

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 257

3 de junio de 2022

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 3 de junio de 2022

ORDEN DEL DÍA

1.- En su caso, C-47/2022 RGEP.722. Comparecencia del Sr. Alcalde de San Fernando de Henares, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre situación de los vecinos de San Fernando de Henares afectados por la Línea 7 de Metro. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

2.- C-923/2022 RGEP.12553. Comparecencia del Sr. D. Miguel Ruiz Montañez, Presidente de la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos, a petición del Grupo Parlamentario Popular, al objeto de informar sobre cómo ha afectado al transporte público el aumento del precio de la energía eléctrica y del

combustible desde mayo de 2021. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

3.- PCOC-672/2022 RGEF.2668. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: estado en que se encuentra el desarrollo del carril bici desde Collado Villalba a Soto del Real.

4.- PCOC-806/2022 RGEF.3584. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto a la situación de la movilidad en Coslada.

5.- PCOC-1734/2022 RGEF.12413. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto de la oferta actual de transporte público para acceder al Hospital universitario Puerta de Hierro Majadahonda.

6.- PCOC-906/2022 RGEF.4640. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, valoración que hace el Gobierno respecto condiciones de seguridad de las paradas de autobús situadas en las carreteras de titularidad autonómica.

7.- PCOC-679/2022 RGEF.2745. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, con el siguiente objeto: medidas que tiene previstas el Gobierno de la Comunidad de Madrid para proteger el sector del taxi.

8.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 2 minutos.	15141
— Modificación del orden del día: No tramitación del punto primero, C-47/2022 RGEF.722. Retirada del punto quinto, PCOC-1734/2022 RGEF.12413 y tramitación por acuerdo del resto de los puntos como sigue: C-923/2022 RGEF.12553, PCOC-679/2022 RGEF.2745, PCOC-806/2022 RGEF.3584, PCOC-672/2022 RGEF-2668 y PCOC-906/2022 RGEF.4640.....	15141-15142

- Interviene el Sr. Pastor Barahona proponiendo una modificación del orden del día. . .	15142
— C-923/2022 RGEP.12553. Comparecencia del Sr. D. Miguel Ruiz Montañez, Presidente de la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos, a petición del Grupo Parlamentario Popular, al objeto de informar sobre cómo ha afectado al transporte público el aumento del precio de la energía eléctrica y del combustible desde mayo de 2021. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).	15142
- Exposición del Sr. Presidente de la Asociación Nacional de Transporte Urbano Colectivo.	15142-15146
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Catalá Martínez.	15146-15157
- Interviene el Sr. Presidente, dando respuesta a los señores portavoces.	15157-15161
— PCOC-679/2022 RGEP.2745. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, con el siguiente objeto: medidas que tiene previstas el Gobierno de la Comunidad de Madrid para proteger el sector del taxi.	15162
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta.	15162-15163
- Interviene el Sr. Director General de Transportes y Movilidad, respondiendo la pregunta.	15163-15165
— PCOC-806/2022 RGEP.3584. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto a la situación de la movilidad en Coslada.	15165
- Interviene la Sra. Rodríguez Moreno, formulando la pregunta.	15165-15167
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	15167-15168
— PCOC-672/2022 RGEP.2668. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: estado en que se encuentra el desarrollo del carril bici desde Collado Villalba a Soto	

del Real	15169
- Interviene la Sra. Rodríguez Moreno, formulando la pregunta.	15169-15170
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta.	15170-15172
- Intervienen la Sra. Rodríguez Moreno y el Sr. Director General, ampliando información.....	15172
— PCOC-906/2022 RGE.4640. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, valoración que hace el Gobierno respecto condiciones de seguridad de las paradas de autobús situadas en las carreteras de titularidad autonómica.	15172
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, formulando la pregunta.....	15173
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta.	15173-15174
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Director General, ampliando información..	15174-15175
— Ruegos y preguntas.	15176
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y el Sr. Pastor Barahona.	15176
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 9 minutos.	15176

(Se abre la sesión a las 9 horas y 2 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 3 de junio de 2022. Antes de entrar en el orden del día, como cuestión previa, se solicita de 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. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? *(Pausa.)* Gracias. ¿Vox? *(Pausa.)* ¿Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* ¿Más Madrid? *(Pausa.)* ¿Partido Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Ninguna.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Por otra parte, les informo de que no se ha recibido respuesta del señor alcalde del Ayuntamiento de San Fernando de Henares a la invitación a comparecer para sustanciar la Comparecencia 47/22 prevista como primer punto del orden del día, según establecimos en la Mesa de Portavoces anterior, por lo que no puede tramitarse; así que rogaría –aunque lo diré al final también– que, antes de hacer una invitación, tengamos confirmación para las siguientes sesiones porque no se va a admitir ninguna del 211 hasta que no tengamos confirmaciones.

Asimismo se propone una alteración del orden del día, consistente en tramitar el punto séptimo, la PCOC 679/22, después de la Comparecencia 623/22, y el punto tercero, la PCOC 672/22, tramitarlo antes de los ruegos y preguntas. ¿Aceptan sus señorías la modificación propuesta? *(Pausa.)* Pues se ha cambiado el orden del día de las preguntas básicamente. *(Rumores.)* Pues, mire, la primera pregunta sería la suya, la del señor Agustín Moreno, que es la referente al taxi... *(Rumores.)* Hay un problema de agenda, señor Moreno. *(Rumores.)* Perdona, quizás se lo tenía que haber comentado previamente, pero para la siguiente vez se lo diré; se lo diré, y disculpe, señor Moreno. *(Rumores.)* Sí, la primera pregunta... Es decir, quedaría de la siguiente forma: primero, la comparecencia que ya conocen ustedes, que era posterior a la del señor alcalde de San Fernando –ese sería el primer punto del orden del día–; la siguiente sería la 679/22, que es del señor don Agustín Moreno, referente a la protección del taxi; la tercera sería la de la señora Acín, que es la 806/22 –eso ha seguido el mismo orden–, que es al señor don Luis Miguel Martínez Palencia, respecto a la situación de la movilidad en Coslada; la cuarta sería la del Hospital Universitario Puerta de Hierro, que es del Grupo Socialista... *(Rumores.)* A ver... *(Rumores.)* Pasa a lo último. *(Rumores.)* Vamos a ver... *(Rumores.)* Ya. Un momentito; vamos a ver qué podemos hacer. *(Pausa.)* Lo que podríamos hacer quizá... ¿A qué hora tiene la visita? *(Pausa.)* A las 11 yo creo que, si avanzamos, podríamos haber acabado. *(Pausa.)* ¿A las 10 y media? Vamos a ver, lo que podríamos hacer es pasar el punto sexto al punto tercero; el punto sexto sería el del carril bici de Collado-Villalba. *(Rumores.)* Sí, sí; lo sé, lo sé. Es que lo que hemos hecho –que eso ya lo haré para la siguiente vez, porque hubo ayer algunas modificaciones– es ajustarlas a las agendas de los directores generales, pero es cierto que se lo tenía que haber comentado... *(Rumores.)* ¿Se refiere...? *(Rumores.)* ¿A la 806? ¡Hombre!, podríamos tramitar la 806 y, si no les importa, pondríamos la 672 en el punto cuarto. ¿Qué les parece? De esa manera adelantamos. *(Pausa.)* ¿De acuerdo? *(Pausa.)* La 672 en el punto cuarto. *(Pausa.)* ¿Les parece

bien o no? Lo digo por acelerar, porque si no... *(Pausa.)* Ya está; es que, si no, no empezamos. *(Rumores.)* Sí, sí, ahora vamos con eso. *(Rumores.)* Sí, sí, sí, a lo mejor facilita; sí, es cierto. Es verdad que el Grupo Socialista quería retirar una pregunta, ¿verdad? ¿Cuál era exactamente?

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, presidente. Tal y como hablamos, la relativa al Hospital Puerta de Hierro.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, perfecto, porque era la del punto cuarto; con lo cual pasa a ser el punto cuarto el punto sexto. A continuación procedemos a cumplimentar el orden del día resultante de las cuestiones preliminares.

C-923/2022 RGE.12553. Comparecencia del Sr. D. Miguel Ruiz Montañez, Presidente de la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos, a petición del Grupo Parlamentario Popular, al objeto de informar sobre cómo ha afectado al transporte público el aumento del precio de la energía eléctrica y del combustible desde mayo de 2021. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

Por favor, puede pasar don Miguel Ruiz Montañez. *(Pausa.)* Tiene la palabra don Miguel Ruiz Montañez, presidente de la Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Urbanos Colectivos, por un tiempo máximo de quince minutos. Buenos días.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO** (Ruiz Montañez): Muchas gracias, presidente. Muchas gracias a la Asamblea de Madrid por invitarnos a esta comparecencia. Mi nombre es Miguel Ruiz Montañez; soy el presidente de la Asociación Nacional de Transporte Urbano Colectivo –ATUC–, que tiene sede aquí, en Madrid, en la calle Princesa, 31, y quiero presentar nuestra asociación rápidamente para cumplir con el tiempo que nos han dado. Voy a explicar un poco los retos de nuestra asociación y especialmente lo que estamos pasando en estos momentos, después de la pandemia y ahora con la guerra de Ucrania. Nuestra asociación, ATUC, es una asociación que está consolidada desde hace bastante tiempo en nuestro país, es una asociación que engloba a todos los modos de transportes: los metros, los tranvías, los autobuses urbanos y metropolitanos, y también los trenes regionales, como Renfe-Cercanías, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, los valencianos, los vascos..., y, en particular, también últimamente hemos creado una división de bicicletas públicas; o sea, que realmente es una asociación con la que transportamos a todos los ciudadanos de nuestro país en todos los modos de transporte que prestan servicio en las ciudades y en los ámbitos metropolitanos. Así, por ejemplo, tenemos empresas como el propio Metro de Madrid, la EMT de Madrid, el TMB -de Barcelona-, los Tussam -de Sevilla-, el Metro de Bilbao, el Metro de Málaga...; en fin, todos, absolutamente... Y también operadores privados -públicos y privados-: ALSA, Avanza, Grupo Ruiz, Vectalia, que prestan servicio en la Comunidad de Madrid, en el ámbito metropolitano, dentro del ámbito del Consorcio de Transportes de Madrid. O sea, somos una asociación con un calado muy importante dentro del país porque, de alguna manera, un dato muy importante es que, en conjunto, nuestras empresas

transportan a más de 4.000 millones de viajeros al año, es decir, en España se mueven en transporte público colectivo, en el ámbito urbano y metropolitano, más de 4.000 millones de viajeros al año. En este cuadro que les muestro podemos ver que, si comparamos con los que se mueven en AVE o con los que se mueven en avión, realmente son cifras insignificantes comparadas con las personas que nos movemos en transporte colectivo en España; hay más de 12.000 autobuses prestando servicio directo en los ámbitos urbanos y metropolitanos, más de 2.500 trenes...; en total hay más de 45.000 empleos directos en el sector y otros 45.000 empleos indirectos, o sea que, de una forma directa o indirecta, en nuestro ámbito de explotación trabajan unas 100.000 personas, en grandes números, es decir, un sector, en el peso del conjunto de la economía española, muy muy significativo, como pasa en todos los países desarrollados y occidentales, afortunadamente.

En cuanto a la situación de las empresas operadoras de transporte público, en el sentido de lo que ha ocurrido con la pandemia, hay que decir que ha sido bastante compleja, bastante complicada. Es un sector que hay que recordar que ha venido prestando servicio de manera ininterrumpida, incluso en los momentos más duros del confinamiento los transportes públicos españoles estuvieron a la altura porque estuvieron dando servicio 24 horas al día, 7 días a la semana, sin parar, y, a pesar de que no ha habido evidencia científica de que haya contaminación en los modos de transporte colectivo, nuestro criterio es que hemos sido, en muchos ratos, injustamente tratados, porque parecía, y todavía parece -y lo vemos en los medios de comunicación-, que en los interiores de los transportes públicos se producen contagios, cuando no es así, sino todo lo contrario, ya que hay estudios científicos de las mejores universidades internacionales acerca de si se produce o no se produce contaminación en los modos de transporte, y no es así, por muchas razones: porque es un lugar muy ventilado, porque tenemos filtros muy avanzados, porque la mascarilla fue el primer sitio donde fue obligatoria -en el transporte colectivo-, porque, generalmente, en el transporte colectivo la gente no habla, va callada... Como digo, hay evidencia científica de que no se produce contagio, pero, a pesar de todo eso, seguimos siendo el único lugar no sanitario, ino sanitario!, donde todavía es necesaria, y es un tema que, por cierto, quería poner yo hoy de relieve para que ustedes, los partidos políticos, nos ayuden, porque estamos solicitando al Ministerio de Sanidad que estudie esto y que retire, en la medida de lo posible, la mascarilla de los transportes públicos, como ya ha hecho Francia, como ha hecho Alemania, como ha hecho Italia, como ha hecho Dinamarca, como ha hecho Suecia...; somos el último país de Europa donde se sigue pidiendo la mascarilla en el transporte colectivo, iy eso nos estigmatiza!, porque, de alguna manera, le recuerda al ciudadano que el transporte colectivo es contaminante, icuando no lo es!, y eso nos está restando, probablemente, una parte de la demanda de viajeros -eso es lo siguiente que quería comentar-, que es un poco el principio de nuestros males actuales.

Nosotros, en el transporte urbano y metropolitano, no hemos recuperado el cien por cien sino que estamos todavía en el entorno del 80 por ciento; o sea, han dejado de venir con nosotros entre un 15 y un 20 por ciento de los viajeros previos a la pandemia. En este gráfico podemos ver -esto es solo ámbito urbano; ahí no está el metropolitano- que antes de la pandemia teníamos unos 3.000 millones de viajeros; en 2020 esto cayó prácticamente a la mitad, en grandes números, exactamente un menos 45 por ciento; en el año 2021 nos recuperamos algo, pero en el conjunto

nacional caímos el 32 por ciento, y, en este año 2022, la expectativa que tenemos es cerrar aproximadamente con un menos 15 o menos 20 por ciento, y, además, es una cifra mágica que se repite en todas las ciudades, no tiene nada que ver que sea Madrid o Valencia, o Barcelona, o Málaga, o Sevilla, en todas las ciudades estamos igual!, en ese menos 15 o menos 20 por ciento de cierre a final de 2022. No pensamos que vaya a mejorar mucho más la cosa, pero sí es verdad que, si conseguimos quitar la mascarilla a bordo, quizá esto mejore un poquito. Es verdad que ahí está el teletrabajo, que ha llegado para quedarse; es verdad que durante la pandemia se han vendido muchos coches de segunda mano en toda España y, por lo tanto, hay más personas que ahora se mueven en transporte privado en vez de en transporte público, y eso va a costar un poquito revertirlo, pero estamos en ello.

