por el Grupo Parlamentario Más Madrid.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Señor director general, nos ha dicho que hay otras comunidades autónomas que no están legislando. ¡Si nosotros no le decimos que legisle!, ¡si con un buen reglamento en el que se incluyan criterios claros y definidos nos valdría! El tema es que esta regulación viene a no hacer nada.

Ahora nos ha dicho en su anterior intervención que el reglamento que emane de esta regulación marcará la precontratación y captación, ¿qué tienen sobre la mesa?, ¿qué idea tienen? Díganos unas primeras líneas: pues mire, "estamos total y absolutamente negados a marcar criterios" o "estamos abiertos a marcar alguno"; ¡dígame por dónde van a ir!

Le he hecho varias preguntas que la verdad es que creo que no me ha contestado. Solo me ha dicho que, bueno, confía en los tribunales -que esta confianza está muy bien- para que no autoricen las licencias que están pendientes; estupendo, muy bien, pero ¿y todo lo demás? Es que a mí me gustaría que usted nos diera respuestas concretas. Usted también ha dicho: "hacemos esta regulación para que funcionen como han funcionado en estos cuatro años"; ¡es que esa convivencia

no ha funcionado!, ies que es mentira creer que la situación desde hace varios años funciona!, funciona como mucho para una parte, pero no para las dos.

Ustedes hablan de..., bueno es un tema de: hay que ayudar al sector del taxi. No, no, esto es la Administración y esto no es un tema de ayudar, esto es un tema de marcar normas claras y justas que permitan que sigan trabajando. ¡Es que esto no es un tema de ayuda!, ies que su papel no es el de ayudar, es el de legislar para que sigan pudiendo vivir del trabajo que tienen! Por lo tanto, me sorprenden mucho estos discursos en los que mezclan las cosas.

Claro, ha hablado de las medidas propuestas por la presidenta, pero que el compareciente anterior le ha ido desmontando una a una; que las medidas de apoyo que ha presentado la presidenta no es que no sean apropiadas temporalmente, es que tampoco son apropiadas en términos de contenido. Por eso le digo que esto no es un tema de ayuda, que además, en particular, esta ayuda, de forma incorrecta; este es un tema de que haya unos condicionantes claros y una seguridad jurídica de lo que tenemos sobre la mesa.

Lo de no precisar y no contestar, hombre, yo entiendo que no es que usted quiera hacer un ejercicio de poca transparencia, pero me preocupa más lo siguiente: que no tengan todo esto definido; es que lo que me preocupa es que la misma modificación de ley que nos presentaron enmarcada en la ley ómnibus es lo que nos vaya a llegar aquí y cuándo. Ya aprovecho: ¿cuándo nos va a llegar esta modificación de ley? Ha dicho que en poco tiempo; ha estado ahí a punto de darme una fecha, dígame. *(Pausa.)* De carácter inmediato, perfecto. Como dependerá de usted, por tanto entiendo que van a querer tener aprobada esta modificación de ley antes de verano dado que luego no hay parlamento en septiembre y en octubre entra la modificación... Bueno, para que me pueda usted aclarar cómo vamos a trabajar con esta ley que usted capitanea. Le repito lo mismo que he dicho al comienzo...

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: ... esta modificación de ley se posiciona claramente con un sector; ese es el problema que tiene, y es que viene a favorecer a unas grandes empresas frente a un sector tradicional y asentado en Madrid como es el servicio público del taxi.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. A continuación, el señor González Maestre por un tiempo máximo de tres minutos.

El Sr. **GONZÁLEZ MAESTRE**: Muchas gracias, señor presidente. La verdad es que habitualmente en esta comisión mantenemos un tono más respetuoso del que hoy hemos visto. Yo creo que somos más productivos y hacemos un mejor servicio a los ciudadanos cuando somos más respetuosos entre nosotros y sobre todo con el compareciente, que seguramente no ha colmado sus expectativas, pero desde luego ha contestado a muchas preguntas y, como ha reiterado, con el respeto que nos tiene porque él ha tenido también la condición de diputado.

Yo creo que al final los ciudadanos esperan de nosotros respuestas claras y yo creo que mezclar el debate con la extrema derecha o la extrema izquierda no tiene ningún sentido. Todos sabemos los pactos a los que ha llegado el Gobierno actual del Partido Socialista y yo creo que todos personalmente nos sentimos mucho más cómodos en esta sala, incluyendo el Grupo Parlamentario Vox, que si tuviésemos la desgracia de tener aquí a algunos herederos del terrorismo que ha sufrido este país, incluso estaría dispuesto a decir el terrorismo de diverso ámbito que ha habido en este país, aunque el mayoritario ha sido el de ETA.

