

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 339

4 de noviembre de 2022

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 4 de noviembre de 2022

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-3033/2022 RGEP.23371. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: coste de las obras de la carretera M-600, que se pusieron en marcha el pasado mes de mayo.

2.- PCOC-2555/2022 RGEP.20416. 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 situación en que se encuentra la ejecución de la ampliación de la línea 3 de Metro.

3.- C-1736/2022 RGEF.23092. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al objeto de informar sobre posición de su Federación sobre el reglamento del taxi. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

4.- PNL-31(XII)/2021 RGEF.9149. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:

1.- Aprobar un Proyecto Integral para abordar la problemática de movilidad del eje M-607, A-1 y M-103.

2.- Aumentar, en la presente Legislatura, las plazas ofertadas en aparcamientos disuasorios.

3.- Establecer en este corredor un Intercambiador Comarcal, que atienda a las necesidades intermodales de los vecinos de la zona norte de la Comunidad de Madrid.

4.- Construir o adecuar una plataforma reservada para autobuses de acceso a Madrid por la M-607.

5.- A través del Consorcio Regional de Transportes de Madrid y en coordinación con los municipios implicados, reestructurar el servicio de autobuses interurbanos en lo referente a horarios, frecuencia y rutas, en concordancia con las necesidades reales de los vecinos de la zona norte de la Comunidad de Madrid, y cuestiones conexas.

5.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas.	19997
- Intervienen el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en sus grupos.....	19997
- Interviene el Sr. Pastor Barahona proponiendo la modificación del orden del día.	19997
— Modificación del orden del día: retirada del punto segundo, PCOC-2555/2022 RGEF.20416.	19997

- **PCOC-3033/2022 RGEF.23371. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: coste de las obras de la carretera M-600, que se pusieron en marcha el pasado mes de mayo.....** 19997
- Interviene el Sr. Calabuig Martínez, formulando la pregunta..... 19998
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta. 19999-20000
- Intervienen el Sr. Calabuig Martínez y el Sr. Director General, ampliando información..... 20000-20001
- **C-1736/2022 RGEF.23092. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al objeto de informar sobre posición de su Federación sobre el reglamento del taxi. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).** 20001
- Exposición del Sr. Presidente de la Federación Profesional del Taxi..... 20001-20006
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Segura Gutiérrez. 20006-20017
- Interviene el Sr. Presidente de la Federación, dando respuesta a los señores portavoces. 20017-20020
- **PNL-31(XII)/2021 RGEF.9149. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:**
- 1.- Aprobar un Proyecto Integral para abordar la problemática de movilidad del eje M-607, A-1 y M-103.**
- 2.- Aumentar, en la presente Legislatura, las plazas ofertadas en aparcamientos disuasorios.**
- 3.- Establecer en este corredor un Intercambiador Comarcal, que atienda a las necesidades intermodales de los vecinos de la zona norte de la Comunidad de Madrid.**
- 4.- Construir o adecuar una plataforma reservada para autobuses de acceso a Madrid por la M-607.**

5.- A través del Consorcio Regional de Transportes de Madrid y en coordinación con los municipios implicados, reestructurar el servicio de autobuses interurbanos en lo referente a horarios, frecuencia y rutas, en concordancia con las necesidades reales de los vecinos de la zona norte de la Comunidad de Madrid, y cuestiones conexas.	20021
- Interviene el Sr. Sánchez Pérez, en defensa de la proposición no de ley.	20021-20022
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Ramos Sánchez.	20023-20029
- Interviene, en turno de réplica, el Sr. Sánchez Pérez.	20029-20030
- Intervienen, en turno de dúplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Ramos Sánchez.	20030-20032
- Votación y rechazo de la proposición no de ley.	20032
— Ruegos y preguntas.	20032
- No se formulan ruegos ni preguntas.	20032
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 10 minutos.	20032

(Se abre la sesión a las 9 horas).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras a las 9 horas del día 4 de noviembre de 2022. Antes de cumplimentar el orden del día previsto, ruego, por favor, a los portavoces de los grupos parlamentarios que comuniquen, en su caso, las sustituciones existentes. ¿Por unidas Podemos? *(Pausa.)* No. ¿Vox? *(Pausa.)* No. ¿Grupo Socialista? *(Pausa.)* ¿Más Madrid, Alejandro?

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: A doña María Acín la van a sustituir en la votación, pero en este momento todavía no sé por parte de qué diputado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, en el momento de la votación, lo volvemos a retomar. ¿Grupo Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: No tenemos ninguna sustitución.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Gracias, señorías. Ahora, como cuestión preliminar, le voy a dar la palabra al señor Pastor Barahona para proponer una alteración del orden del día. Tiene usted la palabra, señor Pastor Barahona.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, gracias, presidente. Tan solo decir en nombre del Grupo Parlamentario Socialista que vamos a retirar el punto segundo del orden del día, tal y como hablamos ayer. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. En consecuencia, en aplicación del artículo 107.3 del Reglamento de la Asamblea, decae la PCOC 2555/22, archivándose sin ulterior trámite. A continuación procedemos a cumplimentar el orden del día con la modificación indicada, empezando con el punto primero.

PCOC-3033/2022 RGEF.23371. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: coste de las obras de la carretera M-600, que se pusieron en marcha el pasado mes de mayo.

Ruego, por favor, al señor Urrecho que se incorpore a la mesa. Voy a recordar una vez a lo largo de la sesión que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo de tramitación de la pregunta no podrá exceder de diez minutos, disponiendo el diputado de cinco minutos y otros cinco minutos el representante del Gobierno, repartido en el tiempo de intervención de cada uno en tres turnos. Como ya he dicho, comparece para dar contestación el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho, a quien damos la bienvenida. Para formular la pregunta tiene la palabra el diputado del Grupo Parlamentario Vox, señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente. Muchas gracias, don Jorge, por comparecer; sabe usted que este es un tema que a nosotros nos preocupa muchísimo, la M-600, pero le recuerdo que el señor consejero de Transportes e Infraestructuras, don David Pérez, en el pleno del día 4 de noviembre del año pasado, de 2021, manifestó este importante anuncio, textualmente: quiero aprovechar para hacer un anuncio muy esperado por muchos madrileños; la Comunidad de Madrid va a desdoblarse la M-600 en todo su trazado, que discurre entre Guadarrama y Navalcarnero. Dice el Diario de Sesiones de ese día que se oyeron aplausos, evidentemente, por parte del Grupo Popular. Sin embargo, en Vox, principalmente mi portavoz y yo, nos miramos con mirada de sorpresa, estupor, estupefacción y sobre todo fue de desconcierto. Por supuesto, después de dar las gracias a sus compañeros del Grupo Popular continuó: esta es una reivindicación histórica, una petición que nos han transmitido alcaldes como los de San Lorenzo, Valdemorillo, Villanueva de la Cañada, Guadarrama o Sevilla la Nueva, y también muchos usuarios. Solucionaremos los problemas del intenso tráfico, pero también actuaremos en los puntos más problemáticos a nivel de accidentes, especialmente los diez primeros kilómetros -a los que se refiere la pregunta- y los existentes entre el p.k. 20 y el p.k. 35. Mientras este desdoblamiento se realiza, vamos a adoptar medidas inmediatas para actuar en esos puntos más problemáticos. Esta es la instrucción que me ha dado la presidenta y eso es lo que ya he transmitido a la dirección general -o sea, a usted- para que proceda a iniciar los trabajos de esa obra tan importante y tan necesaria.

Como bien saben sus señorías, y usted también, señor director general, el desdoblamiento, la ampliación o, en resumen, las obras necesarias para ampliar la capacidad de tráfico y mejorar la seguridad, porque desgraciadamente es una de las que tiene mayor siniestrabilidad de la comunidad, ha sido una prioridad para este grupo parlamentario y para los antiguos alcaldes de San Lorenzo. A lo largo de este verano han iniciado una serie de obras de iluminación y seguridad con chapas biondas en el tramo entre el Hospital de San Lorenzo y la zona del Valle de los Caídos o de Cuelgamuros; todas las luminarias en ese tramo a día de hoy están apagadas. Si uno va e intenta contar las luces, el número de luminarias, no tiene tiempo de contarlas; ¡están tan próximas!, ahora, todas apagadas. Podríamos considerar esta actuación como lo manifestado por el consejero aquel día en el pleno con euforia y optimismo como "actuaremos en los puntos más problemáticos a nivel de accidentes, especialmente en esos diez primeros kilómetros". ¿Estas son las primeras -amplió un poco la pregunta- actuaciones preliminares al desdoblamiento o mejora de la carretera? Como le he dicho, están apagadas y ayer me confirmaron que seguían apagadas, pero parece que van como a 20 o 25 metros una de otra; ahora, si se iluminan todas, ni el Bernabéu, ¡ni el Bernabéu! Así que espero que, aparte de contestar a mi pregunta de cuánto ha costado, que nos va a contestar, hombre, también que me amplíe un poquito más, si hay alguna actuación más al respecto sobre esa carretera, porque yo tengo más PCOC para hacer, pero si no me lo aclara, las seguiré metiendo -yo soy muy pesado- hasta que logremos enterarnos si se hace un desdoblamiento, si se amplía o no. Ya le dejo todo el tiempo para usted, señor director general; muchísimas gracias por su atención y por la paciencia de todos ustedes.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig. A continuación, para responder a la pregunta, le doy la palabra al señor Urrecho.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias, presidente. Muy buenos días a todas sus señorías. Contesto, por supuesto, a su pregunta y le doy todo tipo de información, aparte del coste o la inversión que han supuesto estas primeras actuaciones. Yo le quiero decir que, desde que lo dijo el consejero, que nos lo transmitió, ha sido una de nuestras principales prioridades para la Dirección General de Carreteras, porque, como ya he tenido ocasión de poder contestar en varias ocasiones en esta comisión a preguntas de varios grupos parlamentarios, sí que había un problema, no podíamos no hacer nada y entonces nos hemos puesto a trabajar. Lo que le quiero decir es que, como he dicho, la carretera M- 600 forma parte de la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, tiene 52 kilómetros y, desde esa fecha, desde el 11 de noviembre en la que el consejero lo anunció en esta Asamblea, pues nos hemos puesto a trabajar.

Como usted sabe, hacer unos estudios no es algo inmediato sino que se necesita -digamos- unas actuaciones muy importantes y sobre todo dilatadas en el tiempo, pero sí que es verdad que nosotros hemos actuado fundamentalmente a tres niveles: primero, a corto plazo, que es lo que de alguna forma voy a contestar a su pregunta y voy a ampliarlo, porque lo que queríamos hacer, mientras se empezaban, se preparaban y se realizaban los estudios necesarios para esa duplicación y ese aumento de la capacidad, sí queríamos actuar a corto plazo, sobre todo en cinco tramos de concentración de siniestralidad existentes en toda la carretera, más una serie de actuaciones de mejora de conservación en toda la M-600. También había una serie de actuaciones a medio plazo, que eran sobre todo medidas para homogeneizar todo el corredor; es decir, revisión de rasantes, peraltes, tramos de adelantamiento, estudios de accesos a intersecciones, glorietas, o también el tratamiento de los vulnerables, en el sentido de los motoristas, de los carriles bici... Luego, también a largo plazo, que eran sobre todo los estudios de las posibles ampliaciones y aumento de capacidad.

El pasado 9 de mayo, el consejero tuvo una reunión con todos los alcaldes implicados en este importante corredor, en la cual estuvieron pues prácticamente todos los alcaldes, el de Brunete, El Escorial, Guadarrama, San Lorenzo, Sevilla la Nueva, Villanueva de la Cañada, concejales también de San Lorenzo, de Brunete, Navalcarnero y Valdemorillo, donde expresó y explicó todas las actuaciones que íbamos a realizar. Fundamentalmente lo que hemos hecho en esta primera fase son actuaciones en los balizamientos existentes, instalando captafaros en el suelo, instalación y renovación de paneles direccionales, repintado de bordillos, sustitución de captafaros, limpieza de los sistemas de protección existentes, la adecuación a la normativa de la señalización vertical, iluminación, proteger las luminarias con nuevas biondas, y todo esto ha ascendido a una inversión de 1.739.078,49 euros.

Voy a ser un poco más concreto. Por ejemplo, en el balizamiento, los captafaros; hemos instalado en la totalidad los captafaros horizontales, que son los llamados ojos de gato, en todas las rotondas, isletas. Se han colocado 4.000 unidades de captafaros verticales de bionda y 4.000 unidades de captafaros horizontales. En cuanto a paneles direccionales, se han cambiado todos los paneles direccionales de las rotondas que estaban en mal estado por otros nuevos y, en aquellas rotondas que no tenían, se han instalado; hemos instalado 192 unidades. En señalización vertical hemos sustituido todas aquellas señalizaciones que estaban en mal estado; hemos colocado más de

500 nuevas señalizaciones, aparte de otras señalizaciones verticales con diodos led intermitentes de alta intensidad, con alimentación solar, en aquellos puntos conflictivos de la carretera para que fueran más visibles por parte de los conductores. Respecto a marcas viales, el objetivo era aumentar la seguridad, eficacia y comodidad de la conducción, y hemos terminado de pintar las marcas viales de toda la carretera M-600, desde el kilómetro 5 hasta el final, que en esos cinco primeros el año anterior habíamos rehabilitado todo el firme y habíamos pintado de nuevo; en total hemos pintado más de 319.000 metros. También en todas las rotondas hemos pintado bordillos, todos los bordillos, alternando en blanco y negro para mayor visibilidad, lo que ha supuesto más de 10.000 metros de pintura. En cuanto a sistemas de contención, hemos puesto más de 9.000 metros de nueva bionda, sobre todo en aquellos sitios donde hemos puesto nueva iluminación y en aquellos sitios en los que era necesario.

Luego, la iluminación; usted se interesa por la iluminación. La verdad es que hemos colocado toda la iluminación entre el primer tramo, entre la AP-6 y San Lorenzo de El Escorial, y sobre todo con dos objetivos: hemos sustituido en aquellas luminarias existentes en toda la M-600...

El Sr. **PRESIDENTE**: Queda un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Hemos sustituido el vapor por led; hemos puesto todo ledes y en ese tramo hemos puesto la iluminación de acuerdo con la normativa, con ledes. Hemos colocado más de 652 nuevas luminarias en ese tramo, y si no lo hemos iluminado es porque Iberdrola de momento no nos ha dado la acometida y estamos luchando con Iberdrola desde prácticamente agosto o septiembre. Estamos intentando que nos la den; está todo preparado para la iluminación y estamos presionando.