Desde luego, necesitamos las ayudas de las autoridades públicas, de todas!: del Estado, de las comunidades y de los ayuntamientos. Hay que recordar que el Estado estableció un fondo de rescate para atajar este problema a escala nacional que nos vino muy bien, con dos fondos en realidad: uno fue para las comunidades autónomas, en 2020, de 800 millones, y otro, para los ayuntamientos, de 433; esos dos fondos nos vinieron estupendamente para paliar este boquete que acabo de comentar que creó la pandemia.

Nosotros, ATUC, a través de distintas cartas a los ministerios, a las ministras de Hacienda y de Transportes, estamos reclamando una ayuda de similares características para 2021; es un tema que, junto con la FEMP, estamos llevando a cabo –nos apoya la FEMP en este tema-, y hasta que el número de viajeros se recupere queremos contar con una pequeña ayuda supletoria del Estado, como está haciendo el resto de Europa: Francia, Alemania, Italia..., todos han venido al rescate de su transporte colectivo por estas razones que estamos explicando. Este es uno de los elementos que nuestra asociación viene impulsando continuamente –con distintas cartas a distintos ministerios, reuniones con la FEMP, ayuntamientos, distintas comunidades autónomas, etcétera-, reclamando que, por favor, esta ayuda se siga prolongando por lo menos un año más para paliar las incidencias del COVID.

Y a todo esto se nos ha sumado la crisis energética por la guerra de Ucrania; realmente este ha sido un problema añadido que nos ha venido a dar, en el conjunto de empresas nuestro, en un momento en el que estaba siendo muy machacado por el tema del COVID. La crisis energética de ahora –sin precedentes sin ninguna duda- afecta a todas las empresas del transporte colectivo: a los metros, por la energía eléctrica; a las de autobuses, por el combustible, por el carburante, ya sea autobús eléctrico, ya sea de gas, ya sea de gasoil..., inos está poniendo en unos niveles que son absolutamente insoportables! Ustedes conocen perfectamente el Real Decreto 6/2022, de medidas ante la guerra de Ucrania, que es un real decreto que para el transporte colectivo no ha sido todo lo positivo que podría haber sido, y venimos reclamando, al Ministerio de Transporte primero y al de Hacienda después, que hay dos elementos en los que nos han dejado fuera, y nosotros, evidentemente, en nuestro legítimo derecho, estamos pidiendo a estos ministerios que nos incluyan en este real decreto porque ahora va a volver al Congreso de los Diputados y, a través de los distintos partidos políticos -y yo espero que ustedes nos puedan ayudar-, estamos solicitando dos cosas muy

pequeñas y que no suponen una gran modificación de ese real decreto: la primera, que el transporte público en autobús esté incluido, porque quedó excluido, y, aunque parezca increíble, este real decreto metía a las VTC; es decir, hay una ayuda para las VTC, hay una ayuda para el taxi, hay una ayuda para las ambulancias, hay una ayuda para las agencias de viajes que tengan vehículos, hay una ayuda para el autobús interurbano..., ipero no para el autobús urbano! ¿Por qué? ¡No lo entendemos!; de hecho, la tarde en la que la ministra Raquel Sánchez nos llamó al ministerio -y yo estaba en esa reunión con todas las patronales, porque nosotros, en definitiva, somos la patronal del transporte urbano-, pensábamos que íbamos a estar dentro de ese real decreto, ipero no estuvimos!, ¡obviaba el transporte urbano! Un autobús que presta servicio en cualquier ayuntamiento de España no cuenta con la ayuda, que hay que recordar que era de 950 euros por autobús, ¡y no sabemos por qué!, no nos han dado una explicación, y ahora, como ese real decreto vuelve al Congreso, queremos que esté incluido. En principio, hay buenas perspectivas de que sea así, pero yo quiero hacer un ruego a todos los partidos políticos que están aquí hoy para que, por favor, nos ayuden, porque creemos que es de justicia que estemos también ahí. Si hay una ayuda al VTC, ¡cómo no va a haber una ayuda al autobús urbano, por Dios!

Y la segunda cosa que quiero comentar es que las empresas de metros y tranvías, que son electrointensivas, también quedaron fuera. El Real Decreto 6 estableció una serie de principios para las empresas que utilizan la electricidad como materia prima básica para su negocio, quedando fuera los metros y tranvías de España. Hay que recordar -por poner el ejemplo más cercano a ustedes- que el metro de Madrid consume 600 millones de kilovatios al año; si el metro de Madrid no es electrointensivo, ¡que venga Dios y lo vea! Es probablemente el mayor consumidor, junto con Renfe, de electricidad en este país, y así el metro de Málaga, el metro de Sevilla, el metro de Valencia...; el metro de Madrid es bastante más grande que el resto de los metros de España, y quizá el de Barcelona es el que se le acerca un poco, aunque no tanto.

Bueno, pues estos son los dos grandes elementos que nosotros venimos pidiendo. Nos hemos reunido con muchos partidos políticos para rogar que, en esta convalidación del Real Decreto 6 que tiene que ocurrir ahora en el Congreso de los Diputados, se pongan estos dos puntos: que el autobús urbano entre en la subvención de 950 euros por autobús -que no es una gran partida económica; no vamos a romper las arcas de Hacienda, ni mucho menos- y que las empresas de metro y tranvía sean declaradas electrointensivas -que tampoco va a ser una gran ruptura de esa partida presupuestaria-. Aquí, en la pantalla, tengo los datos que hemos calculado de cuánto está costando esto a nivel nacional; tenemos aquí las caídas del pasaje que hemos dicho antes. Pero, si nos vamos al bloque segundo, que es el de la energía, vemos los autobuses diésel, los autobuses con gas, y hay que decir que el gas está mucho más caro incluso que el combustible; aquellos ayuntamientos que han optado por que sus flotas de transporte operen con autobuses de gas natural comprimido -GNC- son las que peor lo están pasando porque, si el diésel ha subido, el gas natural infinitamente más, y, por lo tanto, es incluso peor. Pues, si sumamos las pérdidas, o el mayor coste que tenemos en el gas, y también los autobuses eléctricos, que cada día más ayuntamientos en España los tienen, el total de autobuses...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Ruiz, le quedan dos minutos.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO** (Ruiz Montañez): Perfecto. Gracias, presidente. Voy rápido. Suman más de 200 millones de pérdidas, y en la electricidad lo estamos cuantificando, en el total nacional de los metros y tranvías, en un total de 495 millones de euros; o sea, el total de la energía que en este año 2022 nos va a costar a los operadores, si no nos lo paga alguien, es de más de 700 millones de euros, ique es una cantidad importante! Si recordamos que nuestras empresas facturan en conjunto, todos los operadores de España, unos 5.000 millones, las pérdidas por energía y COVID acumuladas van a ser superiores a los 1.300 millones de euros; o sea, una cantidad con la que algo tenemos que hacer. Yo creo que, desde luego, es un asunto de Estado; y así lo ha hecho Francia, así lo han hecho Italia, Alemania... Hay que recordar, por ejemplo, que en Alemania se ha llegado a un consenso nacional para, lejos de penalizar al transporte público, ayudarle con un abono mensual de 9 euros ipara todas las ciudades de Alemania!, y es un pacto de Estado al que ha llegado el país para precisamente recuperar el transporte colectivo, iporque es necesario! Yo abogo por algo parecido en nuestro país, que haya un pacto de Estado para recuperar el transporte colectivo, porque lo estamos pasando francamente mal, no es un tema que vaya a romper -insisto- las arcas del Estado, y porque que los ciudadanos nos movamos en transporte público es algo absolutamente fundamental.

Termino ya, presidente. Lo que nosotros pedimos es: primero, que el Real Decreto 6, ahora que pasa al Congreso, equipare el bus urbano al resto, porque, insisto, fue el único que se quedó fuera -y perdonen que sea tan pesado-, y, segundo, que los metros y tranvías estén integrados como empresas electrointensivas, que también se quedaron fuera. Nuevas medidas para asegurar que el transporte colectivo pueda seguir funcionando, ilas deseamos!; nosotros, al Ministerio de Transportes, le hemos pedido varias, y queremos que esas medidas lleguen para recuperar este sector tan importante para la economía española, que haya un fondo de rescate para el año 2022. Y, por último -si ustedes nos pueden ayudar-, que, en la medida de lo posible, se elimine la obligatoriedad de la mascarilla en el transporte público, porque eso también nos ayudaría. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ruiz. Una vez finalizada su interesante exposición es el turno de los grupos parlamentarios. Tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos, el señor don Agustín Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días a todos, presidente. Buenos días, don Miguel Ruiz. Saludarle, en primer lugar; agradecerle su comparecencia, y, además, valorar la información que nos proporciona, porque nos refresca un poco y nos actualiza las cosas que ya vamos leyendo sobre la posición de la asociación. Venía leyendo materiales de marzo donde ya estimaban el sobrecoste de la energía, y, por ejemplo, hablaban de 600 millones de euros; hoy ya nos da la cifra de 700 millones, y, aunque parecen un poquito redondeadas, lo que es evidente es que les ha venido afectando, primero, la pandemia y, después, en una sucesión de desgracias, la invasión rusa de Ucrania y la consiguiente guerra. Entonces, gracias por la información proporcionada y, además, por el significado que tienen -yo eso lo digo siempre- las comparecencias de ustedes en la comisión y en esta institución, porque

nos enriquecen, nos trae la opinión exterior, nos trae la opinión de la sociedad civil, nos permite conocer más, y no solo escuchar sino, en la medida de lo posible, ver si se puede implementar algún tipo de iniciativa que atienda, de manera concreta y no simplemente con palabras, las demandas que ustedes traen aquí.

Por ir un poco al grano y no extendernos, yo creo que las demandas son de dos órdenes...; bueno, de tres en concreto. La primera, en relación con la pandemia, lo que viene a plantearnos es la supresión de las mascarillas en el transporte público colectivo; algo que, en su opinión, significa una discriminación o un agravio comparativo respecto al transporte colectivo de otros países europeos y que puede tener una incidencia sobre la demanda. Bueno, esa puede ser una reivindicación por su parte, pero no creo que ese sea el problema ni creo que sea lo más importante, sinceramente. El avance hacia la normalización de la vida colectiva se va produciendo, se va produciendo también con tirones que están acabando de generalizar los contagios a unos niveles que llegan hasta el último rincón, hasta a aquellas personas que han sobrevivido más de dos años sin verse afectadas por la pandemia y finalmente también lo están pillando, y, entonces, estamos llegando realmente a la inmunidad de rebaño que se decía y que se pretendía. Creo que, por su propio peso, las cosas se van a normalizar, y, de verdad, creo que no es el problema principal para recuperar la demanda; el problema principal para recuperar la demanda, en mi opinión, es la mejora del servicio, y eso pasa, por ejemplo, por aumentar las frecuencias, algo que es contrario a lo que se viene aplicando en algunos transportes públicos colectivos. La reducción de 170 unidades de trenes al día en el metro de Madrid no es buena para recuperar el transporte colectivo, como tampoco lo es que se vean 16 líneas de la EMT afectas o que en el transporte interurbano se estén planteando también medidas en esta dirección. A mí me parece que eso es lo que va en contra directamente de la recuperación de la demanda, porque, además, en la medida en que haya mayor frecuencia, la masificación del transporte es menor, y eso da más garantías; pero, claro, cuando los transportes van abarrotados... Yo soy usuario habitual de transporte público colectivo y va hasta la bandera!; entonces, claro, hay personas que se agobian, que se pueden angustiar con el tema de la mascarilla... En fin, quiero decir que es un tema menor; podríamos dejarlo ahí.

Quizá es mucho más interesante la otra cuestión que plantean ustedes en el sentido de cómo se puede compensar y ayudar de forma directa a los transportes públicos colectivos; en concreto sugieren dos iniciativas: una, en relación con el transporte urbano, los autobuses, y, otra, en relación con el transporte por ferrocarril, de metros y tranvías, que son intensivos desde el punto de vista del consumo de electricidad. A mí me parece razonable, sobre todo porque los escudos sociales, como el Real Decreto 6/2022 para compensar y paliar los efectos de la guerra de Ucrania, tienen que hacerse con racionalidad y no tiene sentido que se pongan, por ejemplo, a transportes que no son colectivos ni públicos y que, sin embargo, algunos colectivos y públicos se dejen fuera; entonces, me parece que pueden ser razonables este tipo de demandas.

Efectivamente, como usted bien dice, está en negociación y debate ahora mismo en el Congreso de los Diputados y está la pelota en el alero. Yo quiero sacar un elemento de actualidad del que habla hoy mismo El Periódico, y es que parece que los partidos de la derecha –el Partido Popular

y Vox- no están por la labor de apoyar ese real decreto; con lo cual, a ver si nos dan alguna opinión o si ellos tienen más información aquí. Probablemente se decida en el ámbito estatal, no en el de la Comunidad de Madrid, pero, bueno, debería fijarse una posición de principio; uno tiene que tener criterios, una posición objetiva ante los problemas que surgen y que se dan. La verdad es que el tema es bastante inquietante porque la vez anterior salió por los pelos el decreto del 28 de abril, que se aprobó por 176 votos frente a 172 y con 1 abstención, y la cosa sigue estando muy ajustada, si bien, con los avatares del discurrir de la política –en fin, el caso Pegasus, etcétera-, todavía se puede complicar más desde el punto de vista de su aprobación; entonces, yo pediría aquí que, de alguna manera, nos expliquen los representantes del Partido Popular y de Vox qué es lo que van a hacer.

A nosotros nos parece razonable que haya ayudas que fomenten el transporte público colectivo, que es la gran coincidencia que tenemos con ustedes, la gran coincidencia que tenemos con ustedes! Y ha dicho una cosa, a la que también me voy a referir, que me parece positiva y que estamos, como Unidas Podemos, planteando en estos momentos, y es que para recuperar la demanda colectiva es bueno tomar medidas de choque, como puede ser un bono de transporte barato, como ha hecho Alemania –no sé si de los 9 o de los 10 euros que decimos nosotros-; realmente eso sí que son zarandeos que pueden permitir una recuperación de la demanda anterior a la pandemia, una potenciación del transporte público colectivo, un avance y una toma de conciencia en el proceso de lucha por la descarbonización y contra el cambio climático.