Después de esta reflexión, también es curioso que la tramitación de los presupuestos, que por supuesto cumple la legislación vigente, se quiera equiparar a una actuación que se califica como de extrema derecha; yo la verdad es que no le veo mucho sentido, máxime cuando yo creo que el Gobierno del Partido Socialista ha hecho exactamente lo mismo; es decir, yo creo que la posibilidad de aceptar o no enmiendas puede gustar o no, se puede justificar o no y se puede estar de acuerdo o no, pero desde luego no tiene nada que ver con la extrema derecha ni con la pérdida de libertades y demás. O sea que yo creo que ahí no ha estado muy acertado el señor Pastor. Y, sobre todo, el Partido Popular se siente muy orgulloso de haber sabido formar Gobiernos en muchísimas instituciones: en municipios, en comunidades autónomas..., desde el año 2019 especialmente, tanto con Ciudadanos como con Vox y siempre en interés de los ciudadanos; no asumiendo el programa de ambos partidos sino, sobre todo, intentando priorizar una agenda y una gestión que permita mejorar la vida de los ciudadanos. Creo que lo conseguimos, creo que al final los ciudadanos, independientemente de su ideología, reconocen nuestra capacidad de gestión, el 4 de mayo ocurrió y yo creo que seguramente en las próximas elecciones iremos por esa misma vía. ¿Por qué? Porque, al final, gestionar no es hacer movilización; al final, gestionar es tener en cuenta muchos intereses que a veces son contrapuestos y llegar a la mejor solución posible, y es lo que va a hacer este Gobierno. Para nosotros lo más importante es actuar con responsabilidad, pensando en los ciudadanos, en todos, en el interés general y favoreciendo que todos puedan competir en igualdad de condiciones, apoyando a todo el sector y especialmente al taxi, que realmente tenemos una cercanía muy fuerte con ellos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Maestre. Ya para cerrar el debate, el señor director general tiene un tiempo de tres minutos, perdón, cinco minutos, cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Vamos a ver, solo para precisar y para... Me pasan mis compañeros, mis amigos del taxi que Uber ha comprado una parte de Moove Cars; si ha comprado una parte de Moove Cars y ha comprado el 30 por ciento, sí tiene coches ahora, ¿de acuerdo? Hasta ahora no tenía, ahora sí tiene coches; luego lo que he dicho de que no tenía VTC, ahora sí las tiene, pero es por una compra de una sociedad a otra, ¿de acuerdo? Me lo dicen y se lo agradezco.

Miren, es complicado hablar del reglamento, señor portavoz del PSOE, complicado, porque el reglamento del taxi le queremos discutir con el taxi, y el reglamento de las VTC también le hablaremos con las VTC; aunque está muy hecho el de las VTC y corresponde mucho con lo que

pedían en la ley ómnibus, pero tenemos que cerrarlo con ellos. Entonces, yo no le puedo decir cómo va a ser, porque yo no voy a imponer, vamos a escuchar y, después de escuchar, tomaremos decisiones, pero no le puedo decir: "es que vamos a meter precontratación", "es que no la vamos a meter..."; eso habrá que hablarlo también con otros grupos políticos, por ejemplo con Vox, que es el más próximo a nuestra idea, no por nada, ¡ojalá lo pudiéramos hablar con todos!, pero... Entonces, no le puedo explicar cómo va a ser ese reglamento, le puedo explicar: vamos a regular para que siga siendo urbano. ¡No le estoy engañando! Pero hasta que no hablemos con las asociaciones del taxi, que van a llevar su reglamento, y con las asociaciones de VTC, que van a tener un desarrollo reglamentario, no le puedo decir cómo va a ser, no se lo puedo decir, porque no hay un criterio definido hasta que no hablemos con todos.

Y, a partir de ahí, nosotros lo que creo... También me dicen: ayudar al taxi. Mire, la presidenta les dijo a las asociaciones y a los representantes que posiblemente esto les dañara un poco; efectivamente que sigan trabajando las VTC y que no se queden en 500 les dañará, pero, mire, es que lo que no puede es dejar 500 VTC, con todos mis respetos, y respetar la ley 1/30. No lo va a hacer ninguna comunidad, sinceramente no lo va a hacer ninguna comunidad; en Murcia hay tantos taxis como VTC. Es verdad que Madrid es singular, se puede comparar con Barcelona o con Málaga, que es parte de Andalucía, pero no se pueden quedar 500 VTC compréndalo, porque los ciudadanos además tienen que tener su capacidad de elección y esto tiene que seguir funcionando. Otra cosa es que reglamentariamente intentemos poner algún coto para diferenciar bien los servicios, eso es otra cosa, pero, si eso les va a hacer daño a los taxistas en alguna parte de sus ingresos, la presidenta se lo dijo claramente: "voy a intentar compensar eso", "voy a intentar ayudar a los taxis lo máximo posible"; les dio esas ideas, que no son todas, pueden ser más, o sea ellos pueden proponer más y la presidenta las va a analizar y el consejero las va a analizar, y estamos por ayudar al taxi, pero no estamos por que la VTC deje de trabajar y 8.000 licencias de VTC se queden sin funcionar. Yo más claro no puedo ser. Gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias, señor Fernández-Quejo, gracias por haber asistido a esta jornada de la Comisión de Transportes y le agradezco mucho el tono; que tenga una buena jornada. Muchas gracias. A continuación, punto cuarto.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

(Pausa.) A ver, yo quería simplemente un ruego, previo un agradecimiento al señor Moreno por haber indicado el tema de la fotografía, y es que a veces traemos información gráfica a las comisiones y a los plenos que están tuneadas o de alguna forma manipuladas y, en este caso, lo que ocurría es que una fotografía donde se veía a Isabel Díaz Ayuso ponía la palabra "Uber", pero era la unión de la "l" y la "i" y estaba quitada la parte de "tad" y entonces parecía, en vez de "liber", "Uber"; esa era la imagen. Entonces sí les rogaría, ¡a todos, eh!, les pediría que comprobáramos el material

gráfico que vamos a presentar en la comisión, y, por supuesto, lo más importante, agradecer al señor Moreno su, digamos, predisposición a retirarla y quitarla. Muchas gracias. A continuación Mesa.

*(Se levanta la sesión a las 12 horas y 7 minutos).*



**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

Web: [www.asambleamadrid.es](http://www.asambleamadrid.es)

e-mail: [publicaciones@asambleamadrid.es](mailto:publicaciones@asambleamadrid.es)



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

Asamblea de Madrid