Bueno, también le quería decir que en todas las glorietas hemos iluminado y también 200 metros antes de las glorietas para que haya una mayor seguridad en las mismas. Hemos gastado 1.700.000, pero seguimos actuando en la siguiente fase, que es la finalización de la primera fase de los estudios para la posible duplicación.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general; le agradecemos mucho su presencia esta mañana aquí, en la Comisión de Transportes, gracias por sus explicaciones, y que tenga una buena jornada...

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Presidente, me queda muy poquito; voy a usar quince segundos, si no le importa.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, es que yo le había dado su minuto a él... *(Risas)*.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: ¡Ah, pero eso no me lo ha dicho usted a mí!

El Sr. **PRESIDENTE**: Porque usted lo ha dicho al principio... A ver, por cortesía, pero poco tiempo, por favor.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, presidente. Sabía que por cortesía me lo iba a dar usted; muchas gracias, Dios se lo pague. Estamos hablando del desdoblamiento, y me están dejando a largo plazo -de los tres que puede haber- el inicio de los estudios. ¡Hombre, mientras que están con medio y corto, empiecen los estudios ya!, ¡a ver si da para algo! Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Ya hemos empezado la primera fase de los estudios; estamos con ellos desde noviembre...

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, yo creo que esto se puede resolver en otra pregunta...

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: ¡No, si tengo más!

El Sr. **PRESIDENTE**: Como ha comentado usted, señor Calabuig; con lo cual, le animo a que, si queremos seguir debatiendo...

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Y muchas gracias, señor director general.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, seguimos con el punto segundo.

C-1736/2022 RGEP.23092. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al objeto de informar sobre posición de su Federación sobre el reglamento del taxi. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

Ruego al señor presidente de la Federación Profesional del Taxi que se incorpore a la mesa. *(Pausa.)* Saludamos a don Julio y a todos los invitados que hoy están aquí presentes en la comisión. Comenzamos dándole los buenos días y le vamos a dar un tiempo de quince minutos; me gustaría que fuéramos muy estrictos con los tiempos, así que, si quiere, si le apetece, se lo recuerdo cuando le quede un minuto.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI** (Sanz García): Muchas gracias. Se quedan cortos los quince minutos, pero voy a intentar concretar ligeramente. Bueno, en principio, muchas gracias y un saludo, presidente, secretario, letrada, diputados y compañeros que me acompañan en esta comparecencia, también para los compañeros que en la sala contigua están siguiendo la comparecencia. Quiero agradecer también especialmente al Grupo Parlamentario Unidas Podemos la deferencia que ha tenido en llamarnos a esta comparecencia.

Bueno, es un orgullo para esta persona el representar a los compañeros y hablar en nombre del colectivo del taxi de Madrid; soy Julio Sanz García, presidente de la Federación Profesional del Taxi, asociación mayoritaria con el 62,4 por ciento de representación en el Comité Regional de Transportes. Antes de nada, voy a pedir disculpas si en el desarrollo de la comparecencia alguien se

siente molesto, agraviado o contrariado por mis palabras; no es mi objetivo, pero entiendan que al fin y al cabo somos taxistas que expresamos nuestro tremendo malestar en las circunstancias actuales.

Ante la cuestión de la posición de la Federación Profesional del Taxi sobre el reglamento que está propuesto para debate, estudio y aprobación, me gustaría contextualizar un poco la situación en la que se encuentra el colectivo después de los hechos ocurridos últimamente. Yo he tenido la ocasión hace ocho meses de comparecer también en esta comisión para un poco alertar de la situación tan grave que se nos venía con una modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, donde, después de 24 años de vigencia, por unas prisas motivadas por presiones de plataformas de propietarios de VTC, hubo que tramitarla por un procedimiento de urgencia y por lectura única, algo que, desde luego, aleja mucho las posibilidades de poder hacer grande, debatir y discutir lo que es esa ley. Se apuraron cuatro años de una normativa que desde la LOTT permitía hacer transporte urbano en unos determinados tipos de vehículos y, con calzador y de una forma que nosotros entendemos totalmente poco democrática, se llevó a cabo la aprobación de esa ley.

Esa ley es un traje a medida a una modalidad de transporte que desde luego hace mucho daño al colectivo. Bueno, la aprobación fue poco menos que un rodillo, en lectura única, por el grupo de gobierno, y luego también apoyada por una postura bajo nuestro punto de vista ruin y mezquina de grupos que no estaban a favor de la misma pero que con su abstención propiciaron su aprobación. Esto es el poco -y varias veces lo voy a comentar en la comparecencia, si me da tiempo- valor que tiene la palabra para algunos políticos; o sea, icero! Si días anteriores argumentaban que iban a votar en contra, porque entendían que era una ley lesiva para el colectivo del taxi, pues luego se pusieron de perfil y consiguieron que se aprobara una ley que hizo mucho daño al colectivo. Pero no va a quedar ahí; a esa ley que metieron con calzador ya se ha planteado un recurso de inconstitucionalidad que ha sido admitido a trámite; luego, tenemos recorrido y ya veremos a ver dónde termina esa ley. Además, ha sido admitido a trámite y ha sido recurrido por 54 diputados, no por los 120 que realmente deberían haber recurrido esa norma del Estado. Ya nos hubiera gustado que también hubiera sido planteado ese recurso al Constitucional por los que verdaderamente tenían capacidad, con 120 diputados, para haberlo admitido; pero, bueno, el caso es que se consiguió la oportunidad de que el Constitucional ahora pudiera dirimir sobre esa ley. Bueno, está admitido a trámite y ya veremos a ver.

También esa ley está en Europa ahora mismo, porque hay una denuncia, también admitida a trámite, por la Comisión Europea en cuanto a lo que se puede entender como unos determinados favores del Estado, llámese Estado ahora mismo a la Comunidad de Madrid, Gobierno de la comunidad; favores hacia una determinada modalidad de transporte. De prosperar ese recurso, las indemnizaciones y compensaciones hacia el colectivo del taxi van a ser millonarias; ya se lo anticipo, y tendrá que hacer frente lo que es la Comunidad de Madrid.

Contextualizando esto, el colectivo esto no lo olvida; desde luego que lo vamos a tener muy presente y además algunos nos vamos a encargar de seguir recordárselo, por lo menos hasta el día 28 de mayo del año que viene. Esta ley ahora mismo podría quedar en el olvido, por los hechos que

han acontecido posteriormente, no solo dando viabilidad a un transporte paralelo al del taxi, sino que lo que se pretende es desregular y eliminar toda la regulación y reglamentación que ahora mismo ordena lo que es el servicio del taxi. No solamente el sector del taxi tiene que transigir con este daño que ha padecido en estos últimos meses, sino que ahora mismo se quieren cargar y se quieren eliminar las bases y la estructura del reglamento, que está vigente desde el año 2019. Fíjense, un reglamento del año 79, que necesitó 26 años para aprobarse en 2005, que posteriormente desde 2005 se renueva en 2019, y ese reglamento de 2019, que ahora es perfectamente válido, porque el Supremo ha declarado la validez del mismo, en tres años se quiere cambiar, pero se quiere cambiar de la forma más burda, tramposa y contraria a los intereses del sector; una nueva mentira más del poco valor que tienen las palabras de algunos políticos. Cuando accedió este equipo de gobierno a la Comunidad de Madrid, fue nombrado consejero de Transportes David Pérez, y el director general que compareció hace unos días aquí, José Luis Fernández-Quejo del Pozo, ya nos avisó de que tenían serios problemas con ese reglamento, que no iba a pasar la denuncia en el recurso al Tribunal Supremo y que iban a redactar un nuevo texto, ipero ese texto no iba a cambiar nada!, ese texto no iba a cambiar nada, no iba a alterar; lo iban a hacer bien, porque el anterior equipo de gobierno de Ángel Garrido había hecho una chapuza -son sus palabras- y ahora ellos lo iban a hacer bien, ipero no iban a cambiar nada!, iban a dejarlo como estaba, solamente lo iban a hacer bien. Bueno, como digo, las palabras de algunos políticos, icero!

Bueno, ¿en qué quieren cambiar esta estructura del reglamento? Fíjense, les voy a decir solamente cuatro factores nada más: quieren eliminar los días de descanso, vacaciones y periodos de libranza; nos van a permitir trabajar 365 días al año. Quieren eliminar las jornadas máximas de trabajo; nos van a permitir trabajar 24 horas al día. Estamos en el siglo XXI, en 2022, y nos van a permitir trabajar 24 horas al día 365 días al año. Van a permitir aumentar, en este caso, el número de licencias; si ahora mismo son 3 licencias por titular, persona física, quieren aumentarlo a 50 licencias por titular y persona jurídica. ¡Fíjense la ingeniería financiera y lo que dan a algunos el cincuenta, cincuenta y cincuenta con pequeñas sociedades! Desde luego, basta conocer la estructura de un sector como el del taxi en la Comunidad de Madrid, donde el 95 por ciento de los titulares de licencia lo son de una sola licencia, ide una sola licencia!, y con eso funcionan, viven y dan un servicio de mucha calidad. También se va a permitir descuentos en las tarifas; se va a permitir esa libre competencia eliminando ese precepto tan correcto, tan justo y equilibrado que es aplicar la misma tarifa a todos.

¿Con estas cuatro cuestiones ustedes verdaderamente se creen que este reglamento está hecho para los taxistas o le digo yo para quién están hechas estas modificaciones del reglamento? ¡Es sencillo!, es para las plataformas, para las grandes empresas y para todos aquellos que quieran eliminar el autónomo del taxi, ¡es evidente! Bueno, pues ante esto, nosotros pretendemos negarnos a estas cuestiones. Nosotros, frente a lo que viene diciendo el Gobierno de la Comunidad de Madrid, argumentando que el taxista va a ganar un 60 por ciento más... Un 60 por ciento más se vio rebajado en el penúltimo pleno, donde ya la presidenta hablaba de un 40 por ciento más con estas nuevas condiciones. Pero es que el director general de Transportes hace unos días, aquí en la comparecencia,

lo dijo muy claro: el taxista va a ganar lo mismo trabajando más tiempo. Eso es evidente y eso es que la demanda de taxi no va a aumentar porque estemos todos tirados en las calles de Madrid.

Bueno, pues lo que es curioso y lo que se debe hacer a la hora de sacar cambios normativos que afecten a la estructura de un sector es hablar con datos, hablar con informes, hablar con estudios, hablar con coherencia y no lanzar cifras sin ningún soporte. Mire, nosotros simplemente vamos a plantear tres cuestiones, si tengo tiempo, que voy muy deprisa y disculpen, pero es que quince minutos... Ya llevamos casi diez y se nos acaba muy rápido. Mire, es conveniente en estas cuestiones escuchar por lo menos tres factores: hay que escuchar al sector, hay que escuchar a los taxistas; hay que escuchar a los usuarios, hay que ponerlos en el centro del problema, ino se ha escuchado a los usuarios!; y hay que aprender de aquellos que han cometido errores anteriormente. El pasado jueves 13 y viernes 14 se convocó a un referéndum al sector, abierto, para todos, en un procedimiento impecable, iimpecable!, donde votaron los compañeros a estas cuatro cuestiones que he enunciado, estos cambios fundamentales, y donde de forma abrumadora, cerca de 9.000 taxistas de los 16.000 que componen las licencias en la Comunidad de Madrid, cerca de 9.000 taxistas, de forma abrumadora, con porcentajes de más del 90 por ciento, se pronunciaron en contra de estas medidas, ide forma abrumadora!

Este reglamento también vino avalado por la asociación mayoritaria, en este caso la Federación Profesional del Taxi, por compañeros de otras asociaciones, como Élite Taxi, como Taxi Project, como por todas esas pequeñas asociaciones que también están muy preocupadas por esto, y dieron unos resultados abrumadores; resultados que fueron cuestionados por el director general de Transportes, José Luis Fernández-Quejo del Pozo, Pepón, como dice que le gusta que le llamen, y no es peyorativo, es como le conocen todos y como él nos dice que le llamemos, Pepón, el director general de Transportes, se permite... (*Rumores.*) ¿Perdón? (*Rumores.*) ¡Ah, no! Por eso, que no quiero descalificar. Se permite poner en cuestión o dudar de este referéndum; isi fue impecable, hay un acta notarial! Es muy sencillo, si lo pone en duda, la Comunidad de Madrid, la Dirección General de Transportes, tienen instrumentos, tienen herramientas, tienen medios, tienen datos, itienen todo para realizar ellos esa consulta al sector! Es sencillo, si quieren hacer un texto que no vaya en contra... Si la misma presidenta lo ha dicho: no vamos a ir en contra del sector. Se ha pronunciado protaxi. Bueno, pues que hagan una consulta al sector y que se haga, teniendo en cuenta a los usuarios y aprendiendo de experiencias donde ya se han producido desregulaciones y desreglamentaciones, si es que conviene, porque ahora mismo las circunstancias no obligan a hacer ningún reglamento; el reglamento de 2019 es perfectamente válido, ilo ha dicho el Supremo! Se puede quedar como está; las ordenanzas municipales de los ciento setenta y tantos municipios que componen la Comunidad de Madrid se han adaptado a ese reglamento y no necesita ninguna alteración. Bueno, pues en ese referéndum, como digo, immaculado, transparente y participativo, con más de cerca de 9.000 taxistas, las respuestas fueron abrumadoras, más del noventa y tantos por ciento está en contra de esos cambios.

Cuando nosotros hablamos de que hay que preguntar y pulsar también la opinión de los usuarios, nosotros periódicamente hacemos también encuestas y estudios sobre la valoración y la

percepción que los usuarios tienen del servicio del taxi; a lo mejor les estoy dando una pista y a lo mejor no venía mal que hiciesen ustedes estudios y encuestas sobre la percepción que tenemos los ciudadanos sobre la labor de los políticos, sobre todo en algunos foros, ino estaría mal! A lo mejor algún día lo hacen. Bueno, pues les voy a decir de forma muy esquemática, porque no dispongo de mucho tiempo, algunas de las conclusiones que realiza la empresa Sigma Dos de unas consultas a los usuarios y que son muy recientes, son de junio de este año, no son muy atrasadas. Dice el usuario: hay una amplia visibilidad del taxi como servicio público regulado por las Administraciones, un 84 por ciento. Hay una amplia expectativa respecto a que desde las Administraciones públicas se establezcan medidas que aseguren la continuidad del taxi como servicio público, un 79 por ciento. La inmediatez y rapidez para conseguir un taxi en la calle, así como la mayor profesionalidad, experiencia de sus conductores y también la mayor seguridad y conocimiento de las calles son los principales motivos que impulsan a los madrileños a utilizar este servicio frente a otras modalidades de transporte. Los madrileños atribuyen mayores cualidades al servicio del taxi frente a otras modalidades de transporte; mejor conocimiento de las calles para ir por la ruta más adecuada, más profesionalidad, más experiencia de los conductores, más inmediatez, más rapidez para acceder al servicio, menos errores o equivocaciones en la ruta, más seguridad, más facilidad para obtener facturas o recibos de viaje y más opciones para hacer una reclamación. ¡Qué bonito que se pueda reclamar en los servicios que prestan los servicios públicos!