En fin, gracias por la comparecencia, y tenemos bastantes coincidencias con lo que usted está diciendo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor Pérez Gallardo, del Grupo Parlamentario Vox.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Ruiz Montañez, por venir aquí a exponernos una realidad preocupante del transporte público. Nosotros estamos muy preocupados por el tema porque las cifras que usted ha mostrado la verdad es que pueden hacer que esto sea insostenible. Hablan de 1.300 millones de pérdidas sobre 5.000; o sea, un 26 por ciento de... ¡Nadie tiene ese margen!; no creo que haya ninguna empresa, de aquellas a las que ustedes representan, que tenga ese margen de beneficios y que pueda asumir esto. Entonces, hay dos formas de asumirlo: empresas que quebrarán, o se dejarán de dar servicios; pero ninguna de las dos nos gusta.

Nosotros, en el pleno de aquí, de la Comunidad de Madrid, hemos insistido varias veces al consejero en que debería hacer algo. Nosotros lo que pensamos que se debería hacer es modificar los presupuestos de la Comunidad de Madrid, ya sea con el fondo de contingencia, ya sea con ahorro de otros gastos, porque hay que inyectar dinero al Consorcio de Transportes para que pueda compensar a las operadoras este desajuste. Yo creo que desde la Comunidad de Madrid se pueden hacer cosas; tenemos que intentar proteger nuestro transporte público, que es uno de los mejores transportes públicos que tenemos en el mundo, y tenemos que seguir haciéndolo, y creo que es nuestra

obligación decirlo. Es verdad –me adelanto antes de que lo diga el Partido Socialista- que esto debería usted hablarlo en el Congreso de los Diputados, pero yo creo que es muy oportuno que lo hable aquí puesto que el transporte público nos afecta mucho y es algo vital en nuestra región, y, aunque es verdad que las medidas que usted nos propone las tiene que tomar el Gobierno de la nación, creo que desde aquí también podemos pedírselas y deberíamos unirnos todos los grupos en esa petición al Gobierno de la nación para que haga esto.

Además, nosotros pensamos que la mejor política de transporte público es la que sea práctica, que sea barata, que sea rápida, accesible...; o sea, incentivarla, no lo contrario, como es hacer restricciones al vehículo privado. Yo creo que esa es una línea en la que o hacemos algo o va a ser imposible, porque el transporte público ahora mismo... Leíamos el otro día en una noticia que Metro podía estar al borde de la quiebra. Es verdad que igual era una noticia un poco exagerada, pero la propia consejera delegada de Metro ha dicho muchas veces que está preocupada porque las cifras son insostenibles.

Se ha dicho aquí que todo esto es fruto de la pandemia y de la crisis generada por la guerra de Ucrania. Bueno, yo creo que esos podrían ser los detonantes, pero principalmente la causa es cómo se ha gestionado la pandemia, cómo se ha gestionado la crisis de Ucrania y, sobre todo, la política energética de este país o, más bien, la nula política energética de este país. Efectivamente, eso es algo que hay que contrarrestar; pero yo insisto en que lo principal es tomar medidas urgentes desde el Gobierno de la nación, recuperar la soberanía energética y ayudar al transporte público en esas dos cosas.

Sobre el real decreto, yo no sé la posición de mi grupo en el Congreso cuál será, porque también es verdad que el Partido Socialista nos tiene acostumbrados, en este tipo de cosas, a meter un punto c), que sea un apoyo a los independentistas, o un punto d), que sea una subvención a algún otro chiringuito, y hace a veces incomprensibles o "invotables" ese tipo de cosas, poniendo en riesgo lo que se está tratando. Yo, aun así, me comprometo a pasar su petición a nuestro grupo en el Congreso de los Diputados porque, como he dicho, es una petición que creo que es no solamente razonable sino necesaria. Y también ya aprovecho y le pido al Grupo Socialista que transmita al Gobierno de la nación que no mezcle y que haga ese real decreto pidiendo esto, isolamente esto!, y que no meta luego ahí otro tipo de cosas, como suele hacer.

Y poco más. Yo le agradezco, de verdad, los datos. También le pediría que, a través de la Mesa de esta comisión, nos los facilite, porque creo que ha sido una presentación muy buena, llena de datos que deberíamos estudiar más a fondo. Y lo dicho, también lanzo el guante al Partido Popular y al Gobierno de aquí, de Madrid, de que creo que podemos hacer cosas: creo que hay que modificar los presupuestos, hacer una modificación, o hay que tirar del fondo de contingencia, inyectar dinero al Consorcio de Transportes para que este, a su vez, pueda compensar a todos los operadores del transporte público de nuestra región, principalmente a Metro de Madrid, a los autobuses interurbanos y urbanos, estas subidas.

Ha habido una cosa muy interesante en una diapositiva, pero igual por el tiempo no le ha dado tiempo a decir: la compensación de la gasolina. Pues, bueno, sí que se ha podido compensar en gran parte ese incremento, pero del gas -decían- ni un 3 por ciento, y, sin embargo, se ha hecho una apuesta también por que se vaya al gas y que el modelo del gas sea el combustible de mucho transporte público, aunque se ha visto también muy perjudicado; entonces, esa compensación de los carburantes tiene que estar pensada no solamente en modo genérico sino en el incremento que haya tenido cada uno de ellos.

Y poco más. Nosotros, por nuestra parte, desde Vox, seguiremos insistiendo, seguiremos tendiendo la mano al Gobierno para que siga protegiendo el transporte público, para que sigamos teniendo el mejor transporte público del mundo, como es el que tenemos, y que no vaya en perjuicio del servicio. A nosotros ya nos pareció mal la bajada de la oferta, aunque la entendemos; entendemos que seguramente fue una medida para que no quebrasen las empresas, ¡y es que igual no había otra!, porque o se hace algo o al final habrá que reducir los costes y habrá que reducir la oferta, y es una medida que nadie quiere. Yo estoy, por supuesto, convencido de que ni Metro de Madrid ni la Empresa Municipal de Transportes quieren hacer esto, pero hay que tomar medidas urgentes. Y eso es todo. Muchísimas gracias.

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

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señor Ruiz, por su presencia aquí esta mañana. Gracias, presidente de la Asociación Nacional de Transportes Urbanos Colectivos. En una asociación tan heterogénea y con tantos actores, permítame que quizá patronal del transporte urbano –que puede ser un término que en otros ámbitos entiendan- no sea un símil tan adecuado; en cualquier caso, nos alegra mucho su presencia hoy aquí, nos parece muy interesante todo lo que ha comentado, especialmente esto que mencionaba usted al final del pacto de Estado. Estamos en un parlamento autonómico, en el ámbito regional, en esta autonomía, en la Comunidad de Madrid, y quizá podríamos hablar de un pacto autonómico. La verdad es que desde el Grupo Parlamentario Socialista hemos propuesto diferentes pactos al Gobierno de la comunidad autónoma – quizá usted no los conozca- y somos unos absolutos defensores de elementos que a veces son ajenos a este Parlamento, como son la coordinación, la cooperación, la colaboración...; en fin, elementos que son esenciales tanto en la vida política como en la vida del día a día, como -y usted lo sabe perfectamente- en su asociación y entre los colectivos a los que usted representa. ¡Ojalá consiguiésemos llegar a un pacto autonómico!, a uno de los muchos que hemos propuesto nosotros, también en este ámbito; a un pacto autonómico en función de las competencias que tiene esta comunidad autónoma.

Yo no sé si queremos debatir sobre el Estado en esta comisión, pero usted ha hecho un relato muy interesante sobre la pandemia y la crisis energética que sufrimos, desgraciadamente, por esta guerra en suelo europeo. Es verdad que en diferentes ocasiones el Gobierno de España ha intentado llegar a pactos, a acuerdos, y aquí hay partidos políticos con representación en el Congreso

que han votado cosas muy diversas, heterogéneas; no es cuestión de hacer ahora un relato pormenorizado, pero durante la pandemia -ustedes lo saben- se puso en marcha un escudo social para combatir las consecuencias de la misma, y también -usted lo ha mencionado- el transporte público recibió, en 2020, 800 millones de euros y 433 millones de euros. Entonces, mi primera pregunta es: ¿usted considera que...? Porque, de alguna forma, usted ha venido a decir que el Estado cumplió con ese fondo extraordinario, pero, claro, tal y como está diseñado el Estado de las autonomías -con el que creo que todos estamos de acuerdo, aunque tampoco estoy seguro de esto; creo que todos estamos de acuerdo-, cada comunidad autónoma debe, en función de sus competencias, desarrollar las mismas. La pregunta es: ¿usted echa de menos, hablando del ámbito autonómico, un fondo especial, o un fondo autonómico, o una prioridad que pusiera el foco de esta autonomía en ese sentido, en relación con esa crisis durante la pandemia? Mire, ayer mismo -usted lo ha citado, aunque no es motivo de la comparecencia estrictamente; usted ha citado el taxi- tuvimos un debate muy intenso, y es verdad que ayer mismo algunos taxistas comentaban: no, durante la pandemia recibimos un dinero, un fondo especial, por parte del Ayuntamiento de Madrid y también por parte del Estado. Ahora están recibiendo por la crisis energética, pero echaban en falta algún tipo de medida de estas por la parte autonómica; y se lo digo porque entiendo que en esas reuniones que usted ha mantenido en el ministerio le habrán expuesto los motivos por los cuales -como usted ha mencionado- el transporte público del autobús no está, o los metros, o los tranvías. Usted ha dicho los metros y los tranvías, pero tampoco está el ferrocarril público, la gran operadora Renfe y Cercanías. Entonces, le pregunto si, en el ámbito autonómico, usted echa de menos esto.

Y volviendo a una cosa que usted ha dicho respecto a la pandemia, nosotros también echamos de menos, en el ámbito autonómico y, por supuesto, en este Parlamento, más campañas de promoción del transporte público; creo que eso quizá ayudaría a recuperar la confianza del usuario en algo que es un hecho cierto, evidente, una evidencia científica -como usted ha mencionado-, y es que nada ha probado, en ningún caso, que en los modos de transporte colectivo haya habido un mayor índice de contagios o no. Creo que también este es un tema polémico.

También usted debe saber que en este Parlamento hemos tenido polémicas, algunas sin ningún tipo de sustento ni base científica, en relación con el aeropuerto de Barajas u otras cuestiones. ¿A usted le parece que necesitaríamos más campañas de promoción? Para recuperar el atractivo del transporte público, aparte de esas campañas, quizá haya que aumentar o mejorar las frecuencias, o hacer algo más llamativo...; pues eso, respecto a un fondo de ámbito regional, pues financiación, campañas de promoción, recuperar el atractivo del transporte...

Luego, también usted ha mencionado la crisis energética, y eso que usted directamente ha solicitado, que es incluir el transporte público del bus urbano -porque sí que está el interurbano en esas ayudas-, metros y tranvías. Usted dice que son electrointensivos, y, sin duda, consumen muchísima electricidad -el consumidor número uno de energía de este país es Renfe Operadora-, pero, si no recuerdo mal, el considerarlo electrointensivo es una decisión que tiene que pelearse en Europa, donde usted sabe que las negociaciones son duras y difíciles, y, además, ¡ojalá tuviésemos el

acuerdo y el consenso de todos los grupos políticos! Esa es una cuestión que parece interesante, la que usted ha mencionado.

Luego, usted ha hablado de pérdidas. Bueno, si no aumentan los costes de producción...; eso está pasando en el día a día de todos los ciudadanos. Si estos costes de producción... Claro, usted dice: la única solución sería que se considerasen electrointensivos. ¿Cree que podría haber alguna otra solución? Porque, al final -entiéndame-, cada comunidad autónoma toma sus decisiones políticas y sus prioridades, y esto tiene mucho que ver... Usted ha dicho: estamos en negociaciones con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y con el Ministerio de Hacienda. ¿La Consejería de Hacienda de la Comunidad de Madrid sabe si tiene alguna consideración al respecto?, ¿sabe si va a priorizar de alguna forma? Porque, al final, tiene que ver mucho con la política fiscal y con la competencia autonómica. Entonces, en el ámbito autonómico -y le quiero insistir en esto-, ¿usted considera que podríamos hacer algo al respecto? Y poco más; agradecerle mucho su presencia, señor Ruiz, y muy amable. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor, por su intervención. A continuación es el turno del señor Sánchez, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Gracias, señor presidente. Buenos días. Bienvenido a la Comisión de Transportes e Infraestructuras -porque le cambiaron el nombre, ¿sabe usted?- de la Asamblea de Madrid. Nos ha parecido muy interesante su comparecencia y agradecemos al Partido Popular que le haya invitado. Creemos que es una de las comparecencias más interesantes que hemos tenido en este periodo de sesiones, con sinceridad se lo digo, y creo que ha puesto usted encima de la mesa sus objetivos muy claramente. Eso, desde luego, delo por descontado.

Nosotros somos el partido verde, somos Más Madrid-Verdes Equo y, por supuesto, nosotros creemos en la movilidad sostenible como uno de los pilares esenciales de la transición ecológica a la que está abocada nuestra civilización si no quiere extinguirse, porque el planeta seguirá, pero nosotros nos iremos al carajo si seguimos realizando las mismas cosas que venimos haciendo durante los últimos cien años. En ese sentido, efectivamente, nosotros somos firmes defensores del transporte público en la Comunidad de Madrid y en el Estado en general, y, desde luego, nosotros compartimos su asombro con respecto a lo que ocurrió con el Real Decreto Ley 6/2022; nos pareció asombroso que los autobuses quedaran excluidos de ese real decreto, y así se lo hemos hecho llegar al Gobierno, así lo hemos expresado en esta Cámara también, y esperamos que esto se corrija ahora en la tramitación parlamentaria.

Sabe usted que una de nuestras diputadas en el Congreso de los Diputados es doña Inés Sabanés, que fue concejala de Movilidad y Medio Ambiente en el Ayuntamiento de Madrid, que es la responsable de la reforma de la EMT, de la renovación de flota, de la incorporación de BiciMAD a la EMT, y muchas otras cuestiones. Este es un tema que para ella es interesantísimo -vamos, ¡vital!- no ya solamente desde el punto de vista político sino también personal -se lo ha tomado como una

cuestión personal-, y yo, desde luego, le invito a que tengan una reunión con ella y con su equipo para llevar las enmiendas correspondientes en el sentido que merecen con respecto a la incorporación del transporte urbano en ese real decreto ley.

Con respecto a que metro y tranvía sean considerados una industria electrointensiva, creo que hay algunas dificultades de otro orden y magnitud, pero, como esa es una competencia realmente estatal y desde aquí nosotros no tenemos ni arte ni parte en esta cuestión, sí que le digo que nosotros le podemos facilitar, desde luego, esa reunión y hacer esa transmisión por su parte a nuestros diputados en el Congreso de los Diputados.

En cuanto al tema de las mascarillas que usted ha sacado, nosotros -como se ha dicho- pensamos que este quizás no es el tema más importante en cuanto al descenso de viajeros -y ahora me referiré a algunas otras cosas-, pero también hay que tener en cuenta que hay gente que, si no hubiera mascarillas en el transporte público, a lo mejor no se montaría; o sea, remedando al cómico de la tele, a lo mejor serían las gallinas que entran por las que salen. Yo creo que con estas cosas hay que ser cuidadoso, creo que los expertos en Salud Pública son los que mandan un poco, y, en este sentido, desde nuestro grupo parlamentario preferiríamos ser prudentes y que sean las autoridades sanitarias las que adelanten cuál... Creo que la desescalada va a tener lugar, sin duda, antes o después, pero, bueno, a mí me consta que hay gente que no tomaría el transporte público si no hubiera una seguridad, aunque nosotros sabemos perfectamente que no hay ningún estudio científico que diga que en el transporte público se haya producido jamás un contagio; pero, bueno, la psicología de la gente es otra cosa, y, entonces, hay que jugar con todo.

Sí que me gustaría que me diera usted su opinión, si es tan amable, sobre algunas otras cuestiones que han adoptado los gobiernos estatal y autonómico y qué pueden haber supuesto también para el transporte público. La primera, efectivamente -nosotros también lo hemos traído a la Cámara y lo hemos expresado en numerosas ocasiones-, es imprescindible que haya ese fondo estatal, o estatal y autonómico, para afrontar el déficit al que está sujeto ahora mismo el transporte público, tanto por el tema de los combustibles como por la pérdida de viajeros por parte del COVID; esto nosotros lo hemos defendido en el Congreso de los Diputados, lo estamos defendiendo aquí, y nosotros esperamos que los partidos que apoyan al Gobierno realmente se hagan eco de esto y nos ayuden a que exista esa prórroga -por así decirlo- de ese fondo extraordinario para el transporte público, porque lo que no podemos es poner en riesgo la viabilidad de las empresas de transporte público del país, porque entonces sí que no estaríamos haciendo nada, ni transición ecológica ni nada de nada. Esto también que quede muy claro.

Por otra parte, se está hablando de que se va a prorrogar la ayuda de los 20 céntimos por litro universal, o sea, para todo el mundo, sea transportista, no lo sea, use el coche o lo deje de usar. ¿Ustedes piensan que esta es una fórmula que apoya al transporte público? Porque, desde nuestro punto de vista, no ya solamente por una cuestión de transición, nos parece echar arena donde no se debe, sino que, además, lo que hacemos al subvencionar la gasolina de cualquier persona es incentivar el vehículo privado -desde nuestro punto de vista- frente a fórmulas más sostenibles, como

es el transporte colectivo, el transporte público; nos gustaría saber si, desde su punto de vista, esta es una medida que ayuda a afrontar la crisis del transporte público y la transición ecológica.

Luego, está la tan traída y llevada reducción de precios del transporte público, y me gustaría saber su opinión también porque ustedes están en el tema diariamente; me gustaría saber su opinión porque nosotros creemos que, si fuera por una cuestión de precio, nadie cogería el vehículo privado y todo el mundo iría en transporte público, que es más barato, es más barato que coger el coche todos los días, pero no es este el caso. No hay ninguna prueba, ningún estudio, que diga que se transfieren viajeros del vehículo privado al transporte público con las bajadas de precios; entonces, me gustaría saber su opinión al respecto. Nosotros lo que defendemos es que exista un abono social para la gente que no tiene un abono; transporte social para la gente que no tiene recursos para pagarse un Abono Transportes, que, en general, para algunos tramos es realmente caro –desde nuestro punto de vista- y que hay que modificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto, señor Sánchez.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Sí. Gracias. Por supuesto, me gustaría saber su opinión sobre esta situación que se ha producido en la Comunidad de Madrid de reducción de trenes en Metro y de reducción de líneas en la EMT, porque, efectivamente, como ya se ha dicho, si la gente coge el transporte público es porque el transporte público es eficiente, tiene unas frecuencias y le hace - digamos- el servicio -valga la redundancia-; si no, no hacemos nada.

Y, por último, le quería hacer un ruego, para que se lo traslade a todos sus asociados, y es que tengan en cuenta -hoy es el Día Mundial de la Bicicleta- la bicicleta en sus transportes y que consideren más seriamente de lo que lo están haciendo hasta ahora la intermodalidad de la bicicleta con los transportes públicos, particularmente trenes y autobuses. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Catalá, del Grupo Popular.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias al compareciente, darle la bienvenida, y también, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, pedirle disculpas, porque sabemos que esta semana le hemos ido cambiando el horario -que si a las 8:30, que si a las 9-, y todo trae causa de que el alcalde de San Fernando de Henares debería estar hoy aquí compareciendo en la que es la casa de todos los madrileños, pero, bueno, ha decidido que no, que no comparece aquí, y que, por lo tanto, no viene a dar explicaciones; es un hecho: se le ha invitado y no ha venido. E insistirle en que sentimos estos cambios de horarios que ha tenido.

También señalarle, como le decía el señor portavoz de Unidas Podemos, la importancia de que usted esté aquí. Estas comparecencias, cuando se sustancian, vienen a incrementar el nivel de conocimiento que los diputados tenemos sobre las materias de competencia de cada comisión. Que venga la sociedad civil es bueno, y, fíjese, yo creo que su comparecencia de hoy aquí es probablemente de las más cualificadas que hemos tenido por lo que usted representa. Nos señalaba

en su presentación que representan a 300 empresas, a 40.000 trabajadores, y que mueven ustedes, sus asociados, a 4.000 millones de viajeros; por lo tanto, en opinión de este grupo parlamentario, usted es la patronal del transporte público. Y entre sus objetivos se encuentran misiones que todos aquí podríamos compartir, que es potenciar la utilización del transporte público urbano y periurbano colectivo, proponer medidas para mejorarlo, defender la calidad de la prestación de servicios y promover el desarrollo tecnológico de las mejoras que hagan falta o, bueno, los estudios de investigación para todo lo relacionado con el transporte... Y, además, cuentan ustedes con las principales empresas del sector; solamente en Madrid: Auto Periferia, de Las Rozas; la empresa Martín, Leganés Fuenlabrada; la propia EMT de Fuenlabrada, la EMT de Madrid, el interbús entre Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, Metro de Madrid, Metro Ligerero Oeste, o el Tranvía de Parla, que tantas tardes de gloria ha dado en esta casa. Y, sobre todo, ustedes actúan sobre un ámbito que la Ley de Bases del Régimen Local, en sus artículos 25 y 26, establece como esencial, como esos servicios públicos esenciales para la movilidad, para garantizar la libre circulación de los ciudadanos. Por lo tanto, entiendo que es muy cualificada hoy su comparecencia y que trae a cuenta fundamentalmente el aumento de los costes de la energía.

Aquí nos han hablado ya varias veces de la guerra de Ucrania –no es la primera vez-, pero resulta que desde el mes de mayo del año pasado hasta el mes de febrero, cuando todavía no había guerra en Ucrania, hasta donde yo sé, se había producido un aumento del 10 por ciento de los costes de la energía. ¿Y saben ustedes por qué? Porque las decisiones de los gobiernos tienen impacto en los ciudadanos, y es que, por ejemplo, tenemos, como ven en este documento, que, en el año 2020, la ministra de Transición Energética dijo: “El Gobierno presenta su hoja de ruta para que España sobreviva a la crisis climática declarando, el 21 de enero, la declaración de emergencia climática”, y presentó un plan que lo que ha hecho ha sido dejarnos a todos atrás, porque se está haciendo una transición energética enormemente injusta, como se está viendo, porque todos los aquí presentes y todos los ciudadanos de este país lo estamos pagando, estamos pagando una energía mucho más cara que en el resto de Europa, y luego, claro, ha venido la guerra de Ucrania para empeorarlo, y, por si era poco, el Gobierno se enemista con Argelia, que nos surte de 10.000 millones de metros cúbicos de gas al año y estamos afrontando otras subidas más. Y es que el problema es...; no sé ustedes, ¿pero han llenado el depósito de su coche? ¡Porque es que los autobuses se mueven con gas o se mueven con gasoil!, ¡y el metro se mueve con electricidad!, y todo eso está suponiendo un aumento de 539 millones de coste para estas empresas. Pero, bueno, esto yo puedo entender que me digan que no es culpa de ellos -porque el Gobierno de la nación, para los éxitos, siempre está, pero, para la responsabilidad, nunca-, y, fíjese, ¡yo hasta eso lo puedo aceptar!; pero lo que sí es culpa de ellos es el Real Decreto 6/2022, de 29 de marzo, en el que se pretende mitigar –¡miren si tenían fácil la excusa!- el impacto de la guerra de Ucrania pero en el que de repente nos encontramos con que se deja fuera de la subvención a los autobuses urbanos y también a las empresas de metro, y esto es una cosa verdaderamente sorprendente porque hablábamos de las empresas electrointensivas. Pues bien, la Asociación de Empresas de Gran Consumo establece que se denomina sector electrointensivo al conformado por aquellas industrias para las que la electricidad es su factor primordial en su proceso y que, además, consuman más de 1 millón de kilovatios al año. Si, como bien nos decía antes,

recordándonos la cifra, el portavoz del Partido Socialista, Metro de Madrid es un gran consumidor –y usted también lo mencionaba-, que consume 600 millones de kilovatios al año..., si eso no es una empresa electrointensiva, ¡que baje Dios –o en lo que crea cada uno- y nos lo diga!

Pero es que tenemos más. Todos recordamos la huelga de los transportistas de hace unos meses, y la ministra, de manera reiterada, dijo que ella no se reunía con esas asociaciones ajenas al Comité Nacional de Transportes porque este era el único órgano legitimado para relacionarse con el ministerio y en el que adoptar acuerdos en materia de transportes. ¡Bien!, ¡esto podríamos comprarlo!; pero, entonces, ¿qué sucede cuando el propio Comité Nacional de Transportes pide a la ministra que se consideren electrointensivas? ¡Ahí ya no hacemos caso!

Pero es que también nos encontramos con una paradoja que usted ha venido a señalar y sobre la que yo quiero poner el foco, y es que en este real decreto ley del Gobierno subvencionamos a Cabify y a Uber, que es un coche privado; que sí, que realiza un servicio público, pero que es un coche privado. O sea, les subvencionamos y, luego, excluimos el transporte urbano colectivo de viajeros. ¡Es una situación verdaderamente sorprendente!

¡Y más aún! Este tema se ha debatido en la Federación Española de Municipios y Provincias, y su presidente –el hombre de la luz-, Abel Caballero, impulsó esta medida y se aprobó por unanimidad. ¡Pues tampoco!; el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Hacienda ¡no hacen caso a la federación que reúne a los municipios y a las provincias de España! En fin, la gobernanza multinivel debe ser que no baja al nivel de los ayuntamientos; se quedaba en la gobernanza del propio Estado..., bueno, en la gobernanza de los dos partidos que gobiernan, que es una gobernanza –yo sé- bastante complicada.

Y, luego, resulta que ustedes, desde la patronal, mandan cartas a la ministra de Transportes y cartas a la ministra de Hacienda. Hasta donde yo sé, creo que han mandado cincuenta, pero le pediría que, por favor, me corroborase el dato porque, bueno, si han mandado cincuenta, alguna, aunque solo sea por pura sorpresa, que se le ha quedado encima del escritorio, han tenido que ver; por lo tanto, ¡les están obviando! Y, claro, aquí escuchamos siempre que el consejero no viene, ¡pero es que a nuestro consejero tampoco lo reciben en el ministerio!; por eso le pregunto: ¿a usted le reciben la ministra de Transportes y la ministra de Hacienda? Sospecho que la ministra de Transportes va a ser que sí y que la de Hacienda va a ser que no. Y esto nos lleva al gran debate: ¿qué sucede, entonces, en el Ministerio de Hacienda? ¿Por qué está el Ministerio de Hacienda en contra de políticas que vienen a defender los servicios públicos? Porque a todos se nos llena siempre la boca de la defensa de los servicios públicos hasta que hay que ponerse a gestionarlos y hay que trabajar; en fin, como ya hemos escuchado en intervenciones de los portavoces que me han precedido, una cosa es predicar y otra es dar trigo, y una cosa es predicar y otra es tener que votar a favor de un fondo que luego se vota que no, pero ¡allá cada uno con su pequeña conciencia!

Yo creo que estamos en un momento de oportunidad. Ayer comenzó la campaña de las elecciones andaluzas, y creo que los portavoces y los miembros del Partido Socialista van a poder

coincidir con las ministras en esa campaña; así que ique se lo pidan!, que les pidan que reciban a la asociación y que les pidan que en la tramitación del real decreto ley, como norma, esto se incluya. Y también lo puede hacer el Grupo Más Madrid... -bueno, Más País; no quiero meter al señor Sánchez en un problema ahora con lo de los nombres-, que, como se ha vuelto a abrir el plazo de enmiendas, Más País, Más Madrid, Recupera Madrid -como sea-, incluyan enmiendas para que, efectivamente, se incluyan estas subvenciones y se consideren electrointensivos a los metros.

También estaría bien saber si no nos vamos a encontrar con esas pequeñas puertas del verano. ¿Recuerdan ustedes que el año pasado, de los fondos React, Valencia, Navarra y el País Vasco recibieron, en mitad de agosto, una pequeña ayudita? ¡A ver si lo que va a pasar aquí es que nos vamos a encontrar con que las propias empresas de Cataluña, del País Vasco y de Valencia van a recibir en verano! Estaría bueno que todos supiésemos si eso se va a producir o no, aunque yo espero que no. Y, bueno, ya que estamos en campaña electoral y que coincidimos con las ministras, pues nos venimos arriba y pedimos también el tercer carril de la A-42, el plan de Cercanías, la variante de la A-1, los bus-VAO... En fin, puestos a pedir, ¡a ver qué sucede!

Y, en todo caso, claro, es que aquí...