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

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI** (Sanz García): Y más de la mitad de la población cree que, al estar menos regulado que el taxi, en otras modalidades de transporte están menos protegidos ante posibles problemas o discrepancias en el servicio ofrecido. Esto lo dicen los usuarios; están satisfechos con el servicio del taxi, no demandan una desregulación ni una desreglamentación.

En cuanto a experiencias anteriores, bueno, pues es importante ver qué ha pasado donde se ha desregulado y donde se ha desreglamentado el taxi. Esto no es algo nuevo; en ocasiones también se han hecho experimentos, pero experimentos que han resultado muy caros. Federación Internacional de los Trabajadores de Transporte, ITF; esta organización, que fue fundada en 1896, que tiene unos cuantos años -126 concretamente-, agrupa 700 sindicatos y 150 países, más de 20 millones de trabajadoras y trabajadores están en la ITF, y la ITF publica un estudio sobre la desreglamentación de los taxis en los años ochenta y noventa...

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya se ha acabado el tiempo, señor Sanz; de todas maneras, tiene usted luego diez minutos más.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI** (Sanz García): Pues me he quedado por la mitad; ¿no me puede prestar alguien algunos minutillos?

El Sr. **PRESIDENTE**: No, es que aquí el asunto de que te presto o no te presto...; cada uno agota su tiempo o no agota su tiempo. A veces somos un poco flexibles por dar un poco más de

tiempo; si acaso, al final, en la última intervención, lo podemos hacer, pero cada uno que agote su tiempo o no lo agote, lo que quiera.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI** (Sanz García): De acuerdo. Se lo agradezco, y en el tiempo de réplica podré introducir seguramente algunas cuestiones. Muchas gracias y disculpe.

El Sr. **PRESIDENTE**: Nada, seguimos. A continuación es el turno de los grupos parlamentarios por un tiempo de diez minutos. Entiendo que es el señor Moreno, ¿verdad?

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días, presidente. Buenos días diputados, y buenos días y muchas gracias a don Julio Sanz, representante del sector del taxi de Madrid. Yo creo que esta comparecencia era algo absolutamente obligado porque es la hora de que hablen ustedes y nos cuenten qué situación están viviendo y qué opinan del reglamento de la Ley 5/2022, la conocida como ley Uber, de la agresión que está recibiendo el sector del taxi. Hemos hablado los demás, ha hablado hasta la presidenta, incluso con palabras de amor, aunque las acompaña esas palabras por hechos que en la práctica significan una puñalada traperera para 25.000 familias.

Usted nos ha contado cuál es la situación del taxi; nos ha recordado temas que son muy evidentes y que nunca se pueden olvidar: es un servicio público de interés general y social, como viene funcionando y como reconocen los tribunales, incluido el Tribunal Supremo. Nos ha recordado también la alta calidad que tiene el sector del taxi; hoy no ha hecho referencia a los rankings internacionales, pero sí ha hecho referencia a una encuesta muy reciente, de junio de 2022, de Sigma Dos, donde los usuarios manifiestan una alta satisfacción, un grado de satisfacción importante por el funcionamiento del taxi. Creo que es absolutamente útil recordar estas cosas porque si no nos perdemos, porque estamos ante un auténtico atropello a un sector fundamental en el transporte público; es un atropello porque rompe los equilibrios que existían y que permitían una convivencia pacífica entre el taxi y los VTC, porque supone un peligro de liberalización abusiva que se nota en esta invasión que se está viviendo en la ciudad de Madrid por parte de los VTC, porque pone fin al statu quo entre los dos sectores, donde había una regulación del taxi y, en la medida en que se ha desregulado y se da barra libre al funcionamiento de las VTC, no se pretende solo mantener la regulación del taxi sino también desregular profundamente el taxi. Se cargan temas tan concretos como la proporcionalidad que había del 1 a 30, y es una norma que no hay por dónde cogerla, no solo en el contenido, en las consecuencias sociales y sobre todo para la calidad del servicio, que hay que insistir mucho en ello, sino también desde el punto de vista del respeto a las normas, a las leyes y a la propia Constitución. El recurso de anticonstitucionalidad que se ha presentado pone de manifiesto que choca claramente con varios artículos, y uno de los principales es el artículo 14, el artículo que debe asegurar la igualdad en el trato entre ciudadanos, entre diferentes sectores, porque en este caso estamos ante una diferenciación de trato arbitraria, porque se favorece al lobby de las grandes plataformas -Uber, Cabify, Bolt- en perjuicio de los pequeños operadores y de los autónomos del taxi; pero también contraviene los artículos 137, 140 y 149, porque invade competencias que están

reguladas en este Estado de las autonomías que tenemos en España por parte de la Administración local, y competencias exclusivas del propio Estado.

Como bien ha recordado, la aprobación de la ley en lectura única fue un trabucazo, fue un auténtico atropello; no permitió un debate, unas enmiendas, un procedimiento democrático. Claro, estamos, por lo tanto, ante una norma que no hay por dónde cogerla ni por las formas ni por el contenido. No voy a insistir en lo que supone de desregulación, de falta de calidad, de no regular el régimen sancionador, lo cual significa que se instaure el imperio de la impunidad en Madrid.

Luego, en el tema del reglamento, como usted bien ha sintetizado, hay cuatro temas que son fundamentales que ponen de manifiesto la desregulación profunda que se pretende, tanto en los horarios, de veinticuatro horas -full time- de funcionamiento en teoría del taxi, pero que solo puede hacer aquellas empresas que además recurren a trabajadores precarios de manera mayoritaria, como el suprimir todo tipo de libranzas, vacaciones, etcétera; también la desregulación de las tarifas a la baja y el aumentar las licencias de forma que no tiene sentido desde el autónomo o el propietario de un taxi, de 3 a 50. Esto es una lógica perversa, porque tendrían que regular las VTC y no desregular el taxi, como se está haciendo aquí.

Me parecen muy importantes también los resultados que ustedes han traído aquí sobre la consulta democrática incuestionable que se ha realizado, donde han participado de forma mayoritaria el sector del taxi con apoyos del orden del 46 o 47 por ciento en contra de esta desregulación. Ante esto, el Gobierno lo que tiene que hacer es tomar nota; no puede hacer otra cosa que no sea tomar nota, aceptar los resultados y sentarse a negociar, porque la democracia es mucho más que depositar un voto en una urna cada cuatro años. Ganar las elecciones no da patente de curso para desregular condiciones que estaban ya establecidas, para desproteger a los trabajadores y a los usuarios, para liquidar servicios públicos, para atentar contra el Estado de bienestar. No se puede gobernar para cuatro multinacionales, que muchas veces, como ellos dicen, son jodidamente ilegales y que a veces dejan muy poco recurso desde el punto de vista de la fiscalidad por la elusión que practican, y dejar tiradas a 25.000 familias.

En resumen, la uberización del transporte interurbano, como pretende esta ley, es un retorno a la esclavitud, porque, cuando se deroga el derecho al trabajo, cuando se desregulan las condiciones en la prestación del servicio, se está apostando por una especie de "sálvese quien pueda", por una ley de la selva, que lo único que hace es favorecer a los más fuertes, y eso es lo contrario a los derechos laborales, a los derechos sociales, al servicio de calidad -insisto mucho en ello- y a la propia democracia. Voy a intentar que me sobre un poco de tiempo para prestárselo a Julio Sanz y quería acabar fundamentalmente haciendo una pregunta: cómo podemos amparar al sector del taxi desde la Asamblea de Madrid, qué se nos pide a los grupos parlamentarios que podamos hacer, porque yo tengo muy claro lo que usted decía, que es perfectamente posible la convivencia entre el sector del taxi y las VTC, como históricamente se ha mostrado, en unas condiciones determinadas de regulación, claro. El Gobierno debería aceptar los resultados, pero no sé si lo va a hacer. Me parece también muy bien la invitación que hace usted de que organice un referéndum para la consulta el

propio Gobierno, pero sobre todo la pregunta es: qué podemos hacer, cómo podemos apoyar al sector del taxi desde los grupos parlamentarios en esta Asamblea, para amparar los derechos de 25.000 familias. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, por un tiempo de diez minutos, el señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, don Julio, por estar hoy aquí una vez más. Bueno, en las comparecencias del 211 justamente los grupos parlamentarios solo podemos pedir aclaraciones, así que yo me voy a intentar ceñir a pedir aclaraciones de lo que usted ha dicho y no soltar yo aquí lo que opino de este tema. Empezando, me he sentido aludido, porque, aunque no ha dicho expresamente Vox, fui yo el que llevé todo esto y me ha llamado ruin, mezquino y ha dicho que he faltado a la palabra. ¿Cuántas veces nos hemos reunido? Nos hemos reunido varias; nos hemos reunido muchas veces. No solamente eso, sino que fuimos nosotros -fui yo concretamente- los precursores de que se hiciese en esta comisión un especial monográfico sobre el tema. Les hemos invitado a venir e incluso han venido ustedes como invitados de Vox muchas veces al pleno, aunque luego lo han utilizado incluso para insultarnos, ¿no? No sé quién es más ruin y mezquino. ¿En todas esas veces que nos hemos reunido, alguna vez le he dicho yo o les ha dicho Vox, o más bien no le hemos dejado claro que bajo ningún concepto nosotros íbamos a permitir que las VTC desapareciesen? Porque en todas las reuniones lo he dejado claro; que en todo este proceso lo que Vox iba a intentar hacer es llegar a un mejor texto, llegar a un mejor acuerdo e intentar mejorar las condiciones de ambos, pero que bajo ningún concepto íbamos a permitir que se destruyese el sector de las VTC, y creo que lo he dejado claro en todas las reuniones que hemos tenido con todo el sector del taxi, tanto con ustedes -y aquí hay varios testigos de esas reuniones- como cuando me he reunido con las VTC; entonces, no sé quién ha faltado a la palabra o quién está mintiendo aquí sobre la actitud de Vox.

Sobre el tema del acuerdo al que se ha llegado, para que usted nos haga alguna aclaración, ¿cuál es el problema que tiene o dónde ve el problema en que la gente pueda tener más de tres licencias? Dicen: el 95 por ciento tiene una. ¡Claro!, ¡porque no se permite!; está capado por ley hasta 3 en Madrid, mientras que en otras comunidades autónomas tienen hasta 50. ¿Cuál es el problema? Incluso con el tema del horario, ustedes dicen: no, es que aquí no vamos a tener vacaciones y se va a trabajar todo el día. ¿Está usted de acuerdo, por ejemplo, con que el metro trabaje 24 horas los fines de semana? ¿Eso significa que el mismo maquinista está las 24 horas todo el fin de semana o es que hay varios maquinistas? El que no tiene que descansar es el coche, al igual que la fábrica; si puede trabajar durante todo el día, pues mejor, ¡sacaré más rendimiento de su producto! Ustedes están haciendo una inversión, que es el vehículo y la licencia, y cuanto más puedan amortizar esa inversión, mejor. Y esto no lo tiene que hacer un solo conductor o un solo taxista; esto es lo que este reglamento va a permitir. Además, con la posibilidad de esta creación de pequeñas empresas, un taxista que pueda tener 10, 15, 20 o 50 licencias, podrá tener a 100 conductores y perfectamente lo podrá tener mucho mejor organizado para garantizar las vacaciones, las libranzas y todos los periodos

de descanso. Es que es bueno para el sector, estas pequeñas empresas, como en todos los sectores de España.

Otra medida que va a traer este reglamento... Por cierto, usted ha hecho una alabanza del reglamento y en 2019 fueron ustedes los que lo llevaron a la justicia; entonces, aclare eso. ¿Ahora le parece bien el reglamento de 2019 cuando fueron ustedes los que lo llevaron a la justicia? ¿Ahora qué ha pasado? Claro, ha cambiado que viene otro reglamento que les gusta menos, ¿no? Este reglamento, una de las cosas que va a permitir, por ejemplo, es que, cuando un taxista tenga el taxi en el taller, en vez de quedarse en casa, porque no puede estar perdiendo dinero, se le pueda dar un vehículo de alquiler y pueda seguir operando. ¿Le parece mal eso? También gracias a este reglamento se van a permitir nuevas homologaciones para que no solamente haya una lista tasada de los vehículos del taxi, que si uno quiere otro taxi tiene que ir a industria y pagar también una fortuna, que, por ejemplo, para los vehículos eléctricos está habiendo un grave problema; ¿también le parece mal?

Claro, ustedes sobre todo dicen el tema de los horarios, de las vacaciones, apelando a que va a ser una especie de esclavitud, pero no, ¡es todo lo contrario! Repito, esto creo que es bueno porque van a poder amortizar más tiempo y se va a poder sacar más rentabilidad, tanto de la licencia como del coche, porque la que no tiene que descansar es la máquina, ¡el taxista claro que sí!, claro que sí tiene que descansar. Luego, ustedes mismos lo han dicho, que muchas veces hay servicio para todos, porque es que, en Madrid, entre la suma de taxis y VTC estamos por debajo de la ratio respecto a los habitantes de otras grandes ciudades de Europa o del mundo, y esto ustedes siguen sin decirlo.

Hablemos del recurso. Ustedes han propuesto un recurso, han sido quienes lo han impulsado, y se han servido de ciertos grupos cuyo único interés -en sus programas políticos- es destruir España, como son Bildu, Esquerra Republicana o Junts per Catalunya. Yo entiendo que usted diga que les hubiese gustado que el Partido Socialista sea el que... Tampoco lo ha dicho directamente, pero bueno, yo creo que ha sido una apelación al Partido Socialista. ¡Pero, claro, es que el Partido Socialista es el causante de todo esto! Porque fue el Partido Socialista, con el decreto Ábalos, el que dio esa competencia a las comunidades autónomas. Entonces, claro, entiendo que no les haya podido respaldar el Partido Socialista, pero, claro, ¿cómo ustedes venden al taxi madrileño que los que supuestamente están defendiendo el taxi madrileño son Bildu y Esquerra Republicana, que lo que quieren es destruir España? ¿Ese es el apoyo que han encontrado? Pues yo creo que se han equivocado ahí; se han equivocado bastante además.