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto, señor Catalá.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Perfecto, presidente; voy terminando. Pues le lanzo al compareciente algunas preguntas que creo que puede ser importante que nos responda: ¿cree usted que es verdaderamente esencial, y que no es una obsesión de este partido, que el metro y los tranvías se reconozcan como empresas electrointensivas? ¿Se deberían articular ayudas a los autobuses urbanos?, ¿qué necesitaría el sector? Y, luego, ante esta inexplicable situación de abandono de los servicios públicos del transporte por parte de quien está en el Gobierno, ¿dónde considera usted que está el bloqueo? ¿Está en el Ministerio de Transportes?, ¿está en el Ministerio de Hacienda? No sé, usted me lo cuenta y yo se lo agradezco. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá. A continuación, y ya para cerrar el debate, tiene la palabra el señor Ruiz Montañez por un tiempo máximo de diez minutos; yo le avisaré cuando le quede un minuto.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO** (Ruiz Montañez): Muchas gracias, presidente; trataré de ser rápido. Muy interesante la comparecencia; sinceramente, yo también estoy aprendiendo mucho de ustedes, sin ninguna duda.

Al señor Moreno, del Grupo Unidas Podemos, le doy las gracias por sus palabras y le agradecemos mucho que utilice el transporte público; sin ninguna duda, eso siempre es de agradecer, es usted cliente nuestro. La mascarilla, efectivamente, no es el gran problema, pero nos está estigmatizando un poco, y, habida cuenta de que no hay estudios científicos que demuestren lo contrario... En el caso de Francia, por ejemplo, que llevan ya semana y media sin la mascarilla, los datos que nos están dando nuestros colegas de la asociación de transporte francesa son que está

subiendo la demanda; la gente percibe que hay una normalidad y está utilizando un poquito más el transporte público. Precisamente la semana que viene estaremos con ellos en París y vamos a analizar, entre otros, este asunto, es decir, cómo ha ido después de dos semanas la no mascarilla en el transporte público francés. En cualquier caso, es un tema muy interesante. Yo estoy de acuerdo en que esto no nos va a salvar, en que no va a cambiar el signo de la cuenta de resultados de nuestras empresas "mascarilla no, mascarilla sí", pero viene a ser un poquito más de normalización. Nosotros lo que hemos pedido al Ministerio de Hacienda es que lo estudie, porque tampoco somos médicos, ¡bastante tenemos con llevar nuestras empresas!, pero que lo estudie, porque somos... Yo le pongo un ejemplo: ayer, por la tarde, yo cogí dos autobuses y el metro para ir a la Feria del Libro, y los dos autobuses y el metro estaban infinitamente menos ocupados que las calles de la Feria del Libro! -era tremendo, no se podía andar-, y los restaurantes y las terrazas... Como decimos, no somos médicos, pero que se estudie, que se analice.

Con respecto a lo que usted decía de la mejora de la frecuencia, yo no tengo datos exactos –porque tenemos las empresas de toda España- del caso de Madrid, pero yo creo que, en general, todos los operadores hemos hecho un esfuerzo inmenso por mantener la frecuencia. Mientras en el momento del confinamiento yo veía que muchos servicios públicos se habían reducido un montón, nosotros apenas hemos reducido; en España, el transporte público no ha sufrido una merma de calidad ni de frecuencia comparado con otros sectores, sinceramente. ¿Que ahora puede haber algún tren menos? Yo lo desconozco, no le puedo contestar a eso con certeza, pero, en general, se están dando los servicios equivalentes, o muy parecidos, a antes de la pandemia, y hemos hecho ese esfuerzo en toda España, ¡en todo el país!

Al señor Pérez Gallardo, del Grupo Vox. ¿Inyectar más dinero al Consorcio de Madrid? Yo tampoco tengo ese conocimiento de qué es lo que hace falta o no, pero sí que es verdad que en España tenemos un problema endémico, que es la financiación del transporte; España es el único país de toda Europa, ¡el único con diferencia!, que no tiene una ley de financiación del transporte urbano, y en España no sabemos cómo hacer esto. Hay una norma más o menos tácita de que a Madrid, a Barcelona, últimamente a Valencia y a Canarias, se les da un dinero y al resto de España se le da muchísimo menos dinero; eso viene de 1990-1991, y hemos tratado de cambiarlo, hemos trabajado con Podemos, hemos trabajado con Inés Sabanés, hemos trabajado con el Partido Popular, con el Grupo Socialista... Ahora mismo hay una ley en tramitación en el Gobierno, que le agradecemos al Ministerio de Transportes: la ley de movilidad y financiación del transporte urbano, que es muy necesaria, ¡absolutamente necesaria!, para equiparar a España al resto de Europa; cuando esa ley esté en vigor, probablemente cambien las reglas de financiación y en ese momento sí podremos compararnos con el resto de Europa y ver exactamente cada comunidad qué aporta, cómo aporta, qué habría de aportar... En cualquier caso, lo que está claro es que este es un asunto de Estado; el Estado tiene que arreglar la movilidad de sus ciudades ¡porque es donde se produce la riqueza del país! En España, el 80 por ciento de la riqueza se produce en las ciudades; por lo tanto, es un asunto de Estado. Y en toda Europa hay leyes de financiación específicas del transporte urbano porque es una cosa importantísima para el desarrollo de un país.

Voy rápido. Luego, el señor Pastor, del PSOE, lo mismo: es un asunto de Estado. Nosotros, en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tenemos un diálogo fantástico con la ministra, con la secretaria general María José Rallo..., con la que ayer mismo estuvimos. La verdad es que el ministerio...; claro, es nuestro ministerio, y, por lo tanto, la relación es muy muy directa y muy fluida, y yo le agradezco mucho al ministerio que esté trabajando en la ley de movilidad, que esperemos que goce de un cierto consenso político, y es nuestro deseo porque es muy necesaria para nosotros. ¿El Estado cumplió? Yo creo que sí, que en el año 2020 cumplió con el fondo de rescate; lo que estamos pidiendo ahora es que, para 2021, de alguna manera, continúe con esta ayuda, porque, si era necesaria en 2020, ¡es necesaria en 2021! Yo estoy convencido de que el Ministerio de Transportes nos apoya en este tema, y es quizá el Ministerio de Hacienda, por aquello del dinero, el que está ahí dando vueltas a este asunto. Como decía antes, esto fue tratado la semana pasada en la Comisión Ejecutiva de la FEMP, y ojalá que desde el Ministerio de Hacienda se encuentre ese dinero, que no es mucho en el conjunto del Estado, para arreglar un tema tan importante.

¿Campañas del transporte público? Nosotros hemos colaborado con el Ministerio de Transportes en una de ellas hace unos meses, y, junto con el jefe del gabinete de la ministra, fuimos nosotros los que propusimos a Ricardo Mar hacer una campaña, que se ha hecho, aunque no se dotó de todo el dinero que a nosotros nos hubiera gustado –ha salido en televisión un poquito-, pero yo estoy de acuerdo en que hace falta mucha más comunicación del Estado, de las comunidades y de los ayuntamientos para ayudarnos a que el transporte público salga adelante, ¡estoy convencido! Se ha hecho esa campaña del ministerio, que estamos tratando ahora de recuperar.

¿Electrointensivo? Nosotros pensamos que sí, que los metros tienen que considerarse electrointensivos. Es verdad que el tema de Renfe es un poco distinto porque Renfe está ahora en este tema de la competencia europea con otros dos operadores que están trabajando en España; por lo tanto, el tema de Renfe podría tener una vertiente que a lo mejor habría que estudiar jurídicamente, pero el resto de metros que prestan un servicio en régimen de monopolio en una ciudad no debería haber problemas en declararlos electrointensivos, en nuestro criterio.

¿Todo esto lo conoce el ministerio? Esta era su pregunta, ¿no, señor Pastor? ¡Por supuesto que lo conoce!, sobre todo el de Transportes conoce nuestras reivindicaciones. La cantidad de cartas, de correos electrónicos..., los mandamos a la secretaria general, María José Rallo –la secretaria de Estado se va a incorporar dentro de poco porque ha estado de baja-, y, sin ninguna duda, en nuestro ministerio estamos trabajando con ella.

Al señor Sánchez, de Más Madrid, decirle que conozco personalmente a Inés Sabanés, que nos hemos reunido en múltiples ocasiones y que precisamente nos está ayudando mucho en la ley de financiación. Hablé con ella no hace mucho de este tema, del Real Decreto 6, que me consta que lo va a apoyar en el Congreso, y le damos las gracias por eso a Inés; una mujer que, efectivamente, entiende y apoya mucho al transporte público y que siempre nos ha ayudado en ese sentido.

Con respecto al tema de las mascarillas, como he comentado antes, yo le digo que, en Francia, el resultado está siendo positivo. Hay que verlo con un poco más de perspectiva. Todos los países nórdicos ya lo hicieron hace meses, y el Reino Unido también; nosotros somos el único, nos hemos quedado aquí como en una isla. Desde luego, estoy de acuerdo en que este no va a ser el gran revulsivo, e insisto en que esto no va a cambiar el signo de la cuenta de resultados en dos días, pero ayuda, ¡ayuda!

¿Mi opinión sobre el fondo estatal al transporte? Acabo de comentar que le hemos dado las gracias al ministerio y que lo estamos pidiendo para 2021. ¡Ojalá que eso se pueda...! Nos está apoyando la FEMP; la FEMP ha apoyado que exista ese fondo para 2021.

¿Lo de los 20 céntimos por litro? ¡Hombre!, yo no me puedo pronunciar, no puedo decir: yo quiero matar a mi competencia, al coche privado; ¡no debo!, debo ser correcto. A nosotros nos gustaría que hubiera más ayuda al gasoil, más ayuda al transporte público que al transporte privado..., ¡por descontado! Lo que sí quiero es alertar sobre una cosa, y es que es curioso cómo, a pesar de lo carísimo que está el combustible, no ha bajado la demanda privada de transporte; ¡la gente se rasca el bolsillo!; la gente, con el litro a 2 euros menos los 20 céntimos, ¡se rasca el bolsillo y sigue utilizando el coche! ¡Es una cosa misteriosa! Es muy difícil luchar contra el transporte privado, ¡muy difícil!, pero, bueno, es nuestro objetivo y a lo que nos dedicamos los operadores de transportes.

El tema de la reducción del precio daría para una comisión distinta sobre los precios del transporte público. En España, como todos sabemos, los precios los marcan las autoridades del transporte, en el caso de que haya una autoridad, o, en el caso de Madrid, en el que hay un consorcio, pero en el resto de España son los ayuntamientos básicamente quienes marcan los precios del transporte público. Hay mucha disparidad en cada ciudad entre lo que vale un Abono Transportes o lo que vale un bono de diez viajes, ¡y ese es un tema muy interesante! Sí que es verdad que hay muchas ciudades en las que se ha hecho el transporte gratuito completamente, donde se da el transporte en régimen de gratuidad; en España, ahora mismo, son dos o tres ciudades, no de gran tamaño, de tamaño más bien medio o bajo, y tampoco ha disparado el uso del transporte público. Nosotros, los operadores, pensamos que hay que dar calidad, que la calidad es más importante que el precio. El precio tiene que estar ajustado, por supuesto, ser razonable, pero creo que el ciudadano, cuando paga por un servicio, exige un servicio de calidad, y eso es lo que nos hace a nosotros funcionar todos los días, en mi criterio.

Sobre las bicicletas. Ya he comentado antes que nosotros tenemos las bicicletas dentro de nuestra asociación; tenemos ya cerca de 80 operadores de bicicleta de España y están funcionando muy bien, tenemos muchas comisiones de trabajo con ellos y fomentamos la intermodalidad. Puede que algún ayuntamiento no tal, pero en nuestras buenas prácticas recomendamos esa intermodalidad de la bicicleta con el metro y el autobús, sin ninguna duda.

Y al señor Catalá, del Partido Popular, darle las gracias porque ha recordado, efectivamente -no lo he dicho yo antes, pero aquí tienen ustedes la página web de ATUC-, que nosotros tenemos 200.000 estudios; es decir, somos una potencia en ese sentido. En nuestra asociación no solamente se trata de mejorar el estado de las empresas sino que además realizamos muchos estudios, que están a su disposición para lo que ustedes necesiten; están en esa página web que tienen ustedes ahí, y, si no, nos los piden. Me acompaña hoy el secretario general Jesús Herrero, que está allí, y, en ese sentido, somos fuente de información.

Efectivamente, señor Catalá...

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto, señor Ruiz.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO** (Ruiz Montañez): Hemos enviado muchas cartas a la ministra, ¡muchísimas!, y seguimos en ello; a algunas nos contestan, a otras no, pero entendemos que esto es lo normal en cualquier Estado, ¿no?

Nuestro ministerio es el de Transportes. Y yo creo que, por ser concreto sobre su pregunta, el fondo de rescate donde está ahora mismo paralizado es en el Ministerio de Hacienda, que es el que está..., porque cada vez que nos reunimos con el de Transportes nos da la razón en lo que decimos, nos ampara la razón, que eso es muy importante -casi nada, ¿no?-, pero es el Ministerio de Hacienda el que en este momento parece que no tiene la voluntad de establecer este fondo de rescate para 2021.

Lo de electrointensivo. Definitivamente tiene que ser incluido; estamos en ello. Yo creo que, cuando se lleve al Congreso, nos van a decir que sí; eso espero. E, igualmente, los autobuses urbanos, que entren en esa...; eso nos han dicho varios grupos políticos, y espero que así sea.

Termino ya. Creo que nosotros necesitamos, para arreglar el sistema del transporte en España, definitivamente la ley de financiación, que yo espero que sea del agrado, que sea óptima para todos los grupos políticos, que cuando se debata... Ahora mismo ha pasado la primera lectura del Consejo de Ministros, está en debate interno, el Ministerio de Transportes nos ha reunido ya, y la semana que viene será la tercera vez que nos reunamos con el ministerio; a partir de ahí, si esa ley goza de un cierto consenso, probablemente en los próximos años... Esta es una ley que quiere entrar en vigor en 2024; entonces, a partir de ahí, ojalá que en España estemos ya a nivel europeo y muchos de estos temas estén solucionados porque haya una financiación estable, ¡ojalá!; ese es nuestro deseo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ruiz Montañez; muy interesante su comparecencia, y le despedimos deseándole que tenga una buena jornada.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO** (Ruiz Montañez): Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: A continuación, el señor Fernández-Quejo, si quiere, puede ir subiendo a comparecer porque viene el siguiente punto.

PCOC-679/2022 RGE.2745. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, con el siguiente objeto: medidas que tiene previstas el Gobierno de la Comunidad de Madrid para proteger el sector del taxi.

Como ya saben, según el artículo 196, tienen diez minutos, a repartir en cinco minutos cada uno, en tres turnos. Comparece para contestar en representación del Gobierno el señor director general de Transportes, y tiene la palabra para formular la pregunta... (*Rumores.*) Sí les pediría, por favor, que, si quieren hablar, lo hagan fuera de la sala. Tiene la palabra para formular su pregunta don Agustín Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días, señor Fernández-Quejo. Gracias por su comparecencia para responder a esta pregunta, que es absolutamente oportuna hoy. Como se sabe, el servicio público de interés general, que es el taxi, según el Tribunal Supremo, ahora mismo está puesto, desde nuestro punto de vista, un poco en la picota, y mucho más después de la aprobación de la modificación de la Ley 20/1998, que ayer aprobó, por un trámite atropellado, de urgencia, en un debate de poco más de una hora, la Asamblea de Madrid. Entonces, la pregunta es absolutamente pertinente: ¿qué va a hacer el Gobierno de la Comunidad de Madrid para proteger a este sector que entra en una situación realmente delicada en la medida en que la modificación de ayer legitima la situación de los VTC, de competencia desleal, sin ningún tipo de limitación, estableciendo una situación de barra libre para que sigan comportándose y actuando como venían haciendo hasta la fecha? Supongo que usted se remitirá al desarrollo del reglamento posterior. En experiencias anteriores, los reglamentos suelen elaborarse con mucho tiempo; no es algo inmediato en su regulación sino que tarda bastante en situarse un contenido concreto, y hay muchos elementos que están en el aire.

Yo incluso puedo renunciar a parte de mi tiempo para que usted nos explique con todo lujo de detalles cómo está el tema en una serie de cuestiones concretas, y no nos vale que nos hable de cuestiones genéricas, como que aman mucho al taxi, que quieren mucho al taxi, que protegen al taxi, que cogen el taxi todos los días... Las preguntas concretas a las que debería contestar serían: ¿qué van a hacer para evitar la competencia desleal de las VTC? ¿Qué van a hacer para evitar la captación ilegal de pasajeros? ¿Qué van a hacer para evitar la ilusión fiscal que hacen las VTC y que es también otra forma de competencia desleal porque tienen menos costes? ¿Qué van a hacer para establecer un sistema de precontratación de las VTC? ¿Qué van a hacer para obligar a que tengan vehículos ecológicos y adaptados a la discapacidad al mismo nivel, al menos, que tiene el taxi? ¿Qué van a hacer para asegurar la máxima profesionalidad y los controles normativos establecidos en los

conductores de las VTC? ¿Qué van a hacer para regular el régimen sancionador? ¿Qué van a hacer, en definitiva, para poner orden en el sector y que no sea un hachazo brutal a 25.000 familias?

Y cierro con dos temas: en primer lugar, ¿hay un contenido concreto escrito, que usted conozca, fruto del pacto entre el Partido Popular y Vox? ¿Hay un papel o son solo palabras? Y, en segundo lugar, ¿qué plazos concretos piden para aprobar el reglamento? Porque el último reglamento que se elaboró en relación con una ley de ordenación del transporte terrestre se tardó seis años en sacarlo adelante.

Y acabo diciendo que, de verdad, no venga a decirnos que aman mucho al taxi sino que den respuestas concretas a estas preguntas. Y le cedo todo el tiempo que me haya sobrado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Es un minuto. Buenos días, señor Fernández-Quejo; tiene la palabra para responder, y entiendo que tiene seis minutos, si quiere usarlos, o cinco, si es suficiente.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): No, gracias; le daré tiempo para que conteste si quiere. Señorías, buenos días a todos. Las preguntas que me realiza ahora son más de VTC que del taxi, y yo creo que esas las responderé, si quiere, en una segunda intervención, si no le queda claro.

Lo que sí le voy a citar es lo que plantea la pregunta, qué es lo que vamos a hacer con el sector del taxi. Yo lo primero que le digo es que, para el Gobierno, lo primordial es proteger a los ciudadanos para que cuenten con la mayor oferta de transportes para realizar sus desplazamientos con plenas garantías de calidad y de seguridad. El Gobierno lo que va a hacer es ayudar, ayudar y ayudar al sector del taxi, y, para ello, lo que vamos a hacer es mantener reuniones –como estamos haciendo ya desde hace tiempo– con las asociaciones del sector que están representadas en el comité madrileño, escuchar sus demandas y atender e incorporar en el futuro reglamento las que sean posibles y hacer un taxi más competitivo. También, como sabe usted, se hará lo antes posible un reglamento para ordenación, seguimiento y control exhaustivo de las VTC, para que compitan con igualdad, en el que se reflejarán todos esos pormenores que usted nos ha citado, en una u otra similitud, ya que habrá cosas que sí y habrá cosas que no, pero intentaremos que esté el sector de la VTC totalmente fiscalizado. Y, por supuesto, vamos a trabajar en ese nuevo reglamento del taxi, que ya se encuentra muy avanzado, para que intente descargar de las obligaciones y eliminar trabas y costes al sector del taxi. Como saben, ese reglamento fue aprobado por el Decreto 74/2005, se modificó por el 35/2019 para introducir unos cambios normativos y una cierta racionalización y flexibilización del taxi, y, sin embargo, se impugnó por el taxi, el TSJ declaró su nulidad por un motivo de carácter formal, que no de contenido, y, con el recurso de casación que planteó la comunidad, el decreto sigue plenamente vigente; así, pues, haremos una nueva modificación de este reglamento para que se contemplen todas las previsiones recogidas en aquel, así como otras medidas que doten de seguridad a todos los afectados y provean al sector de las herramientas para competir en igualdad con otras modalidades de transporte.

Le voy a decir lo que va a intentar tratar este reglamento –que es lo que, en cierto modo, me pedía, sin entrar en el reglamento de las VTC-, que son muchas cosas que ya vienen reflejadas porque el reglamento ya está prácticamente hecho, a falta de ver con los taxistas, con quienes ya lo hemos visto dos o tres veces, pero que no han querido hablar de este reglamento desde hace tiempo. El problema es que los taxistas, cada vez que nosotros hemos querido hablar con ellos de este reglamento, nos han dicho que no, que hablaban de la VTC; espero que ahora hablemos del reglamento. Este reglamento trata de incorporar que los titulares de las licencias puedan ser personas jurídicas; que se puedan adscribir vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor; que los vehículos adaptados para personas de movilidad reducida puedan atender a otro tipo de usuarios, disponiendo del espacio destinado a la silla de ruedas todos los asientos conforme a la capacidad del vehículo; que las recogidas de viajeros en aeropuertos, estaciones de autobuses o ferrocarril que hayan sido previamente contratadas puedan ser prestadas al amparo de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos a los que se encuentran aquellos cuando el destino sea el municipio de la autorización; que los titulares puedan realizar los servicios previamente contratados a precio cerrado, permitiendo a los usuarios conocer el precio antes de su realización; que se puedan realizar servicios con contratación previa por plaza por pago individual, que es el vehículo compartido; que se puedan establecer tarifas fijas en los servicios con origen o destino en áreas de cero emisiones, lo que contribuye a la protección del medio ambiente y a un beneficio para los usuarios porque conocerán el precio de sus desplazamientos antes de realizarlos; que se facilite la contratación de los conductores; que se flexibilice la actividad respecto del horario de los descansos y las vacaciones del taxi; que permita a los vehículos de renting –que ahora mismo hay un problema por una disfunción con el ayuntamiento- que, para averías o siniestros del taxi, puedan ser sustituidos mientras dure la reparación de sus vehículos que estén accidentados o averiados; que se reflexione sobre el bucle magnético; que se vea la posibilidad de subvenciones al taxi; que se promueva la digitalización del taxi..., y otras medidas que se piensan incorporar a lo largo de la discusión que tengamos con las asociaciones de taxis representadas en el comité madrileño.

Y ¿qué es lo que se pretende? Se pretende una mayor protección del taxi, ayudar al taxi, hacer del taxi un sector más moderno –aunque lo es- y más competitivo, racionalizando y flexibilizando los servicios de forma que pueda competir y que los usuarios se puedan decantar, para realizar sus transportes y sus desplazamientos, por el taxi como primera opción por considerar que sus servicios se realizan con una garantía de calidad y seguridad, como se ha hecho hasta ahora... Nosotros no estamos legislando contra el taxi; hemos legislado para que las VTC sigan funcionando, ino estamos legislando contra el taxi! Todas esas medidas las va a incorporar el nuevo reglamento, todas esas medidas son en favor del taxi, todas esas medidas se vieron con las asociaciones del taxi, y es verdad –lo sabe usted- que están discutidos entre unos y otros: la federación está por un lado, la gremial está por otro, con la EMT...; bueno, ellos mismos no se ponen de acuerdo, pero son medidas muy consensuadas con todos. Entonces, ese reglamento va a incorporar muchas mejoras para el taxi y muchas más que podemos discutir con ellos.

Respecto al reglamento de las VTC, lo único que le puedo decir es que nos ponemos a trabajar ya; va a incorporar muchas medidas en cuanto a los exámenes de los conductores y a

diversas pautas, que, además, son pautas que ayer cerramos con Vox, aunque ya eran pautas discutidas por el Gobierno de la Comunidad de Madrid con anterioridad, y nos ponemos ya. Entonces, ¿ellos qué quieren? Que se haga el reglamento de las VTC lo antes posible, y en eso estamos. Nosotros vamos a intentar hacer los dos y ese otro del taxi les va a beneficiar en todo lo que podamos, porque la presidenta lo que quiere es eso, que se incorporen cosas que beneficien al taxi.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias. Ha agotado los cinco minutos, más un minuto que le ha cedido el señor don Agustín Moreno; muchísimas gracias, señor Fernández-Quejo, por asistir esta mañana aquí con nosotros.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continuamos con el siguiente punto.

PCOC-806/2022 RGE.3584. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto a la situación de la movilidad en Coslada.

Tiene la palabra para formular su pregunta la señora doña Esther Rodríguez por un tiempo máximo...; bueno, saben ustedes que tienen diez minutos, a repartir en cinco y en tres turnos. Muchas gracias.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Gracias, presidente. La pregunta viene porque el municipio de Coslada, de 81.000 habitantes, tiene unas características muy específicas que nos hacen preocuparnos por su política de movilidad. Es un municipio rodeado de grandes carreteras de circunvalación, la M-40, la M-50, la M-45, la A-2 y muy próxima al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Es el quinto polo logístico en el sur de Europa. Es el municipio que acoge más empresas logísticas de España; tiene más de 700. Los grandes operadores tienen reparto y transporte de mercancías con sus plataformas de distribución en Coslada, de manera que, diariamente, las 24 horas del día, miles de vehículos, tanto pesados como de reparto o de última milla, transitan por la ciudad o por los alrededores, con una emisión intensa y constante de gases. Sufre unos índices de contaminación alarmantes: es la segunda ciudad más contaminada de toda España y sobrepasa los niveles alcanzados por encima de grandes capitales como Madrid o Roma; sus habitantes están afectados, pues, por las emisiones de miles de tubos de escape de vehículos motorizados que pasan por sus autopistas.

La contaminación del aire se ha convertido en una de las mayores amenazas para la salud de las vecinas y vecinos de Coslada y urge intervenir para revertirlo, y entendemos que para ello se debe fomentar la movilidad sostenible, para asegurar el derecho y la libertad de desplazarse de

manera saludable y segura. La pirámide invertida de la movilidad sostenible lo que nos indica es que hay que fomentar andar a pie o en bicicleta, el transporte público y reducir el uso abusivo del coche. Siguiendo eso como premisa, se pueden tomar medidas para solucionar los problemas concretos; queremos saber un poco qué están planificando en torno a ello, y concretando en dos problemas: uno, el desarrollo de El Cañaveral, en el distrito madrileño de Vicálvaro, muy cercano a Coslada, pero, como todos los nuevos barrios, con pocos servicios públicos dotados, se está habitando ahora y se prevé que aumente todavía más y que crezca la población residente en El Cañaveral. Su ubicación, muy próxima al núcleo urbano de Coslada, hace que se establezcan relaciones socioeconómicas diarias de gran dependencia entre ambos municipios, y, ante la ausencia de dotaciones públicas en materia de educación, sanidad, y de otro tipo de equipamientos, como comerciales, culturales, deportivos..., los habitantes de El Cañaveral utilizan Coslada para cubrir esas necesidades.

Actualmente, las características del viario y del modelo urbano del PAU y la falta de soluciones de transporte e infraestructuras están provocando que las necesidades de movilidad se cubran mayoritariamente con el uso del automóvil, con los consiguientes efectos negativos que está teniendo para los habitantes de Coslada de congestión, ocupación del espacio o consumo energético. Creo que hay una conexión con El Cañaveral, planificada sobre la M-45, que prevé unos diez carriles para coches –esto es lo que cuentan las asociaciones de Coslada-; creemos que, si hay diez carriles para coches, se puede llevar a un espacio más equitativo entre los distintos medios de transporte, un carril exclusivo para una línea de servicio de autobús exprés, por ejemplo, o la habilitación de un carril bici separado y un itinerario incluso peatonal.

No hay ningún tipo de estudio que indique realmente que para un cambio modal del coche al transporte público se cuente solo con el precio sino con que sea fácil utilizar otros medios de transporte; entonces, queremos saber cómo piensan hacer fácil el uso del transporte público, la bicicleta..., o sea, los modos sostenibles. Se podría fomentar el uso del transporte público también con una modificación de zona para Coslada, porque, por proximidad, prácticamente es un continuo de Madrid ya que le separan menos de 2 kilómetros. Las organizaciones sociales del municipio han lanzado muchas propuestas para estar –como lo llaman- “biconectados” y sacar a Coslada del “bicislaamiento”, porque es verdad que desde el Wanda hasta Coslada, hasta la primera plazoleta de Coslada, hay menos de 2 kilómetros o kilómetro y pico, pero sobre carreteras de varias vías. Esa construcción de un itinerario peatonal y una vía ciclista aliviaría muchísimo la entrada y salida del municipio; un carril bici-peatón que una con el anillo ciclista de Madrid, paralelo a la M-201, y con una pasarela segura sobre la M-40. Yo he de decir que he pasado por ahí en bici, porque todos los años Coslada hace una “bicifestación”, e incluso yendo con policía –que cortaba el tráfico- nos resultaba peligroso cortar la plazoleta del Wanda porque tiene unos cambios complicadísimos; o sea, se necesita que ese espacio se reparta hacia otras formas de movilidad. También hay necesidad de interconectar los polígonos industriales; la conexión en bici de Las Mercedes es muy fácil, y de ahí a La Alameda o a El Capricho, por el camino del Puerto, sería muy fácil, pero se necesita esa infraestructura. Nada impediría tampoco que se desarrollara alguna línea de bus exprés que comunicara los polígonos. La proximidad del aeropuerto también permitiría el acceso en bicicleta, eso que tanto echan de menos

los ciudadanos europeos cuando llegan a Barajas, que se sorprenden de que no haya una conexión con los entornos urbanos cercanos...