Luego, ayer pasó una cosa curiosa que creo que también les debería hacer reflexionar sobre este recurso. Ayer se votó en la Asamblea si la Asamblea se podía personar en este proceso judicial, y fíjese que la izquierda votó que no, porque la izquierda está en contra -al igual que de la presunción de inocencia, como vemos en otras leyes- de la defensión; es decir, se pone un recurso ante el Constitucional de una ley que se aprobaba aquí, se admite a trámite, se le pregunta a la Asamblea si

quiere presentarse para poder defenderse, ¡y la izquierda vota que no! ¿Estos son los aliados que realmente quiere el sector del taxi?

Yo creo que ustedes, como representantes mayoritarios del taxi -se lo digo de verdad-, se están equivocando; se están equivocando al seguir esta senda y al final lo único que van a hacer es crear una polémica y una confrontación, cuando ese no es el camino. Creo que el camino habría sido realmente seguir esa negociación de acuerdos de reglamentos, que fueron ustedes los primeros que decían que era importante ese reglamento, al igual que el reglamento de las VTC, para conseguir que estos dos reglamentos se aprueben y salgan antes de que acabe esta legislatura, que sean dos reglamento que permitan a ambos sectores poder operar con mayor competitividad, en igualdad de condiciones, poder operar para que se garantice el trabajo de ambos y no intentar paralizar todo con esta política que a lo único que está llevando es a la confusión para muchos taxistas, para muchos usuarios y a la politización de la izquierda, que lo único que quiere hacer es ruido, pero no quiere al final la prosperidad para estos sectores.

Yo siento ser tan duro, pero creo de verdad que todas las negociaciones que hemos tenido y todas las reuniones que hemos mantenido siempre han intentado ser constructivas; seguramente habré sido uno de los portavoces con los que más se han reunido, no solamente con vosotros sino también con otras asociaciones, y creo que siempre he dicho nuestra postura de primeras. Es verdad que hubo un momento en el que se planteó la posibilidad de ir a una tramitación ordinaria de la ley, que eso lo paralizó el Partido Popular porque no quiso habilitar julio, pero nosotros en todo momento dijimos que, antes de la fecha límite del decreto Ábalos, Vox quería que esta ley estuviese aprobada; si no se podía meter todos los acuerdos a los que habíamos llegado por ley, los meteríamos por reglamento. Nos hubiese gustado hacerlo por ley, incluso lo sigo diciendo, que hubiese sido mejor. Nosotros tenemos la fuerza que tenemos, de uno a cinco en este parlamento; es lo que hay. Creo que el reglamento es bueno...

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

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: El Gobierno está cumpliendo con los plazos del reglamento, ha cumplido incluso con todos los acuerdos a que llegamos Vox con el Gobierno, han incluido todo en el reglamento, incluso antes de tiempo, porque dijeron que no podían hacerlo en el tiempo que se les dio y lo han hecho más rápido; así que, en este caso, el Gobierno está cumpliendo perfectamente con eso, un acuerdo de reglamento que también firmaron varias asociaciones del taxi, y estábamos de acuerdo entre todos. Yo le he hecho muchas preguntas, y a ver si usted, en el tiempo que le queda, nos las puede aclarar. Muchas gracias.

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

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, gracias. Buenos días, presidente. Gracias, señor Sanz, por estar aquí una vez más y por aclarar estas cuestiones; estamos seguros de que no será la última vez que usted venga por aquí a esta comisión. Es siempre interesante este tipo de comparencias y

usted ha mencionado muchas cuestiones muy interesantes. Nos quedamos con la reflexión que usted hace sobre la palabra de los políticos, sobre lo que en realidad le diré que yo soy diputado desde hace apenas un año y algo más y ciertamente a veces pienso que vivo aquí, en algunas ocasiones, una especie de distopía, una realidad extraña y paralela, porque incluso cuando escucho a ciertas señorías hablar de hechos tan recientes como los de ayer, ni siquiera se atienen a la realidad.

En cualquier caso, como usted ha mencionado, el mes de junio pasado se aprobó esta modificación legislativa en lectura única, sin debate ninguno, de ningún tipo; se dieron la mano la derecha y la extrema derecha y entre los dos solos y juntos hicieron lo que usted muy bien ha explicado que hicieron. Eso es indiscutible. Para nosotros, para el Partido Socialista, sin duda el taxi es un sector estratégico y esencial del transporte público de nuestra comunidad autónoma y sin duda es un elemento fundamental para afrontar los retos de la movilidad que tenemos por delante; más aún ahora, dentro de esta crisis climática, que algunos todavía niegan, y esta crisis también energética que sufrimos por culpa de la guerra en suelo europeo.

Son ustedes un elemento esencial -ya digo-, y era esencial que hubiese un debate, que, cuando usted compareció aquí hace ocho meses, se tomase nota. Cuando el director general acudió aquí, a esta comisión -iba a hacerlo el consejero, pero el consejero no tiene a bien venir a esta comisión casi nunca; el consejero no dio la cara públicamente en sede parlamentaria, lo hizo el director general-, en aquella sesión no dijo absolutamente nada en sede parlamentaria. Aunque aquí, en este parlamento, en esta distopía que a veces vivimos, sufrimos una realidad paralela en la que no parece haber una separación de poderes, somos una Comisión de Transportes del Legislativo, y aquí está obligado a venir el Ejecutivo y dar explicaciones; como digo, el consejero no vino y el director general no dijo absolutamente nada, no ofreció ni un solo dato. Me parece muy muy relevante lo que usted ha mencionado respecto a los datos, que uno piensa, al menos en el mundo paralelo en el que vive la mayoría de la sociedad, que, cuando se legisla, se legisla en función de los datos, con cierta objetividad, con criterio político, el que se marque, el que se indique, pero se legisla con unos datos. Luego, hablaré de esto, porque datos, datos, realmente...; ya digo que el Gobierno nunca ofrece datos, tampoco a los grupos parlamentarios.

Es verdad que, claro, se legisla en función de unos criterios políticos; el Partido Popular tiene el suyo y la extrema derecha, Vox, tiene el suyo también, y entre los dos, pesen lo que pesen, deciden cosas tan relevantes como el presupuesto de todos los años de esta comunidad autónoma, los dos, ¡juntos!, y los dos conjuntamente deciden cosas tan relevantes como la modificación de esta ley o la futura ley ómnibus, en fin... Usted, que ya peina canas -yo alguna también-, sabe que, le digan lo que le digan, aquí quien está gobernando conjuntamente es el Partido Popular y Vox, y ellos dos son los que hacen. Esto es lo que los ciudadanos madrileños decidieron en las últimas elecciones autonómicas y son los que gobiernan conjuntamente, le digan lo que le digan sobre los presos; y si no, que expliquen cuáles son esos presos y por qué, porque lo que nadie explicó en su momento fue a qué acuerdo llegaron. Desde luego, no fue público, no fue en sede parlamentaria; no se explicó en aquel pleno, no se explicó en aquel debate breve de unos siete minutos por grupo parlamentario, voy a decir absolutamente pequeño, cuando tenía que haberse regulado de otra manera, como se ha

mencionado, a través de enmiendas y debate, como cualquier otra ley, pero nadie lo explicó. Le pregunto a usted, señor Sanz: ¿a ustedes les explicaron a qué acuerdo llegaron la derecha y la extrema derecha? ¿Usted sabe cuál es el documento que firmaron o que hicieron público, si lo hicieron público? Porque, claro, se han dicho tantas cosas... Claro, usted menciona a la presidenta Díaz, a la presidenta de la Comunidad Autónoma de Madrid, sobre si van a ganar el 60 por ciento o el 40 por ciento. Ha dicho cosas muy concretas; efectivamente, cada semana las declaraciones públicas son tan fútiles, tan livianas, que a veces no superan ni el ciclo de 24 horas de la comunicación, ¡y da igual! Por lo visto, a algunos les da igual, porque esto, total, solo son 25.000 familias. En cualquier caso -ya digo-, usted conoce esto.

Ha mencionado también a los consumidores, que es una cuestión que también nos hemos planteado en distintas ocasiones nosotros, si se había consultado a las asociaciones de consumidores. El Gobierno -ya no digo los grupos parlamentarios, que ya le digo yo que tampoco, aquellos que pactaron- no consultó a ninguna asociación de consumidores y usuarios, que formalmente están constituidas y que formalmente participan de órganos de este gobierno autonómico, que rinden cuentas y que informan a las consejerías que participan del Consorcio de Transportes, ¡itampoco! Son muy interesantes los estudios, las encuestas; es verdad que algunas son de parte, que esto de las encuestas ya sabe uno que, en función de quién las hace, pueden dar una cosa u otra, pero el Gobierno debería de tener esa información objetiva, sin duda alguna.

Por volver al director general de Transportes, cuando estuvo aquí recientemente a mí me pareció un disparate, al Partido Socialista le pareció un disparate. Ustedes se organizan, ustedes hacen una consulta, la explica usted perfectamente, 9.000 taxistas participan y aquí se despacha con una especie de mensaje de voz o no sé qué dijo, una cosa que realmente a mí me parece un absoluto despropósito. Pero déjeme que me centre en la transparencia, porque la transparencia es relevante cuando se quieren hacer las cosas bien; si uno no es transparente, si un Gobierno no es transparente, si un consejero de Transportes o una presidenta de la Comunidad de Madrid no son transparentes, siempre es por algo, ¿no? Desde este grupo parlamentario hemos insistido decenas de ocasiones en solicitar información al Gobierno, que, por supuesto, siempre gestiona los tiempos como quiere; uno, en su calidad de diputado, solicita amparo y al final acaba de alguna manera consiguiendo la información, pero este grupo parlamentario solicitó en su momento copia de la documentación e informes técnicos relativos al número de servicios realizados por el servicio público de taxi en la Comunidad de Madrid, decíamos entonces los años 2018, 2019, 2020, 2021, copia de la documentación de informes técnicos, en fin, más que nada para saber si realmente tenían algún tipo de información y si con la misma iban a legislar e iban a asegurar -lo que nos parece más importante- que se cubrieran las necesidades de transporte público en nuestra comunidad autónoma, en concreto de su sector. Pues la respuesta del Gobierno sorprendentemente es la siguiente: los municipios son competentes en la ordenación, gestión, inspección y sanción en los transportes de viajeros que se realicen íntegramente en su término municipal -una obviedad-; por ello, al tratarse de un servicio de competencia municipal, la Comunidad de Madrid no cuenta con la documentación solicitada. La Comunidad de Madrid afirma aquí -el Gobierno afirma aquí- que no cuenta con ningún tipo de documentación, ¡públicamente en un escrito oficial!, que han legislado a ciegas, que lo han hecho sin

tener ni idea de lo que pasaba en el sector. La cuestión está en que, si en sede parlamentaria no ofrecen información, si el consejero rehúye siempre que puede estar en esta comisión para informar sobre esta cuestión, si el director general, cuando viene, hace -en fin- estos espectáculos parlamentarios tan alucinantes...

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

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muchas gracias, presidente. Si no contestan tampoco a las solicitudes de información y, cuando lo hacen, al cabo de los meses, cuando ya está todo esto legislado, por supuesto, cuando ya han cerrado ese acuerdo de Vox y Partido Popular, dicen que no cuentan con la documentación solicitada, entonces no tienen ni la menor idea de lo que pasa en el sector. Esto nos parece de una gravedad increíble, porque están demostrando una vez más que legislan a ciegas y sin información objetiva de ningún tipo.

Claro, de esta manera perfectamente se podría pensar que están defendiendo intereses que no tienen nada que ver, inada que ver!, con el interés general. Señor Sáez, ¿a usted qué opinión le merece esta forma de legislar? Le insisto una vez más: ¿cree usted que con este reglamento que dicen haber pactado en el sector se garantizan los servicios públicos y se protegen los intereses de los madrileños y las madrileñas? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor, por ajustarse al tiempo; lo ha clavado. A continuación, el señor Sánchez por el Grupo Más Madrid.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Sanz, por su comparecencia; siempre es un placer tenerle aquí. Al menos es la tercera vez que le escucho en la Comisión de Transportes y agradezco mucho sus palabras, además por lo directo que suele usted ser y lo vehemente. Está claro que a determinados grupos políticos de esta Asamblea les escuece que les diga las verdades a la cara, pero yo creo que es sumamente importante que los ciudadanos que están afectados directamente por las decisiones que se toman aquí vengan de vez en cuando a decirle a la cara a los políticos que han tomado esas decisiones lo que opinan de ellos; me parece sumamente importante y lamento mucho que les escueza, pero a lo mejor en algún rinconcito de su conciencia les hace reflexionar para la próxima vez y, cuando toque votar de nuevo una ley por lectura única para avasallar a algún sector de madrileños humildes, a lo mejor se lo piensan dos veces y reflexionan. Mucho me temo que para otros grupos políticos eso no cuenta; ese rinconcillo de la conciencia está perdido desde hace mucho tiempo, porque está clarísimo, al menos desde que está este equipo de gobierno al mando, que su tarea es poner la alfombra roja a las VTC, iesa es su tarea!, uberizar el sector del taxi, dárselo a las grandes compañías, iy caiga quien caiga!

Esto ya lo hemos visto antes; lo vimos con Esperanza Aguirre y el comercio. Hubo una liberalización de horarios en esta región que permitió que las grandes multinacionales del sector del comercio, los Carrefour, Hipercor, etcétera, tuvieran barra libre para abrir a cualquier hora y de cualquier manera, con la supuesta excusa de que, claro, eso era mucho mejor para los clientes, pero por el camino se cargaron el comercio minorista de esta región, ise lo cargaron literalmente! Hoy

lloran porque las pymes del comercio no puedan sobrevivir, y les dan ayudas para digitalizarse y cosas por el estilo, cuando en realidad el pecado original está en otra parte; está en haberle puesto la alfombra roja a las multinacionales del sector. Esto es exactamente lo que estamos viviendo hoy día con el sector del taxi; les están poniendo la alfombra roja a las multinacionales del sector, que son las que les pagan, porque es que esto hay que decirlo así de claro, porque no nos cansaremos de repetir aquí, en el pleno y donde haga falta, que el señor Jesús Berzal, exdiputado del Congreso de los Diputados, exconcejal del Ayuntamiento de Madrid, exdiputado de esta Asamblea, excompañero del señor Pepón Fernández-Quejo en esta Comisión de Transportes, es hoy el jefe de la patronal de las VTC, y cuando tienes a un diputado, a una personalidad tan destacada del Partido Popular al mando de las plataformas, ¿qué se puede esperar del Gobierno del Partido Popular en la Comunidad de Madrid? ¡Pues una alfombra roja para las VTC! Eso es lo que está pasando, y todo lo demás son juegos de la bolita, juegos de trileros y chapuzas varias.