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

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Y, además, eso lo implementaría el turismo, si se pudiera hacer algo sobre el río Jarama o con la futura EuroVelo, que en algún momento llegará a cruzar por aquí, por la ecorregión, y hará atractivo el cicloturismo. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rodríguez. Buenos días, señor Luis Miguel Martínez Palencia; tiene usted el tiempo seguido, cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Muchas gracias, señor presidente. Gracias, diputada. Señoría, como bien sabe y como usted nos ha expresado, el municipio de Coslada, en el Corredor del Henares, tiene una extensión de 12 kilómetros cuadrados, con una complejidad urbana como la que ha expresado y una población de unos 80.000 habitantes. Para responder a su pregunta comenzaré haciendo una referencia a la actual oferta de transporte, que se realiza tanto con líneas de transporte por carretera como por líneas ferroviarias. No tenemos que olvidar que, con respecto a las líneas ferroviarias, Coslada está atendida por un corredor de Cercanías que es muy importante, basado o apoyado en las líneas C2, C7 y C8 de Cercanías –es uno de los corredores más importantes de Cercanías en Madrid- y también en la línea 7 de metro. Los intervalos de estas líneas son buenos, tanto el de Cercanías como el de metro: el de metro son unos cinco minutos en hora punta y los pasos de Cercanías tienen entre tres y cinco minutos en hora punta. Además de esto, tiene una red de autobuses interurbanos muy completa; tiene más de catorce líneas, trece de las cuales son diurnas y una nocturna, y dentro de las líneas existe un primer grupo de líneas planteadas para conectar básicamente el municipio de Coslada con la capital y, entre ellas, también Coslada con el aeropuerto y con el hospital. Las líneas yo creo que las conocen perfectamente; son las que empiezan por 28, es decir, 286, 287, 288, 289, 822 y 290, que van a unos puntos muy concretos de la ciudad, como puede ser el intercambiador de la avenida de América o, si no, también están yendo tanto a Ciudad Lineal como a la plaza Alsacia, que son unos puntos de intermodalidad próximos al propio corredor. También Coslada, por la proximidad que tiene con el municipio de San Fernando, que es un continuo urbano, se beneficia, entre otras cosas, de las cinco líneas interurbanas que atienden el municipio de San Fernando, que son las líneas 281, 282, 283, 284, que, en definitiva, también tienen una terminal en los grandes intercambiadores del municipio de Madrid. Hablamos, entonces, de que, entre todo esto –y hay una línea urbana también; hay una única línea urbana que conecta con el barrio de La Estación-, Coslada tiene 146 paradas, de las cuales 68 están dotadas de marquesinas, etcétera. En definitiva, la oferta del servicio actual en día laborable se acerca a las más de 1.000 expediciones, más de 1.000 expediciones en el conjunto de todas las líneas, concretamente en las interurbanas unas 1.048 expediciones, unas 500 los sábados y otras 500 los domingos, y con una ocupación media que no está mal; o sea, se responde, el esquema funcional del transporte de Coslada responde a las necesidades porque estas expediciones tienen unas ocupaciones de entre 3 y

28 pasajeros por expedición, y entiendo que están bien ajustadas las ofertas a las demandas. En Coslada, al final, el total de viajeros anual que tienen estas líneas de estas concesiones fue de más de 8 millones de pasajeros en 2019 y ahora mismo estaría en 6.800.000 pasajeros; o sea, que también, como digo, el acomodo de las ofertas a las demandas entendemos que está bien.

Futuro. Yo creo que más bien hemos ligado el territorio... Sí, había escrito unas cosas y no sabía por dónde iba la intervención, así que hablemos ahora del futuro, del futuro de El Cañaveral, de los desarrollos del sureste y de cómo puede enlazar eso con el Coslada-San Fernando. Pues puede enlazar bien, y estamos terminando y ultimando, con Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid, lo que sería el esquema funcional de transportes de futuro para todos los desarrollos del sureste. Este estudio funcional, como no puede ser de otra forma, lo que hace es coser todos estos desarrollos –se tienen que coser todos los desarrollos- y relacionarlos –estos desarrollos urbanos-, una vez cosidos con transporte público, con las líneas de capacidad que tenemos en el entorno. Las líneas de capacidad que tenemos en este momento en el entorno, si cosemos todos los desarrollos desde el sur hasta el norte –que en el norte estaría El Cañaveral, que es lo más pegado para Coslada-, sería coser con la línea 1 de metro, coser con la línea 9 de metro –en una nueva estación- y coser con la línea 2 de metro, posiblemente no como prolongación de las dos de metro –repito, no como prolongación de la 2 de metro- sino como sistemas de BRT; estamos pensando en unos sistemas de BRT para todos los desarrollos del sureste que, partiendo de Coslada, lleguen hasta aquí, hasta la Asamblea de Madrid. Sería una transversal...

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Sería una transversal que lo cosería todo y luego iría enlazando con todos los intercambiadores que conformaríamos con las redes actuales. Desde luego que El Cañaveral va a conformar un continuo urbano con Coslada; eso fue lo primero que hicimos, relacionar a los habitantes de El Cañaveral con los de Coslada, y luego dimos accesibilidad con otras líneas –yo creo que ya vamos por la tercera línea-, se montaron unas líneas exprés.

Y no quiero terminar sin decir que lo importante en este momento, para conformar todo el esquema del sureste y conformar también lo que es el esquema funcional de Coslada, sería el mapa concesional, que nos va a ofrecer posibilidades de transversalidades, posiblemente también de encajes de las estructuras tarifarias o de las propias coronas. No tenemos que olvidar que lo fundamental es que se ejecute, y ya se va a adjudicar la obra del bus-VAO de la A-2 porque esas 1.000 expediciones podrían ser 1.200. Es un tema del Estado que ya está en licitación y que se va a adjudicar, y eso significaría aumentar la oferta del transporte en más de un 20 por ciento. No tenemos que olvidar que el plan de Cercanías nos tiene que ayudar, y hay dos actuaciones muy importantes: la vía borde –la vía borde!- y la transversal ferroviaria; la transversal ferroviaria cambiaría sustancialmente toda la movilidad del Corredor del Henares y la vía borde –que yo creo que va a ir más rápida que la transversal- va a dar unas posibilidades muy importantes a todo el Corredor del Henares. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia; que tenga una buena jornada hoy. A continuación invitamos a subir al señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho Corrales. (*Pausa.*) Sustanciamos el siguiente punto del orden del día.

PCOC-672/2022 RGE.2668. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: estado en que se encuentra el desarrollo del carril bici desde Collado Villalba a Soto del Real.

La pregunta la va a desarrollar la señora Rodríguez. Como ya saben, tienen diez minutos, a repartir en cinco minutos en tres turnos máximo.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Gracias, presidente. Buenos días. Quiero hacer una puntualización, porque yo estoy dedicándome sobre todo a desplazamientos de hasta 10 kilómetros, o 20 máximo, pero no estamos pensando en desplazamientos largos. La pregunta anterior se refería precisamente a cómo se cubren todas las necesidades cotidianas de la gente, no estaba refiriéndome a los trayectos largos, y ahora, en esta pregunta, sucede un poco lo mismo; nos preocupa el desarrollo del carril bici desde Collado Villalba a Soto del Real, no solo por unir 27 kilómetros sino por todos los municipios que enlazaría, que están a distancias mucho menores, de 5, 3, 2 y 8. Los municipios de esta zona, entre Soto y Collado, sufren carencias importantes en movilidad, lo que muestra un sistema de transportes ahora mismo agotado o, al menos, que no da cobertura a esas necesidades cotidianas; y no me refiero al trayecto largo, de 30 kilómetros si te tienes que desplazar a un polígono industrial, sino a ir al instituto, a llevar a los niños al colegio, a ir al hospital o al centro de salud. Por ejemplo, no existe una red de transporte público interconectada entre los pueblos de la sierra, de manera que a las vecinas y vecinos de Manzanares, El Boalo, Soto..., les resultaría mucho más fácil tomar un autobús que les acercara al Hospital La Paz que a su hospital de referencia, que es el de Collado Villalba. Por fin, desde el mes de abril de este año, los usuarios de Colmenar Viejo, Soto del Real y Manzanares tienen una línea de autobús, pero, eso sí, tardan más de una hora y media en recorrer esos 27 kilómetros y deben cuadrar los horarios del bus, porque la frecuencia de salida de cada uno de ellos es de dos horas entre autobuses. Entonces, un carril bici, o una zona que sea carril bici y peatón, estaría cubriéndonos de manera muy fácil –según la pirámide de movilidad sostenible– esos 2 o 3 kilómetros entre pueblos: entre El Boalo y Morzarzal, o entre El Boalo y Manzanares. A los jóvenes de Manzanares El Real, de hecho, les corresponde estudiar en el instituto de Soto del Real; son 8 kilómetros, o sea, una distancia fácilmente recorrible en bicicleta. De hecho, los chavales que quieran hacerlo pueden meterse en la página web de la Comunidad de Madrid, que les dirá que hay una red básica de vías ciclistas, y, animados, probarán y se encontrarán caminos de barro, sin señalizar, o trayectos compartidos en una carretera de doble sentido, con un arcén estrecho que tienen que compartir con un flujo de coches muy alto. Es una red que solo existe en el mapa; no hay ningún tramo de carril bici separado y seguro que les permita acudir. Lo único que tienen es el autobús, por esa carretera, que unas veces pasa y otras veces no, depende de los atascos que

encuentre el autobús que viene de Madrid, que, además, puede ir lleno porque viene desde Villalba o viene desde Madrid, con lo cual, al final, acaban llegando tarde al instituto, a clase, mientras el carril bici les podría solucionar esto.

En todos los estudios de seguridad vial se identifican puntos negros en las carreteras de esa zona –usted lo conoce, tienen los informes de seguridad vial–, donde hay accidentes y muertes que nos parecen evitables, sobre todo los fines de semana. Los fines de semana, la afluencia a La Pedriza y, en general, a los pueblos de la sierra es tremenda, aumenta sobre todo el número de coches, que producen atascos y una ocupación de espacios alarmante. El carril bici que une Madrid con Soto tiene un efecto tractor, pues numerosos ciclistas llegan hasta la sierra y siguen los itinerarios que marca esa supuesta red básica ciclista que les lleva a ocupar la carretera. La carretera M-608 es frecuentada por una gran cantidad de ciclistas, que corren un evidente riesgo de accidente al tener que circular por el estrecho arcén. Los coches también se quejan de que se encuentran ciclistas a los que no ven porque las curvas no lo permiten; entonces, están expuestos a peligros, que yo creo que son evitables. Un carril bici que conecte Soto del Real con Collado Villalba por la M-862 supondría la reducción de accidentes, el aumento de turismo cicloturista en la zona, el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, con un acceso por carril bici a las estaciones de tren de Colmenar Viejo y Collado Villalba que aliviaría muchísimo porque una bici más es un coche menos, es decir, estaríamos permitiendo mejorar los desplazamientos en la región. ¿Hay algo que les impida incluir las vías ciclistas en los planes de movilidad? Porque los caminos no están identificados, los pueblos no están conectados...; entonces, lo que queremos saber es cómo está en este momento algo que es una demanda y que clama ya que se ponga en marcha. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda medio minuto, señora Rodríguez, por si luego lo quiere usar. A continuación doy la palabra al señor Urrecho Corrales.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Para la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, la vía ciclista es también un objetivo prioritario; de hecho, nosotros hemos licitado un plan de carreteras en el cual están previstos el análisis, los diagnósticos y las propuestas de medidas para la creación de una red básica de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid, considerándose red básica de vías ciclistas a aquellas infraestructuras ciclistas que son titularidad de la Administración autonómica, que están integradas en un itinerario de interés general y cuya función en el sistema de transportes afecte a más de un municipio. La red básica deberá convertir la bicicleta en un medio más de transporte que participe de la movilidad cotidiana, integrar las principales localidades de la Comunidad de Madrid, facilitar el uso recreativo de la movilidad ciclista permitiendo el acceso autónomo a los espacios naturales, protegidos y a los lugares de mayor valor paisajístico y cultural...; de hecho, la Dirección General de Carreteras ya está realizando estos estudios y proyectos encaminados a diseñar esta red.

Como he tenido oportunidad de decir en otras reuniones que hemos tenido aquí, en esta comisión, vamos a desarrollarlo en dos fases: la fase 1 es una red que tiene una extensión de 107

kilómetros y un presupuesto inicial de aproximadamente 37,5 millones; la fase 2 constará de 259 kilómetros, más un presupuesto inicial de 91 millones de euros. Dentro de la primera fase está incluido el carril bici por el que se interesa su señoría, que es el carril bici paralelo a la carretera M-608, entre los puntos kilométricos 17,8 y 41,500. En noviembre del año pasado, desde esta dirección general se envió al Área de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura, el documento ambiental del proyecto de este carril bici, que afecta a los términos municipales de Madrid, Collado Villalba, Morazarzal, El Boalo, Cerceda, Mataelpino, Manzanares El Real, Soto del Real, Miraflores, Guadalix de la Sierra y Venturada, al objeto determinar la necesidad de inicio del procedimiento de impacto ambiental para la citada actuación. La actuación consistiría en la ejecución de una vía ciclista bidireccional, anexa a la carretera M-608, de uso exclusivo, que dispondría de un ancho de plataforma de 4 metros, con dos bandas laterales de 50 metros de anchura para la disposición de sistemas de contención –en caso de que sea necesario-, bandas de vegetación, etcétera. Hemos tenido muchas reuniones con la Consejería de Medio Ambiente, con los directores generales que están implicados en el proyecto, para sacar adelante esta actuación. Posteriormente hemos recibido ya escrito del área de la Consejería de Medio Ambiente, donde concluye que la actuación solicitada precisa someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, en base al informe remitido por la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales, e informe de Parques Regionales de la Comunidad de Madrid debido a la afección a espacios protegidos; por ello se informa de que el proyecto debía situarse fuera de estas zonas, salvo si la actuación se considera de interés público de primer orden, solicitando en dicho caso una serie de condiciones en la formulación del proyecto. Y lo que hemos hecho es iniciar la tramitación para realizar el estudio informativo necesario para conseguir esa declaración de impacto ambiental y, en el más breve plazo posible, conseguir esa red, y no solo de esta carretera –como ya tuve también ocasión de participar, e incluso les di el proyecto-, pues el resto de las actuaciones de la fase 1 desde este año ha ido evolucionando y ha ido avanzando.

Aparte de este, tenemos otros dos proyectos, en los cuales ya Medio Ambiente nos ha dicho que necesitamos hacer esa evaluación ambiental simplificada; en otros nos han dicho que hemos recibido el visto bueno del órgano ambiental y estamos procediendo a realizar los proyectos; otro lo tenemos muy avanzado, y no solo en la ejecución de estas obras sino también desde el punto de vista de la seguridad de las actuaciones, y en la ley ómnibus también hemos incorporado las carreteras como elemento funcional de la misma carretera. Con lo cual, las carreteras y bicicletas son un objetivo prioritario y estamos trabajando para sacarlo adelante lo antes posible. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le queda medio minuto. Perdón, una precisión sobre un comentario que ha hecho: la plataforma de la bicicleta ha dicho que tenía 50 metros al lado de la plataforma o...

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): ¡No, no, no!; 50 centímetros.

El Sr. **PRESIDENTE**: Centímetros, centímetros; vale, vale.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Son 4 metros de anchura más 50 centímetros...

El Sr. **PRESIDENTE**: Centímetros, centímetros; vale, vale.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Si me he equivocado, lo siento.

El Sr. **PRESIDENTE**: No, era una precisión; nada más. Señora Rodríguez, tiene treinta segundos.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Como tengo que ir muy rápido, solo lo uso para agradecer a la Dirección General de Carreteras todo el avance, a sus profesionales, y ver cómo se puede intentar que esa declaración de impacto ambiental sea más rápida y no tarde cuatro años y que los pocos 100 kilómetros que se quieren hacer se puedan hacer en esta legislatura. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señor Urrecho, si quiere añadir algo...

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Nosotros también participamos de esto. Ya sabe que aquí tenemos que luchar contra Medio Ambiente, no solo en esto sino también en otras actuaciones que consideramos muy importantes, y, bueno, son paralelas a las carreteras existentes; no obstante, pasan por zonas protegidas y eso nos obliga. Y también quería decir que estamos estudiando la seguridad de las mismas porque, paralelamente, dentro de la Dirección General de Carreteras, hemos constituido dos grupos de trabajo, con asociaciones ciclistas también, para estudiar nuevas actuaciones a implantar o cómo mejorar las actuaciones existentes. También en la estrategia de seguridad vial hay un capítulo muy importante para el tema de los ciclistas; con lo cual, intentaremos sacarlo adelante y necesitaremos también vuestra ayuda para conseguir que Medio Ambiente sea más benévolo y que se pueda hacer lo más rápidamente posible, porque nos interesa también a nosotros.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho; le ruego que, por favor, permanezca para el siguiente punto también.

PCOC-906/2022 RGEP.4640. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, valoración que hace el Gobierno respecto condiciones de seguridad de las paradas de autobús situadas en las carreteras de titularidad autonómica.

Tienen diez minutos, a repartir en cinco minutos cada uno en tres turnos. Tiene la palabra el señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Gracias, señor director general, por su presencia hoy aquí. Desgraciadamente, le agradezco su presencia, pero el señor consejero hoy tampoco ha podido asistir a la comisión. Nos embarga la emoción al ver cómo el señor consejero ha pasado de inaugurar vinilos en Metro a inaugurar paradas de autobús, con lo cual, esto es muy interesante. Es verdad que en esta fase de inauguración de paradas de autobús, que recientemente creo que inició en el municipio de Leganés, se enzarzó, además con falsedades y sinsentidos, ¡y sinsentidos!, con el alcalde de la ciudad. Aprovecho esta intervención para reprobar esta actitud porque, francamente, no nos pareció un comportamiento apropiado de un señor consejero quien, carente de ideas y liderazgo, entra en fase de confrontación contra todo y contra todos. Seguramente hoy, que visita el municipio de Las Rozas, no confrontará con el alcalde de Las Rozas. Pero, bueno, es ya habitual que el señor consejero se olvide de los problemas reales de los madrileños y de aquello que los madrileños consideran más urgente, que es mejorar el transporte público de nuestra comunidad. Si son importantes las paradas de autobús, lo es más el transporte público, lo es más el servicio de autobuses interurbanos, que deja mucho que desear. Yo le agradezco su presencia hoy aquí, señor director general de Carreteras, pero es verdad que ustedes, el Gobierno de la comunidad autónoma, solo alcanzan a decir que van a mejorar, que van a mejorar el servicio de autobuses interurbanos, pero llevan más de cinco años sin sacar adelante el nuevo mapa concesional, inada de nada!

En cualquier caso, hoy les preguntamos por las paradas de autobús menos agraciadas para el señor consejero, por las 717 paradas de autobús en el margen de las carreteras de titularidad autonómica, por la valoración que ustedes hacen respecto a las condiciones de seguridad de las mismas. También me gustaría preguntarle cuántas de estas disponen de marquesinas, si no ya solares, como aquella, sí, al menos, que protejan de alguna forma también de las inclemencias climáticas, de la lluvia, del viento, del sol y otros. Y preguntarle también si usted considera que están en el mejor estado posible, porque sabemos que es un tema complejo, que requiere mucho mantenimiento y, sin duda, queremos poner el foco en este asunto. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor; le quedan dos minutos y medio, para que se organice después. Le doy la palabra al señor Urrecho.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias. Contesto a su pregunta sobre la seguridad en las... Le digo que la red de autobuses interurbanos y urbanos de la Comunidad de Madrid, si quitamos el municipio de Madrid, mantiene un total de 8.100 paradas de autobús dentro de la Comunidad de Madrid; de ellas, un total de 1.228 se ubican en carretera y se estima que son aproximadamente 1.000 las existentes en carreteras de titularidad regional. Para la Dirección General de Carreteras, las paradas de bus representan elementos especiales a los que se les presta una atención singular. Por un lado, aunque la iniciativa para su disposición no depende de esta Dirección General de Carreteras, sí que se invierte, en coordinación con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, en la adecuación de las paradas de autobús, tanto en zona urbana como en interurbana. Es más, la localización de las paradas y la adecuación de su diseño es importante en el funcionamiento de la red de carreteras por la afección que tiene al

tráfico y, sobre todo, por cuestiones de seguridad vial. A este respecto, debe reiterarse que la prioridad de la Comunidad de Madrid sigue siendo garantizar las condiciones de seguridad de la red de carreteras de titularidad de la Comunidad de Madrid mediante la realización de actuaciones de mejora, mantenimiento, conservación de los distintos elementos que configura la red, entre las que se encuentran las paradas de autobús, para ofrecer al usuario las mejores condiciones de comodidad y seguridad, y en aquellas paradas en las que se registran ese tipo de incidencias, bien a iniciativa de la propia Dirección General de Carreteras, del Consorcio, de ayuntamientos, de secciones sindicales o de cualquier usuario, se actúa y se intenta resolver la situación; con lo cual, el planteamiento es que la seguridad es buena, y seguimos trabajando y seguiremos trabajando en la misma.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho. Por un tiempo de dos minutos y medio, el señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias. El dato proviene del Gobierno, de una solicitud de información: 717 paradas de autobús en el margen de las carreteras de titularidad autonómica. Sin duda alguna, la localización de las mismas y el estado de las mismas es muy importante. A mí sí me gustaría insistir en el estado en que se encuentra alguna de estas paradas; por un lado, por supuesto, por el atractivo que puede suponer para el servicio, ya que no deja de ser una forma de indicar que ahí hay un buen servicio, o un servicio, al menos, de autobuses interurbanos, y si, además, protegen, de alguna manera, al usuario del transporte, mucho mejor y, además, ofrecen información; hay que dar información, sin duda, a través de otros medios tecnológicos, pero todavía hay que mantener la misma. De todas formas, sí que creemos que deben ustedes invertir más en ese mantenimiento y que sean estas paradas adecuadas porque ofrezcan visibilidad y seguridad. Y permítame, director general, insistirle en este asunto, porque son muchos los alcaldes y alcaldesas de pequeños municipios, y de grandes municipios también, que nos trasladan el mal estado de las mismas, que nos trasladan el problema que puede suponer esto en algún momento dado para los usuarios, y, por supuesto, en un día soleado es más fácil, pero, cuando llueve o cuando hay otras inclemencias climáticas siempre es mejor estar, por supuesto, bien protegido, pero, además, invisible, porque la localización de algunas de ellas –usted lo he mencionado- es complicada. Ya que parece que no van a mejorar el transporte de los autobuses interurbanos en esta legislatura, al menos hagan un esfuerzo extra en puntos muy concretos. Ustedes reciben cartas de alcaldes y alcaldesas constantemente indicando que claramente necesitan una mejora y cuestiones puntuales que hay que solucionar. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le queda aún medio minuto, señor Pastor; no sé si quiere hacer uso o le cede todo el tiempo al señor Urrecho. (*Pausa.*) Muy bien, pues tiene usted tres minutos y medio. Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias. El esfuerzo que estamos haciendo en la Dirección General de Carreteras y en el consorcio es muy importante, y se lo voy a decir en las actuaciones que estamos trabajando. Por una parte, desde la perspectiva del sistema seguro preconizado por la Unión Europea para la gestión de la seguridad viaria, desde esta dirección general se ha abierto un área de trabajo para abordar específicamente la

seguridad de los peatones como usuarios vulnerables, estudiando, de manera transversal y global, la seguridad de los peatones con el objetivo de disponer de un sistema de gestión específico como usuarios vulnerables. Esta línea de trabajo se enmarca dentro de la estrategia de seguridad vial que está elaborando la Comunidad de Madrid con un horizonte temporal hasta 2030 y con la implicación de todos los sectores relacionados con la seguridad vial. Por otra parte, también estamos en marcha con una guía para la moderación de la velocidad, con criterios generales en cruces peatonales en la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, y la guía facilitará el tratamiento de los puntos más conflictivos, que incluyen las ubicaciones de las paradas de autobús. También está en marcha, y está recientemente adjudicado, el acuerdo marco de accesibilidad peatonal, que recoge y desarrolla itinerarios peatonales accesibles hacia las paradas que actualmente no cuentan con ellas y una estrategia de acondicionamiento de travesías donde, entre otros parámetros, está mejorar la disposición y equipamiento de las paradas de autobús presentes en las mismas. Y también, con un horizonte a medio plazo, para abordar con rigor la casuística específica de estas paradas de autobús, la Dirección General de Carreteras está realizando un inventario propio de las paradas de autobús ubicadas en la red de carreteras autonómicas que permita caracterizarlas no solo desde el punto de vista vial sino también en cuanto a su accesibilidad. Así, para cada parada se va a inventariar su configuración con el entorno donde están ubicadas, así como los datos relativos a equipamiento y existencia de itinerarios y cruces peatonales para el acceso a las paradas. Se indicarán las características de la carretera en el tramo donde se encuentran emplazadas, las condiciones de visibilidad, señalización, velocidad del tramo o medidas especiales para su moderación, adelantamiento en el entorno de la parada, entre otros. Una vez inventariadas, se analizarán los datos obtenidos conjuntamente con los datos de siniestralidad con el objeto de extraer conclusiones.

Y todas estas actuaciones que le he dicho no significan que no se hayan atendido las incidencias que han ido surgiendo. Este centro directivo, la Dirección General de Carreteras, está perfectamente coordinado con el Consorcio Regional de Transportes, de manera que este traslada con frecuencia peticiones ante las que se puede convenir realizar actuaciones de mejora en las carreteras para las paradas de autobús. Así, desde la Dirección General de Carreteras se han ampliado aceras para paradas de bus, se han ejecutado refugios, apartaderos e incluso reubicaciones de paradas por ordenaciones de accesos en las que se reúnen ambos sentidos, de manera que no haya que cruzar la carretera para acceder a las mismas. En definitiva, la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid es consciente de la importancia que tienen las paradas de bus dentro del sistema del transporte en la región, trabaja en el ámbito de sus competencias, en coordinación con el consorcio, para que las condiciones de las mismas sean adecuadas, y con todos los ayuntamientos, alcaldes y usuarios, que nos hacen sus peticiones y con los que estamos permanentemente en contacto para solucionar los problemas y evitar que se produzcan accidentes en las mismas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho, y muchas gracias por haber comparecido hoy con nosotros esta mañana; que tenga buena jornada. Y ya pasamos al último punto.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

(Pausa.) ¿Señor Pérez?

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Me gustaría hacer dos ruegos: uno, a la Mesa de la comisión, si pudiera, por favor, trasladar al alcalde que ha rechazado la comparecencia...; bueno, que ni siquiera ha dado explicaciones. No sé si pueden, por lo menos, indicarle el desacuerdo con este grupo parlamentario, porque él mismo se ha negado a reunirse con nosotros y por eso habíamos pedido que viniese aquí, porque era la única forma que teníamos de intentar solucionar el problema que tenemos en San Fernando de Henares y que nos contase, y se ha negado. Y el segundo ruego es al Partido Socialista, que no quiere hablar de esto; pues que deje de hablar de este tema ya, en lo que queda de legislatura, y que nos deje a otros solucionarlo, ya que ellos no están dispuestos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, señor Pérez, sí. Bueno, él realmente no ha rechazado, simplemente no ha contestado porque no tiene obligación de...

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Pues eso.

El Sr. **PRESIDENTE**: Entonces, claro, es distinto. Por otro lado, quería indicarles también yo, como ruego, que para las siguientes iniciativas tengamos la contestación previa antes de activarlas; con lo cual, pediría que nadie introdujera ninguna iniciativa "en su caso" si no hay una respuesta del 211 de aquí en adelante, y así no nos ocurrirán este tipo de situaciones. Y nada más. Muchas gracias. *(Rumores.)* Le recuerdo que son ruegos y preguntas.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: De hecho, mi ruego era anterior incluso al ruego del Grupo Parlamentario Vox. Es verdad que el sistema parlamentario es complejo, y hay que entenderlo, pero yo tampoco sabía muy bien por qué aparecía una comparecencia de alguien que no había contestado en un orden del día, generando muchísima confusión, entre otras la del partido político Vox. Entonces, yo creo que, por dejarlo claro, usted lo ha dicho al principio de la comisión y lo acaba de hacer ahora mismo también, pero yo creo que nos podríamos abstener, todos, en las intervenciones que hagamos, de hablar de un orden del día que se ha compuesto de una forma que no ha sido la apropiada y que ha hecho publicidad de algo que no ha ocurrido. Entonces, aparte de que, efectivamente, cuando uno invita a alguien tiene que garantizarse que va a venir –totalmente de acuerdo con usted, presidente-, creo que esto del sistema parlamentario, que es complejo, hay que entenderlo; yo estoy en ello también. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias a todos. De todo se aprende, ¿verdad? Buenos días.

(Se levanta la sesión a las 11 horas y 9 minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es



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

Asamblea de Madrid