Yo ya llevo siete años en esta Asamblea; el señor Pastor lleva, por cierto, tres años y medio... (*Rumores.*) ¡Ah!, perdón, no lo recordaba. Decía que a lo mejor pasa el tiempo más deprisa para unos que para otros; perdona. El caso es que llevamos aquí ya tres años y medio -llevo siete años y medio en la Asamblea- y no se puede usted imaginar, señor Sanz, lo que les cuesta sacar un reglamento de lo más simple que te puedas echar a la cara, ¡pero reglamentos supersimples!, con cien mil millones de excusas, ¡tardan en hacer los reglamentos!, y resulta que, en este caso, cuando tienen un reglamento encima de la mesa en vigor, tardan cinco meses en hacer un nuevo reglamento. ¡Pues a mí me lo tienen que explicar, porque esto no es ni medio normal!

Miren, señores del Partido Popular, yo sé todas las cosas que van a decir aquí ahora, porque las repiten continuamente, pero ¿de verdad piensan ustedes sinceramente que de esta manera se defiende al sector del taxi? ¿En qué se defiende al sector del taxi? ¿En qué defendió al comercio minorista la liberalización de horarios? ¿Qué tenemos ahora como sustitución del comercio minorista? ¿En qué se ha convertido el comercio minorista? Pues en tener que abrir 24 horas, haciendo turnos los miembros de las familias para intentar sacar un miserable salario, ¡y en eso quieren ustedes convertir el sector del taxi! Dicen: no, no, ¡que trabajen todo lo que quieran! No, ¡si es que no es que trabajen todo lo que quieran!, es que van a tener que trabajar todas las horas que puedan para poder sacar el mismo salario que sacan hoy en día, porque sus condiciones, las condiciones que les están poniendo ustedes encima de la mesa, son absolutamente indecentes.

¿Qué es esto de que una sola persona jurídica pueda tener hasta 50 licencias? O sea, esto lo que significa es clarísimo, ¡es clarísimo!, es abrirle la puerta a las grandes empresas frente al pequeño autónomo, que hoy en día es mayoritario en el sector del taxi, ¡y se lo van a cargar!, ¡así de claro! Aquí nos tienen que explicar por qué consideran ustedes que el que hayan votado 9.000 taxistas ante notario es ilegítimo, y por qué ustedes, a la hora de redactar un reglamento, no son capaces de pactar con el sindicato mayoritario, bueno, en este caso la federación mayoritaria en el sector. ¡Eso nos lo tienen que explicar porque es absolutamente incomprensible! ¿Cómo se puede regular un sector en contra de ese mismo sector? ¿Qué quieren ustedes?, ¿tener otra vez otra huelga del taxi en elecciones? ¿A eso van avocados estos señores? ¡Porque es que no les están dejando otra salida!, y

no sé si son ustedes conscientes. ¿Quieren ustedes tener las calles llenas de taxis pitando durante las elecciones de la señora Ayuso?, ¡porque eso es lo que les va a pasar!, y yo no quiero tomar, por supuesto... ¡Es que no hace falta más que ir leyendo los foros del taxi y las cosas que ustedes les están haciendo!; ¡es que no les están dejando otra salida!

Señor Pérez Gallardo, los argumentos políticos no sirven para los trabajadores; los argumentos políticos le sirven a usted, pero los trabajadores lo que defienden es su puesto de trabajo, y lo defienden caiga quien caiga y de la manera que sea y, si se tienen que aliar con el demonio, pues se aliarán con el demonio... *(Rumores.)* ¡Se aliarán con el demonio!, ¡esta es la realidad!; entonces, no valen los argumentos políticos. Se equivoca usted haciendo estas cosas y, sí, lo siento mucho, usted se puede reunir catorce millones de veces con la gente, pero si la engaña, al final se lo dirán, se lo terminarán diciendo a la cara. Nada más y muchas gracias.

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

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señor Sanz. Voy a empezar por el final. Mire, señor Sánchez, no me hable del pequeño comercio, no me hable de la liberalización del comercio, que creo que este año cumple diez años. Si quiere, nos vamos cogiditos de la mano a Malasaña, a la zona de las Letras del distrito Centro, y le voy a enseñar yo los pequeños comercios que hay, lo que ha generado de riqueza para esta ciudad y el empleo que están generando; si quiere -cuando quiera-, cuando salgamos de aquí, se lo enseño. Fíjese, la zona de las Letras ha pasado de ser el barrio de Huertas de copas a ser zona de comercios de cercanía; si quiere usted, nos vamos, ¡cuando usted quiera! Y, si quiere, nos vamos a Malasaña, que es donde ustedes tienen un gran granero de votos, y vamos a ver si hay comercios de proximidad o no; cuando usted quiera, de verdad que yo le invito a Malasaña y a la zona de las Letras.

¿Saben quiénes jorobaron los comercios de proximidad? *(Rumores.)* No, fíjese, no estaba Carmena todavía. Carmena sigue siendo alcaldesa de Madrid porque hay que tener respeto a las alcaldesas de Madrid, tanto a Ana Botella como a la señora Carmena. Mire, fue el 15-M. Vaya a ver, por ejemplo, El Danubio Azul, un comercio de cercanía en la calle Preciados y que le expliquen los problemas que tuvo cuando estaba el 15-M allí, que llenó -y lo repetiré otra vez, porque es la segunda vez que lo voy a decir en esta comisión- de mierda la Puerta del Sol.

Miren, Más Madrid, ustedes están contra las VTC... *(Rumores.)*, bueno, contra Uber, Cabify, Bolt, no sé si Free Now también, Pidetaxi también, contra esas aplicaciones; el 87 por ciento de sus votantes, en una encuesta de GAD3, decía que estaba a favor de que se regulara. ¡El 87 por ciento! Para los señores de Unidas Podemos, el 74 por ciento. ¡Si aquí encuestas tenemos para todos! Ahora el señor Sanz habla de los usuarios, ¿y los 8 millones de usuarios de las VTC? Entonces, de verdad que es que hay veces que yo no les entiendo.

Luego, el señor Agustín Moreno, la democracia; oiga, la democracia es 1,6 millones de madrileños. Mire, el Partido Popular no ha engañado a nadie, el punto 295 del programa electoral con

el que se presentó la presidenta Ayuso -nosotros hacemos programas de gobierno, ustedes hacen programas electorales porque saben que nunca van a gobernar en esta región-: impulsaremos la libre competencia con la apuesta por la plena liberalización de los sectores del taxi y VTC; para ello, nos proponemos impulsar la desregularización del sector del taxi y darle ayudas para su modernización y mejora de posibilidades de competir. El Partido Popular no ha mentido, la presidenta Ayuso tampoco ha mentido, el consejero tampoco ha mentido y el director general, que a lo mejor lo de Pepón es para estar de cañas, que aquí es el señor Fernández-Quejo, tampoco ha mentido, y nosotros lo dijimos. Este programa de gobierno, no como el suyo, que es electoral, está ratificado por 1,6 millones de madrileños.

Mire, señor Pastor, se lo ha dicho el señor Sanz; lo de los 120 diputados creo que va por ustedes, no por el Partido Popular, porque creo que tenemos de momento menos, que a lo mejor a finales de 2023 tendremos más. Mire, todo empezó en 2009 con ustedes, con el señor Zapatero, y creo que el señor Sánchez estaba allí votando la ley ómnibus de aquel 2009, y luego el decreto Ábalos en 2018. De verdad, que usted me hable -el Partido Socialista- de transparencia, que todavía en España no sabemos dónde están los respiradores que compro Illa, que todavía en España no sabemos quiénes forman el consejo asesor del covid, pues oiga... De verdad, 125 decretos a 9 de julio de 2022, ¡y ustedes hablan de que nosotros pasamos el rodillo!, la verdad es que estoy un poco estupefacto.

Mire, han hablado del recurso de inconstitucionalidad que han presentado 55 diputados, que además lo publicitan aquí ustedes; 55 diputados de los cuales.... Porque yo creo que el recurso es para algo de la Comunidad de Madrid, ¿no? ¿O es para España? (*Rumores.*) No, que si lo que han presentado es parar la Comunidad de Madrid o para toda España. (*Rumores.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: Por favor, no establezcan diálogo.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: No, es culpa mía; perdone. Bueno, de los 55 diputados, 7 son de Madrid; es verdad que los 120 del PSOE no firmaron, ¿pero usted se cree que a los herederos de ETA les interesa mucho el taxi de Madrid? ¿Usted se cree que al señor Joan Baldoví, que la verdad es que el señor Baldoví es como el romero, que está en todas las paellas, que está más pendiente de ser el molt honorable president de la Generalitat Valenciana, le interesa el taxi de Madrid? ¿Usted cree que a ERC, a la CUP o a Podem-Galicia les interesa el taxi de Madrid? Si quieren irse de España, ¿cómo van a venir a utilizar el taxi de Madrid? ¡O a Junts per Catalunya! Entonces, es el argumentario que cada uno tiene; ustedes van con los herederos de ETA y nosotros vamos con Vox, que es un partido democrático que está contra los herederos de ETA, no ustedes.

Luego, el tema de la votación del referéndum; un referéndum que, según el señor Sánchez ha dicho, es ante notario, pero yo no lo sé, lo desconozco. Es un referéndum que llamaba a que votaran todos los taxistas -corríjame-, todos los titulares de licencia y los taxistas asalariados, tanto a tiempo completo como a tiempo parcial. Bueno, pues vamos a ir a los números y no nos vamos a hacer trampas, porque la verdad que yo cada día me sorprende más, porque aquí en febrero eran 20.000 familias del taxi, ayer la señora Jacinto dijo 25.000 familias, y la verdad es que el taxi debe de

ir muy bien, porque si han entrado 5.000 familias más de febrero a aquí, la verdad es que debe de ir bien y, ¡oye!, eso es bueno y yo me alegro por ustedes.

Mire, usted vino aquí hablando de que no se politice; en febrero creo que dijo la frase de "no politicen esto". Usted hoy lo ha politizado; usted lo ha dicho y creo que la frase ha sido "lo seguiremos recordando hasta el 28 de mayo". Pues tiene 206 días para irlo recordando. Mire, no sé si usted está a favor del teatrillo de la señora Jacinto con el taxista con el que iba el otro día en su vehículo, que yo creo que ya que ahora la izquierda está en casting de candidatos para sus listas, como está el PSOE en casting para candidatos para la oposición en el Ayuntamiento de Madrid, yo no sé si a usted le pareció bien las palabras que dijo el taxista, que no sé si es de su asociación o de qué asociación será, en las que decía que la presidenta, más o menos, se lo estaba llevando crudo. Le digo que esto es lo mismo que utiliza la izquierda, pero la izquierda ya lleva 29 mentiras, y son 29 sentencias que se han archivado.

Pero, mire -y ya acabo, que me queda poco tiempo-, hablan de los datos, sobre los 8.114 taxistas que votaron, ¿y los 13.051 restantes no valen? Porque ustedes ahí en los 8.000 o 9.000 que hablan incluyen los titulares de las licencias y los conductores asalariados a tiempo parcial y a tiempo completo. No estamos hablando de 16.000 y han votado 8.000, sino que estamos hablando de 21.871 taxistas en toda la Comunidad de Madrid que estaban llamados, porque ustedes dijeron una serie de documentos que había que presentar para votar, y yo no voy a entrar en si se hizo la votación bien, mal o regular. Miren, ustedes han presentado un acta y hay que aceptarlo, y ya está, pero le digo que 8.000 votaron, ¿y los 13.000?, porque 8.000 creo -corríjame- que es el 40 por ciento. Y finalizo porque ya se me acabó el tiempo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Quince segundos.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Nada, ya está. La última pregunta es esa: qué pasa con los 13.000 taxistas, entre titulares de licencia y conductores asalariados a tiempo parcial y a tiempo completo, que no han avalado eso.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, pues muchísimas gracias, señor Segura. Ahora, por un tiempo máximo de diez minutos, para cerrar el debate, doy la palabra al señor don Julio Sanz García, presidente de la Federación del Taxi.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI** (Sanz García): Muy bien; muchas gracias, presidente. Voy a intentar contestar, y si algo se me queda sin contestar será por falta de tiempo, no porque no tenga voluntad de contestar a las preguntas, sobre todo a las aclaraciones que se me han pedido, porque también agradezco a los grupos parlamentarios que, en base al apartado 3 del artículo 211 del funcionamiento de la Asamblea, hayan aprovechado su tiempo para pedir aclaraciones y no para pelearse entre ellos, que es una práctica muy habitual. Bueno, en el tiempo en que se han dedicado a pedirme aclaraciones, yo lo voy a intentar, y no voy a entrar en sus acusaciones o en las cuestiones que tienen y que tendrán que seguir dirimiendo en todas las comisiones, plenos y todo lo que ocurra.

Voy a contestar aleatoriamente, por eso quizás a lo mejor alguno... Hay varias cosas que confluyen y a lo mejor se requiere puntualizarlo todo. Con respecto a los aludidos, yo no he nombrado a ningún grupo político en mi primera intervención; ahora ya sí nombraré grupos políticos, directamente a los aludidos, y vuelvo a reiterarme en la poca validez de la palabra de algunos políticos, y hay poca validez en la palabra cuando un día dicen una cosa y al otro día dicen la siguiente; cuando salen en medios de comunicación diciendo una cosa y luego al final hacen la contraria. La palabra, en ese caso, para mí es cero, icero patatero!, y eso es lo que ha pasado con el Grupo Vox. Nos hemos reunido muchas veces y, por nuestra parte, seguiremos reuniéndonos las veces que hagan falta, nunca hemos rehuído el debate o la reunión, inunca jamás!, y si alguien es capaz de decirme que hemos faltado a alguna reunión, está en el momento de poder decirlo; pero podemos tener doscientas reuniones, sacar cero resultados y encima aparecer en medios de comunicación diciendo que van a votar en contra de una ley que se presenta en la Asamblea y luego al final se abstienen. ¡Han faltado a su palabra, le guste o no le guste!

Nosotros, nunca jamás -y en esas reuniones lo pueden decir-, ni aquí, hemos pedido que desaparezca nadie, inunca hemos pedido que desaparezcan las VTC!, hemos pedido que se regulen de forma ordenada y que la competición que alguno quiere llevar a cabo se haga de forma ética; inunca hemos pedido ningún exterminio de nadie!, eso no va con el taxista, y se lo digo muy claro.

Volvemos otra vez de nuevo a esa opinión subjetiva y sin contar absolutamente con nada, porque ¿qué problema hay en tener 50 licencias? Yo, en mis 38 años de servicio, mantengo mi única licencia, y de verdad que nunca he aspirado a más, porque con una licencia entiendo que la estructura de autónomos de más del 95 por ciento se sostiene suficientemente. ¿Qué problema hay en poder trabajar 24 horas? ¿Qué problema hay en poder trabajar 365 días? ¿Qué problema hay en tener pequeñas empresas? Para que no sea yo el que lo diga, porque yo estoy hablando de estudios, de informes y no de opiniones subjetivas de cada uno, ¿en qué se basa decir que vamos a vivir mucho mejor?, ¿en qué se basa que vamos a ganar no sé cuánto?

Vuelvo al informe y al estudio de ITF -Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte-, más que nada para que aprendamos de aquellos que han podido errar en los cambios que se han planteado. Conclusiones del informe: los resultados de las consecuencias de la desreglamentación en los distintos países indican que no han sido beneficiosos ni para el consumidor, ni para las compañías explotadoras, ni para los conductores. Voy a leer textualmente: la desreglamentación ha llevado a una reducción en la calidad del servicio; los ingresos de las compañías y los conductores han disminuido y no se han producido innovaciones de importancia con la industria; la reducción en la rentabilidad lleva a un considerable deterioro de las condiciones de trabajo de los conductores, en salarios y en horas de trabajo. En la mayor parte de los países desreglamentados, debido a que el incremento en la competición forzaba a los conductores a trabajar más horas para compensar la reducción de ingresos, por supuesto, decayó considerablemente la calidad en el servicio de los usuarios. No lo digo yo, lo dice el informe de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, que no estaría mal emplear unos minutos en leerse; es experiencia de aquellos que han pretendido cargarse el sector. Consecuencia: ha habido que volver a reglamentar de forma más

contundente, porque el desastre fue muy claro y perjudicial para los usuarios, para los conductores y para el servicio; luego no es algo que yo me invente, no es algo que diga yo en una percepción de que me he levantado hoy con esa idea.

¡Pues claro que en el reglamento de 2019 había cuestiones que no nos gustaban y por eso planteamos ese recurso!, porque es que hoy en día se va a judicializar todo; ya les he dicho el recorrido que va a tener la ley que se aprobó aquí, y todo lo que se haga se va a judicializar. Digamos que le hemos perdido el respeto a las Administraciones; los pobrecitos taxistas ahora no nos conformamos con agachar la cabeza, ¡es que estamos incluso en Bruselas y Luxemburgo defendiendo normativa nacional!, porque ya nos hemos cansado de agachar la cabeza, porque estamos cansados de que se nos engañe, de que se nos desprecie y vamos a defendernos hasta la última consecuencia, ¡donde haga falta!

Coche de sustitución, ¡claro que es bueno! Es que no he hablado yo de que sea malo lo de los coches de sustitución, pero, fíjese, ¿qué sucedería o qué pasó en la fecha en la que ustedes salieron a decir que votarían en contra para que luego se abstuvieran? Ha preguntado otro diputado, el señor Pastor, que si conocemos ese acuerdo de Vox y PP. No lo conocemos, ¡pero claro que hubo reuniones!, ¡claro que hubo sus presiones!, ¡claro que dijeron que iban a hacer un reglamento de las VTC! Yo no lo conozco; ni se sabe, ni se le espera. ¡No tengo ni idea!, no tengo ni idea del reglamento de las VTC. La excusa para no regular las VTC es desregularizar al taxi, ¡por si no lo habían entendido! Esa es la excusa.

¡Claro que hay falta de transparencia!; luego, hablamos de más cuestiones. El referéndum, miren, es totalmente transparente, totalmente legal; los datos los pueden sacar como quieran. Ya les gustaría a algunos de los que se sientan aquí como diputados que tuvieran el refuerzo y la votación que han tenido con la participación de un colectivo, donde cerca de 9.000 taxistas han participado. El nivel de abstención en las elecciones es mucho más elevado de lo que ha sido y, desde luego, algunos cuentan con muy poca representación. Pero nosotros, fíjese, hablamos desde un 62 por ciento, ¡62,4 por ciento por representación!, que estamos aquí; luego, tenemos cierta capacidad para poder hablar en nombre del colectivo.

Voy a ir terminando porque es que no me da tiempo a todo; entonces, no quiero que se me quede... Nosotros también teníamos pensado hablar de José Manuel Berzal Andrade. Se sentaba ahí, justo; mire, ahí se sentaba José Manuel Berzal Andrade, porque fue portavoz adjunto en esta Comisión de Transportes, porque estuvo tres legislaturas aquí, en esta casa, porque estuvo de presidente también en el distrito de Latina, en el Partido Popular, ¡porque ahora es el presidente de Unauto VTC! ¡Qué curioso que a Unauto VTC se le hayan concedido desde esta Cámara contratos para prestar servicios de emergencia por un procedimiento abreviado! -bueno, a dedo, para que nos entendamos-; ¡qué curioso!, ¡qué curioso!

¿Por qué realmente decimos que se falta a la verdad en algunas cuestiones? El 9 de febrero de 2022 -hace un rato-, la presidenta, entre otras cuestiones, en ese decálogo... Convenio con

sanidad y servicios sociales para prestar servicio de traslado que no requiera ambulancia, y desde esa fecha hemos perdido los servicios de asistencia domiciliaria del Gregorio Marañón, iy los coches de Uber -esto es de ayer- llevando a los sanitarios, trasladando y cubriendo las deficiencias en sanidad! ¡Patético!, ¡patético! ¡Cómo se puede faltar tanto a la verdad!

Voy a ir terminando porque ya casi no me queda tiempo a pesar de que creo que me han prestado un par de minutos...

El Sr. **PRESIDENTE**: No, no, pero los tiempos se ajustan al reglamento; le queda un minuto.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI** (Sanz García): Vale, termino. Ya nos gustaría -he hablado del señor Berzal- que se hubiera apoyado una comisión de investigación en el Congreso, que está planteada, y es bueno que se apoyen esas cosas, ¡por la transparencia!, y es bueno que se apoye porque pueden apoyarla. En otros países, en Europa, se han apoyado comisiones de transparencia a través de esos jodidamente ilegales, de esos papeles de Uber, para que conociéramos... A ver si el señor Berzal ha tenido algo que ver, siendo aquí portavoz en la Comisión de Transportes; a ver si el señor Ildefonso Pastor tiene algo que ver habiendo sido concejal, senador y diputado por el Partido Popular, que ahora es el director de relaciones institucionales de Uber; a ver si también el señor Isaac Martín-Barbero, alto cargo de Ineco, del Ministerio de Fomento, tiene algo que ver, que ahora esté en Cabify. Hasta en la Comisión Europea, en el Parlamento Europeo, han creado una comisión de investigación; yo no digo que aquí en esta casa, porque aquí no se va a...

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya se le ha acabado el tiempo, señor Sanz.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI** (Sanz García): Termino...

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí le pediría, por favor, que intentemos utilizar un lenguaje correcto, no utilizar expresiones... Entienda usted...

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI** (Sanz García): ¡Todo lo contrario! Pido disculpas, como al principio...

El Sr. **PRESIDENTE**: Se lo digo porque al final ha acabado usted con algún calificativo que yo creo que no era muy apropiado. Muchas gracias y buena jornada; gracias por estar hoy aquí.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI** (Sanz García): Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Seguimos con el punto tercero.

PNL-31(XII)/2021 RGE.9149. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:

1.- Aprobar un Proyecto Integral para abordar la problemática de movilidad del eje M-607, A-1 y M-103.

2.- Aumentar, en la presente Legislatura, las plazas ofertadas en aparcamientos disuasorios.

3.- Establecer en este corredor un Intercambiador Comarcal, que atienda a las necesidades intermodales de los vecinos de la zona norte de la Comunidad de Madrid.

4.- Construir o adecuar una plataforma reservada para autobuses de acceso a Madrid por la M-607.

5.- A través del Consorcio Regional de Transportes de Madrid y en coordinación con los municipios implicados, reestructurar el servicio de autobuses interurbanos en lo referente a horarios, frecuencia y rutas, en concordancia con las necesidades reales de los vecinos de la zona norte de la Comunidad de Madrid, y cuestiones conexas.

Procedemos a continuación al debate de la proposición no de ley de conformidad con lo que establece el artículo 207 del Reglamento, por lo que tiene la palabra, por un tiempo máximo de siete minutos, entiendo que el señor Sánchez, ¿verdad?

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias por la lectura de la proposición no de ley, que así nos ahorramos un poco. Bueno, voy a detallarla brevemente un poco: todos conocemos las dificultades de acceso a Madrid por la zona norte, los atascos que se forman en la entrada y salida a la ciudad de Madrid por la autopista A-1 y la M-607. Efectivamente, hay una serie de cuestiones, como, por ejemplo, la ausencia de una buena red de Cercanías en esa comarca que permitiría una mejor movilidad, pero está ausente y ojalá en un futuro próximo se pueda implementar.

También es cierto que venimos pidiendo en el Congreso de los Diputados reiteradamente, a través de las enmiendas a los presupuestos generales y otras iniciativas, que la A-1 tenga su carril bus-VAO, pero, bueno, estamos en la Asamblea de Madrid y traemos a esta comisión cuestiones que comprendemos que sí que son competencia directa de la Consejería de Transportes e Infraestructuras y que deberían estar encima de la mesa, y entendemos, por las declaraciones que ha venido haciendo en los últimos meses el señor consejero David Pérez, que no se están teniendo en consideración.

Lo único que conocemos últimamente por parte del señor consejero, en cuanto a las soluciones del corredor norte, de los accesos norte a la ciudad de Madrid, es la petición al Estado de más carriles en la A-1. A nosotros esto nos parece un profundo error; pensamos que más carriles lo único que hace es llamar a más coches, y no es que lo pensemos nosotros sino que está así

demostrado por todos los estudios técnicos, y creemos que lo que hay que hacer es favorecer otros modelos de movilidad; movilidad colectiva, movilidad en autobús, movilidad en tren, en metro, etcétera, y también dar todas las facilidades posibles a los conductores que usan esas vías de acceso para poder dejar el coche mejor cuanto más lejos de la ciudad de Madrid.

Desde la Consejería de Transportes se ha prometido en innumerables ocasiones que existiría una red de aparcamientos disuasorios, que hasta le han puesto nombre, se llama la red Aparca+T, que iba a tener miles de plazas nuevas en los distintos accesos a Madrid. El caso es que en este corredor que nos ocupa no hay ni una sola plaza nueva en aparcamientos disuasorios que corresponda a este corredor. También se nos ha prometido en innumerables ocasiones que habría una red de intercambiadores comarcales, intercambiadores de transporte de ámbito comarcal. Lo que tenemos encima de la mesa son intercambiadores dentro de la ciudad de Madrid, pero lo que nosotros estamos reclamando y lo que pensamos que reclaman los vecinos de la zona norte de la Comunidad de Madrid son aparcamientos disuasorios e intercambiadores comarcales en sus comarcas; como su propio nombre indica, los intercambiadores comarcales deberían estar en otras zonas, que no en la propia ciudad de Madrid. ¿Que va a haber un intercambiador en Valdebebas? Lo habrá. ¿Que va a haber un intercambiador en Conde de Casal? Lo habrá. Pero eso no tiene nada que ver con las promesas de la consejería respecto a que exista una red de intercambiadores comarcales en las distintas zonas de la Comunidad de Madrid; son cuestiones anejas y complementarias.

Por supuesto, tenemos la M-607, mejor conocida como carretera de Colmenar, que es de titularidad autonómica y en la cual, desde nuestro punto de vista, se deberían emprender acciones urgentes; una de ellas, el establecimiento, sin duda, de una plataforma reservada para los autobuses que usan esta autovía. Estamos asistiendo a un enorme... Porque, bueno, aquí, según vamos viendo las distintas noticias, siempre es la mayor obra civil del mundo mundial. Yo pensé que la mayor obra civil que se estaba en estos momentos haciendo en la Comunidad de Madrid era Madrid Nuevo Norte, luego hemos sabido que era la Ciudad de la Justicia, anteaer fue el Hospital de La Paz; no sabemos la próxima gran megaobra civil cuál va a ser. Pensamos que justamente hay que aprovechar todas las obras que se están haciendo con Madrid Nuevo Norte para establecer nuevas plataformas reservadas para los autobuses, tanto en la A-1 como en la carretera de Colmenar; debería ser una prioridad para la consejería, y de esto no estamos escuchando absolutamente nada.

Por último, también sabemos que están haciendo estudios para las nuevas concesiones de autobuses interurbanos. Desde nuestro punto de vista, no se puede estar esperando tanto tiempo a este estudio y al otro estudio; siempre hay estudios por medio que sirven de excusa para retrasar las medidas que son necesarias para tener una buena red de transportes interurbanos. Los vecinos de toda la comarca norte de la Comunidad de Madrid, de Alcobendas para arriba, se quejan de falta de frecuencias, se quejan de falta de autobuses, se quejan continuamente de los horarios de estas líneas, y esto hay que acometerlo desde ya; por eso hemos propuesto esta batería de medidas que, por supuesto, entendemos que la derecha nos va a votar en contra, pero es nuestra obligación traerlas aquí porque para nuestros votantes y para nuestros vecinos de la zona norte de la Comunidad de Madrid pensamos que es imprescindible. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez. Al no haberse presentado enmiendas por ningún grupo parlamentario, procede la intervención de los grupos no enmendantes por orden inverso a su representación numérica; por tanto, le doy la palabra al señor don Agustín Moreno, por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos, por un tiempo de siete minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muchas gracias, presidente. Bueno, nosotros queremos celebrar la presentación de la PNL porque lo que intenta es abordar un problema muy serio que existe desde el punto de vista de la movilidad en la zona norte de Madrid, de la ciudad de Madrid y parte también de la Comunidad de Madrid. Por poner en contexto la PNL, Madrid es una gran conurbación que tiene millones de habitantes, y eso produce, evidentemente, millones de desplazamientos. Eso nos coloca ante retos que no son nada sencillos de abordar; un reto es cómo organizar la movilidad de millones de personas al día de tal manera que se garantice su derecho en las mejores condiciones, al ejercicio de la movilidad y otros derechos conexos con la misma, derechos fundamentales como acudir al trabajo, acudir al estudio, acudir a los hospitales o la socialización. Esto no es fácil en determinadas franjas horarias por la concentración justamente de esa movilidad, de esos desplazamientos. El segundo reto es cómo se fomenta el transporte público, porque esa movilidad no tiene por qué ir asociada al fomento, a sensu contrario, del transporte privado, del coche particular. El tercer reto importante, para poner en contexto la PNL, es apostar por la descarbonización; es decir, contribuir a la lucha contra el cambio climático, que cada vez es más evidente que no podemos utilizar la estrategia del avestruz y pensar que eso no va con nosotros.

En segundo lugar, la PNL en sí misma se plantea como objetivos mejorar los accesos a la ciudad de Madrid y la comunicación en lo que podríamos denominar el tridente que forman la M-607, la carretera de Madrid a Colmenar, dirección a Navacerrada; la Nacional 1 y la 103, que es la de Cobeña, Fuente el Saz, Algete, etcétera. Como también advierte la propia PNL, hay que tener cuidado, porque mejorar los accesos con las propuestas y medidas que se hacen, que sea un éxito, puede tener como consecuencia un efecto pernicioso, dese el punto de vista de que, cuanto menos atasco, tira uno más de coche particular, de coche privado, y eso iría en contra del tercer reto al que me refería antes, que es la lucha por la descarbonización.

Las propuestas que se hacen son propuestas razonables; hablan de un proyecto integral para estas tres vías, este tridente que llamo yo, formado por la A-1 en el centro, la 607 en la parte occidental y la 103 en la parte oriental, contando, como no puede ser de otra manera, con la participación de los municipios afectados, es decir, todos estos municipios tienen que opinar y participar en la elaboración de dicho plan. Como medidas concretas, hay una apuesta por el incremento de las plazas de aparcamientos disuasorios conectadas o integradas en el plan Aparca+T.

Otro de los elementos importantes es un intercambiador comarcal que atienda las necesidades intermodales de la zona norte; la zona norte, como antes exponía Alejandro Sánchez, está en un gran desarrollo desde el punto de vista no solo urbanístico sino desde el punto de vista empresarial y logístico, la zona de Nuevo Norte, la zona de Valdebebas, las grandes ciudades de

empresas multinacionales españolas y no españolas... Bueno, eso hace que aumenten las necesidades de movilidad.

Otro elemento es crear una plataforma de autobuses, una especie de bus-VAO en la carretera de Colmenar, la 607, que es una carretera que está muy congestionada, y, luego, reestructurar el servicio de autobuses interurbanos, teniendo en cuenta también a los municipios; la mejora de los horarios, la mejora de las frecuencias, la mejora de las rutas. Esto pasa porque el nuevo mapa concesional de autobuses interurbanos se acelere y se considere su puesta en marcha lo antes posible de manera urgente. Ahora bien, yo echo de menos en la PNL algunas cosas para darle un planteamiento mucho más sistémico y más integral a la propuesta. Sobre el tema del desdoblamiento de la A-1, pasa de puntillas, pero bueno; sobre todo me voy a centrar en tres elementos que podrían suponer una mejora a dicho plan: primero, no se dice nada de la supresión del transbordo de la línea 10 en Tres Olivos, que se utiliza mucho menos esa línea en la medida en que dificulta este transbordo existente a las personas y que comunica Madrid con Alcobendas y con San Sebastián de los Reyes. Es un tema que hemos traído a esta comisión, la supresión de dicho transbordo, y sigue habiendo problemas y pegas por parte de Metro y la Consejería de Transportes. El segundo tema que también puede contribuir a mejorar es la coordinación con la red de Cercanías, que hay que potenciarla; este grupo trajo una PNL al pleno de la Asamblea de Madrid, en esa línea de mejora de la red de Cercanías, que hacía propuestas concretas también sobre esta zona. El tercer tema que echo de menos, además no sé por qué razón, porque viene en la exposición de motivos, es que luego no se recoge en las propuestas concretas de la PNL una buena red de vías ciclistas; supongo que será un olvido, porque es un elemento que debería haberse integrado también en las propuestas que se hacen finalmente en la PNL. En cualquier caso, nosotros vamos a apoyarla y a votar a favor. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, el señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Me va usted avisando si me paso; yo espero que no.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le aviso cuando quede un minuto.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias. Totalmente de acuerdo en que hay un problema de movilidad en todo ese corredor del que estamos hablando de la Nacional 1 con la carretera de Colmenar y la 103; es una gran intensidad de tráfico todos días y a cualquier hora, cualquier día y a cualquier hora. El problema es que, analizando un poco la PNL que presenta Más Madrid, los datos que aportan de tráfico están hablando de la Nacional 1; los datos que están aportando aquí es de la Nacional 1 a la altura de Alcobendas y a la altura de El Molar, ¿verdad?, ison los que aportan! Hablan en la exposición de motivos de un posible desdoblamiento; la A-1 está desdoblada desde aquí hasta Irún, y sigues para Francia y sigue desdoblada. Lo que supongo que querrán decir es que se amplíe su capacidad de tráfico; es lo que creo que quieren decir.

Paralelamente hablan de una buena red de vías ciclistas, aunque el señor Moreno no lo ha debido ver, pero lo pone. Y, como dice mi querido portavoz, moverse más de 15 kilómetros en bicicleta no es movilidad, es deporte, no es transporte de niños al colegio ni nada.

Hablan de aparcamientos disuasorios. ¿Dónde? Es que no hay ninguna idea concreta aquí que lo especifique, salvo la generalidad de que hay que hacerlos. Sí, bien, ¿dónde? Un poquito más de profundidad en la PNL hubiera venido bien. Hablan -lo acaban de repetir también ahora- de bus-VAO en la A-1, pero eso es competencia del Gobierno central, del Gobierno del señor Sánchez. Vuelven a repetir la red de vías ciclistas, y ya saben la opinión de mi portavoz, que comparto; yo bajaría los 15 kilómetros al deporte. Proponen lo siguiente: proyecto integral para abordar la problemática de este sector limitado por la 607, la 103 y su bisectriz, la A-1, donde participarían los municipios afectados, incluyendo Madrid. Y pregunto: ¿no falta que esté aquí el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Fomento?

Aumentar en la presente legislatura -ien la presente legislatura!, ¿cuánto nos queda?- las plazas ofertadas de aparcamientos disuasorios, ien lo que queda de legislatura! Ayer hablamos de obras, fíjense ustedes el problema del Hospital Niño Jesús, porque puede ser empezar la tramitación de unos proyectos de este nivel.

Establecer un bus-VAO por la M-607. En la exposición de motivos hablan del bus-VAO de la A-1, que en su momento hubo un proyecto de 7 kilómetros entre la M-40 y San Sebastián de los Reyes. ¿Ese ya no lo quieren? Claro, es competencia del señor Sánchez. Estaríamos de acuerdo con una reestructuración del servicio de autobuses desde el Consorcio Regional de Transportes, que también lo piden; de hecho, estoy convencido de que es un servicio que se debe estar actualizando de manera permanente, aunque a lo mejor no se hace con la suficiente agilidad. Podríamos traer aquí al director gerente del Consorcio Regional de Transportes para hablar del tema.

En definitiva -y ya termino-, respecto a esta PNL que propone Más Madrid y que creemos muy ambiciosa, interesante y que merece un estudio en profundidad y en la que estamos de acuerdo en líneas generales, nos vamos a abstener por dos razones: una, porque le falta profundidad al estudio, y, dos, porque no está el Ministerio de Fomento en la misma y debería estarlo. Nada más y muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig. A continuación, por un tiempo de siete minutos, el señor Pastor Barahona, por favor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, gracias, presidente. El pasado 7 de octubre debatimos sobre este asunto -quizás desde otra perspectiva y propuesto por otro grupo parlamentario- en el pleno de esta Cámara; el Partido Popular presentó una proposición no de ley en el pleno, bueno, como son estas proposiciones del grupo mayoritario de la Cámara, con una exposición de motivos que no guardaba relación con la realidad y una proposición que en su momento no tenía ningún sentido. Esta sí que nos parece que tiene sentido, lo que se expone; con algunas cuestiones no estamos de

acuerdo del todo, pero, como quiera que los asuntos que propone nos parecen más que sensatos y estamos de acuerdo con ellos, anuncio que votamos a favor.

En cualquier caso, sí que me gustaría recordar que en ese debate que tuvimos en octubre quedó de nuevo y de una vez claro que, en los gobiernos del presidente Rajoy, la Comunidad de Madrid no solo no recibió dinero para infraestructuras de las que se acaban de mencionar competencia el Estado, en las carreteras de gran capacidad, sino que aquello que se prometía nunca llegó a estar presupuestado y, por supuesto, nunca llegó a estar ejecutado. De hecho, al hilo de esto mismo recuerdo que recientemente se comentaba, no sé si en una revista, que el Partido Popular ha llegado a proponer, para que ustedes entiendan la magnitud de las cuestiones que algunos ministros del Gobierno Rajoy llegaron a proponer, 1.500 kilómetros nuevos de alta velocidad antes del año 2015, para los cuales jamás presupuestaron ni un solo euro. Pues ocurre más o menos lo mismo con las infraestructuras que siempre establecen en su marco discursivo, que ustedes hicieron, hicieron, que iban a hacer y... Pues no, los números son muy claros.

Sobre este eje del que se habla, ya entonces en aquel debate discutimos en relación a ese bus-VAO, que debería de estar ya construido, porque es cierto que en el Gobierno socialista presidido por José Luis Rodríguez Zapatero se planificó la construcción de este bus-VAO de la A-1, pero lo que ocurrió es que en septiembre de 2013, como tantas otras cuestiones, la entonces ministra de Fomento, doña Ana Pastor, firmó la revocación de este bus-VAO; con lo cual, ese problema que cita esta proposición es aún mayor en este momento. En definitiva, ese bus-VAO que también se comenta ahora ya debería existir y, sin embargo, no existe.

En aquel debate, desde nuestro Grupo Parlamentario Socialista, propusimos distintas enmiendas, muchas de las cuales, la verdad, vienen reflejadas tal cual en esta proposición no de ley del Grupo Más Madrid, pero, bueno, el grupo parlamentario proponente en aquel momento no solo rechazó las enmiendas sino que ni siquiera se dignó a abrir el debate posterior a la presentación de la proposición no ley, ¡ni siquiera! Esto es por una utilización más de las que hace el Partido Popular de las instituciones, porque quien entonces presentaba esta proposición en la tribuna solo aspiraba a ser una concejala de la oposición del municipio en el que ahora es concejala, entonces, quería hacerse un vídeo, el vídeo le salió más o menos bien y ya está, ¡el debate le interesaba cero!

Pues bien, en ese debate, y al hilo de esta misma proposición, las enmiendas que presentamos eran esto que dice esta proposición, que de forma urgente se llevara a cabo un carril bus-VAO en la carretera M-607; sin duda alguna, también que se coopere con el Ayuntamiento de Madrid, porque si no estos bus-VAO en cualquiera de los accesos de gran capacidad de nuestra capital no se pueden hacer; también algo que es esencial y que ustedes del Gobierno están constantemente mareando, y es que se mejoren los servicios de autobuses interurbanos dependientes de la Comunidad de Madrid, porque este mapa concesional, pues francamente... Ustedes, para algunos reglamentos o para algunas cuestiones, como ha quedado claro en esta comisión, corren y no pierden un solo segundo; sin embargo, para otras cuestiones no paran de hacer análisis y estudios. De la misma forma, siempre que cualquier miembro del Gobierno acude a esta comisión dice que están

estudiando una vez más lo que ya estudiaron en su momento, que son, como menciona la proposición no de ley de Más Madrid, los intercambiadores comarcales. Así que, como ya digo, nosotros vamos sin duda a apoyar esta proposición no de ley, porque los aparcamientos disuasorios son esenciales, los intercambiadores comarcales también, y sin duda la plataforma reservada, el bus-VAO, que debería ser algo parecido a lo que por fin va a ejecutar el Gobierno de España en la entrada a nuestra capital de España en la A-2, es esencial para la movilidad de todo este ámbito. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, el Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidente. Bien, señor Sánchez, yo creo que al final de su intervención han quedado claras algunas cuestiones. Usted dice: nuestros votantes, y usted se preocupa de los 600.000 votantes que tuvieron en las últimas elecciones; nosotros no solo nos preocupamos de 1.620.000 que votaron al Partido Popular, tres veces más, sino que nos preocupamos del resto de madrileños, no solo de nuestros votantes, como hacen ustedes. Esa es la diferencia entre ustedes y nosotros. Además, falla el tiro; mire, falla el tiro porque en su exposición de motivos dicen: tanto desde el Gobierno regional como nacional desde hace años se viene anunciando la construcción del desdoblamiento de la A-1. Del Gobierno regional, no, señor Sánchez, ¡del Gobierno nacional!, que es el competente en la A-1, le guste a usted o no le guste. También falla el tiro porque dice: hay diversas medidas que dentro de su competencia podría desarrollar la Comunidad de Madrid, facilitando el transporte público, tal, tal..., y, luego, habla de una buena red de vías ciclistas. Mire, en la M-607 ya existe esa red de vías ciclistas, donde no existe es en la A-1, que es competencia del Gobierno nacional; con lo cual, usted falla el tiro una vez más.

Luego, entrando en la cuestión de su proposición, habla del proyecto integral para abordar la problemática de movilidad. Mire, en los objetivos de la Comunidad de Madrid siempre se encuentra favorecer la movilidad en toda nuestra comunidad; por tanto, hoy, en coherencia con esto, pues tenemos planes de estudio de posibles carriles bus-VAO, carriles exclusivos reservados para autobuses en aquellas carreteras donde sea necesario por el volumen. Con respecto a la A-1, lo que deberían hacer ustedes en dirigirse al Gobierno de la nación, que es el responsable para ejecutar esa mejora y ampliación, porque la A-1 es actualmente una de las carreteras que registra una mayor intensidad de circulación, llegando a alcanzar picos de 244.000 vehículos al día, y siendo además uno de los principales corredores de comunicación entre el norte y el sur. Lo que pasa es que ustedes lo del desdoblamiento y demás, como no es lo que a ustedes les gusta, ¡ya no les gusta! O sea, que hacemos lo que dicen ustedes o ya la solución no es buena, ¡es un error!, usted la ha calificado de error en su intervención, simplemente porque, como no es la solución que a usted le gusta, pues hay que calificarla de error.

Señor Pastor, usted ha hablado y se ha quedado en 2013 con el carril bus-VAO, que el Gobierno de entonces... Mire, si hubiese seguido un poco más adelante, sabría que en 2015, en julio de 2015, el Ministerio de Fomento, entonces del presidente Rajoy, como usted le llama, junto con la Comunidad de Madrid, firmaron la orden de estudio para la redacción de un estudio informativo sobre

la variante de la A-1, el tramo enlace entre autopista del aeropuerto y autopista R-2 variante de El Molar; eso fue en 2015. La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento en abril de 2017 resolvió aprobar el estudio informativo, recomendando una serie de soluciones, pero ¿qué ha pasado con ese proyecto? ¿Qué ha hecho el señor Sánchez con ese proyecto? Porque usted se ha quedado en 2013, no ha querido avanzar; yo sí, y esto fue en 2017. En 2018 llegó el señor Sánchez y el proyecto guardado en un cajón. Con lo cual, cuando haga este tipo de intervenciones, ajústese un poco más a la realidad.

Sobre los aparcamientos disuasorios, decía el señor Sánchez: ni una sola plaza nueva. Mire, en estos momentos se trabaja con diferentes pilotos que nos permiten testar diferentes tipologías de aparcamientos y, en este caso, tenemos ya en la M-607 el de Colmenar Viejo, que ha entrado en piloto desde enero de 2020 -no sé si usted lo sabe- con 1.470 plazas, que son unas pocas más que ninguna, ique son unas pocas más que ninguna! Además, existen también el de Tres Cantos y el de El Goloso, que en este caso son de Adif, y está trabajando el consorcio regional negociando la incorporación de estos aparcamientos, junto con los de Las Rozas, Majadahonda, Pinar de Las Rozas, Las Matas, con lo que se ampliarán otras 4.000 plazas más, que son también unas pocas más que ninguna. Con lo cual, entendemos que, una vez que se hayan incluido estos aparcamientos, si se ve cuál es el resultado, se podría valorar la ampliación de dos aparcamientos más en la M-607.

Sobre el intercambiador comarcal, pues efectivamente unos de los ejes clave del sistema de transporte en la Comunidad de Madrid es la intermodalidad y, por tanto, es precisamente este uno de los puntos que contempla la estrategia de movilidad sostenible que se está trabajando desde el Consorcio Regional de Transportes, que ustedes lo conocen, isi es que se está trabajando! Entonces, está prevista la construcción de un intercambiador comarcal en San Sebastián de los Reyes; también se lo anuncio por si usted no lo sabe, que parece que no lo sabe o que lo olvida de forma premeditada.

Sobre la plataforma de autobuses de acceso a Madrid por la M-607, decirle que es muy importante que lo hagamos de forma coordinada con las diferentes Administraciones, y lo estamos haciendo. Ya hemos hablado con el Ayuntamiento de Madrid para coordinarnos en esta carretera y también estamos hablando -decía usted lo de Madrid Nuevo Norte- con Madrid Nuevo Norte; ya lo estamos haciendo, ies que nosotros trabajamos, señor Sánchez!, probablemente ustedes no, pero nosotros sí. Ya estamos trabajando y estamos en contacto con Madrid Nuevo Norte, que supondrá un sistema de transporte público de alta accesibilidad y que no solo dé servicio al nuevo desarrollo sino que permitirá además la conexión con los barrios limítrofes y las vías de alta capacidad colindantes con el ámbito; en este caso, se va a hacer a través de la conexión del nudo norte, calle 30, M-11 y A-1; en la conexión con la carretera M-607 se ha reservado carril bus tanto a lo largo del eje de Agustín de Foxá como del eje Antonio Cabezón; también carriles de reforma del nudo de Fuencarral, que permite la conexión directa con la carretera M-607 y plataformas exclusivas desde la M-607. Además, estamos trabajando para mejorar la circulación de autobuses habilitando la vía de servicio existente desde Tres Cantos hacia Madrid, que ya se está haciendo; ya se está trabajando y se está usando.

Pero vuelven a olvidar que la mayor parte de viajes en autobuses se realizan en las carreteras del Estado, en este caso en la A-1, y ustedes lo han vuelto a olvidar en su proposición.

Sobre el Consorcio Regional de Transportes y reestructurar el servicio, hombre, ustedes saben que estamos trabajando en el nuevo mapa concesional, y dicen: no, ¡es que llevan muchos años! Es que el mapa concesional tiene unos plazos y está vigente, y se está trabajando para poner en marcha el nuevo. Esa es la previsión que tenemos; estamos trabajando con tiempo para poder hacerlo en tiempo y forma, ¡pero tampoco les gusta a ustedes eso! Si es que el problema es que ustedes nunca están de acuerdo con nada, porque, o se hacen las cosas como ustedes dicen, o no están de acuerdo con nada. ¡Ese es el problema que tienen ustedes!, que no son capaces de reconocer la labor que se está haciendo.

Una cosa que he echado en falta es hablar de Cercanías; no ha dicho una sola palabra de Cercanías. Probablemente, como es del Gobierno del señor Sánchez, su socio, pues, claro, entonces eso nos lo llamamos. ¿Sabe usted que se aprobó en el Senado una propuesta del Grupo Popular para activar la conexión ferroviaria entre Madrid y Burgos? ¿Sabe que el Partido Socialista se abstuvo, que no lo apoyó? Porque eso sí que es Cercanías, eso sí que es Renfe, eso sí que es tren.

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto, señor Ramos.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidente. Nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias. Entiendo, señor Sánchez, que va a abrir segundo turno, ¿no? *(Pausa.)* De acuerdo; tiene tres minutos.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Sí, muchas gracias, señor presidente, por aclarar algunas cuestiones. En primer lugar, agradezco en general el tono de las intervenciones, bastante constructivo, incluso agradezco las aclaraciones del señor Ramos en algunas cuestiones; ya sé que en general no le gustan mis intervenciones. Yo lo lamento, pero, bueno, yo tengo que hacer aquí mi trabajo, y mi trabajo, efectivamente es representar, en primer lugar, a un número de votantes, pero a mí me gustaría que me escucharan con mejor atención, porque he dicho el número de votantes y a todos los habitantes del corredor norte. *(Rumores.)* Sí, sí, repase usted el acta y lo verá.

En cualquier caso, sí que he mencionado el tema de las Cercanías, he mencionado el tema de la A-1 y he comentado expresamente que esta PNL la dedicábamos en exclusiva a las cuestiones que entendemos que son competencia de la Consejería de Transportes, dejando aparte cuestiones como la reforma de las Cercanías, que lo he dicho varias veces, no es ningún secreto, y nosotros hemos traído también incluso a esta Cámara propuestas para la ampliación de la red de Cercanías, como hemos traído otras propuestas sobre la A-1, pero esta PNL concretamente la queríamos dedicar a poner negro sobre blanco las cuestiones que entendemos que son competencia de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid para que se pongan los medios para mejorar el corredor norte sobre accesos a Madrid.

Señor Calabuig, no me he equivocado; el desdoblamiento de la A-1 no es ampliación de carriles, es que hay un proyecto del Partido Popular de hacer una nueva A-1, ¿vale?; si lo quieren entender así mejor... Nosotros hemos dicho muchas veces que estamos en contra de ese proyecto; no creo que sea ningún secreto para nadie.

Efectivamente, yo entiendo que el calendario de la Comisión de Transportes, justo el día después del pleno, pues nos incomoda un poco a todos. Yo hubiera agradecido que algunas de estas cuestiones me las hubieran expresado a través de enmiendas, porque sin duda yo no tengo ningún problema en incluir los trenes de Cercanías, si a todos ustedes les parece bien, o el tema de la bicicleta, que, efectivamente, es un lamentable olvido, porque estaba bastante claro en la exposición de motivos; iba repasando caso por caso y luego justamente en la parte dispositiva se nos ha colado. Si se fijan, incluso hay una errata y se pasa del tres al cuatro y del cuatro al tres. Entonces, bueno, nada más que agradecer sus intervenciones y perdonen que tengo una especie de acceso de tos.

El Sr. **PRESIDENTE**: No se preocupe.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, continua el señor Moreno por el Grupo Parlamentario Podemos; tres minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Yo he fijado posición antes y creo que está todo dicho. Me parecía que la réplica fundamental correspondía al proponente para aclarar las dudas que hayan surgido.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Por el Grupo Parlamentario Vox, señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Medio minuto, señor presidente. Solamente aclararle al señor Pastor Barahona que, en la misma exposición de motivos, respecto a 2006, el Ministerio de Fomento, señor Rodríguez Zapatero, presentó proyectos de plataforma reservada para todas las autovías radiales de Madrid, se refiere a los bus-VAO; respecto a la A-1, se presentaron 7 kilómetros entre la M-40 y San Sebastián de los Reyes. Estos proyectos quedaron paralizados en 2009, Gobierno del señor Rodríguez Zapatero, no de Ana Pastor. Nada más que eso, y no seré yo el que eche una mano al Partido Popular en este tema, pero es lo que hay, y es la realidad. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, muchas gracias, señor Calabuig. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Como he dicho anteriormente, en la exposición de motivos no estamos de acuerdo con Más Madrid, como en tantas otras cosas. En cualquier caso, por aclarar algunas cuestiones, es verdad que, cuando hablamos de estos debates sobre infraestructuras, es bochornoso escuchar los datos y la información en relación con los ministerios del gobierno del señor Rajoy, porque -insisto- ni presupuestaban ni adjudicaban ni

ejecutaban. Su memoria es absolutamente selectiva, porque ustedes son muy de hacerse fotos y aquel debate que tuvimos en octubre iba acompañado de una foto de todos ustedes en un gran atasco que esa mañana había generado el alcalde de la ciudad de Madrid con sus obras en el acceso norte de la M-30, pero incluso... (*Rumores*).

El Sr. **PRESIDENTE**: Por favor, vamos a respetar el uso de la palabra.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Esa memoria selectiva olvida que ustedes fueron quienes eliminaron -el Partido Popular- en el año 2013 el bus-VAO y, si nos vamos más para atrás, porque usted evidentemente dice lo que considera oportuno, fue en el mes de julio del año 2016 cuando en el Congreso de los Diputados se debatió una iniciativa del Partido Socialista Obrero Español que solicitaba que esa ejecución que ustedes habían paralizado se llevase adelante, ¿y sabe usted qué voto el Partido Popular? ¡En contra! Entonces, más tarde ustedes anuncian y se hacen fotos y esto y aquello, pero francamente ustedes lo prometen todo y nunca hace nada. Vuelvo a insistir en que es que llegaron a prometer 1.500 kilómetros de alta velocidad en nuestro país para hacerlos en dos años.

Miren, ustedes realmente al final acaban hablando de lo que les gusta y de un sistema del que todavía sufrimos sus consecuencias, que son las radiales, porque ustedes en realidad están insistiendo en el asunto de las radiales; un asunto que todos los madrileños seguimos pagando con intereses y de una forma dramática, porque esto es lo que realmente ustedes proponen, siempre que habla el Partido Popular. Esas autopistas radiales fueron quebradas, ¡quebraron!, esas que hacían esas curvas tan particulares, esas radiales que ahora nadie utiliza, esas radiales que se hicieron de aquella manera tan particular. Esa es su gestión, esa es su herencia, más de 3.500 millones de euros que todavía pagamos todos y cada uno de los madrileños. También es culpa de sus radiales que ese eje esté como está; ese agujero de 3.500 millones de euros que ustedes, eso sí, llevaron adelante.

Les recuerdo el 7 de octubre de 2003: esta autopista es una apuesta clara del Gobierno que muchas generaciones tendrán que valorar y agradecer. Alberto Ruiz-Gallardón, entonces alcalde de Madrid, expresidente de la comunidad en la inauguración de la Radial 2. Hoy mismo somos muchas las generaciones que tenemos que seguir pagando su ineficacia, su falta de planificación, sus ocurrencias y sus genialidades, que nos han costado a todos los españoles una herencia envenenada, y precisamente por eso, si ustedes fueran sensatos, se darían cuenta de que se hicieron mal muchas de las cuestiones desde un principio y eso nos cuesta lo que tenemos también ahora. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pastor. Por último, el señor Ramos por un tiempo de tres minutos.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Gracias, presidente. Señor Sánchez, no es que no me gusten sus intervenciones, simplemente es que no las comparto; lo que no me gusta es su política, que me digan lo que tengo que hacer, cuándo lo tengo que hacer y cómo lo tengo que hacer. ¡Eso no me gusta, me gusta elegirlo yo! A mí sus intervenciones me parecen correctas, pero evidentemente no comparto absolutamente nada de lo que dice; o sea, que son dos cosas creo que muy muy diferentes y que usted no acaba de entender.

Señor Pastor, mire, habla de que son bochornosos los datos de tal... Mire, le voy a decir yo algunos datos que son bochornosos y que, si tuviera un poco de dignidad, aquí pediría perdón a los madrileños. Mire, ¿sabe cuánto ha crecido la aportación del Estado a la Comunidad de Madrid en los últimos años? El 0,19 por ciento. ¿Sabe cuánto ha crecido en otras comunidades? El 44 por ciento. ¡Eso es bochornoso! ¿Sabe cuánto ha crecido en Barcelona? Más del 51 por ciento, frente al 0,19 por ciento. ¡Eso es bochornoso! Pida usted perdón a los madrileños. ¿Sabe cuánto ha crecido en Canarias? El 90 por ciento. En Valencia una asignación extraordinaria de 38 millones de euros. Pida usted perdón a los madrileños. ¿Sabe cuánto invierte su Gobierno en transporte público por habitante en Madrid? 185 euros. ¿Sabe cuánto en Cataluña? 262 euros. Pida perdón a los madrileños. ¡Eso es bochornoso! ¿Sabe cuánto en Andalucía? 255 euros. ¿En el País Vasco? 232 euros. ¿En Valencia? 232 euros. Pida perdón a los madrileños, solo invierte 185; eso es bochornoso, señor Pastor.

Plan de Cercanías de Madrid, 5.000 millones, ¿dónde están? ¡Eso es bochornoso, señor Pastor! ¿Sabe cuánto va a invertir en Cataluña en el periodo 2020-2030? 6.300 millones de euros. ¡Eso es bochornoso! Si quiere, puedo seguir. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, muchas gracias, señor Ramos. Antes de proceder a las votaciones, pregunto a los señores portavoces si va a haber alguna sustitución. *(Pausa.)* Por lo que veo, hay alguna. A ver, señor Pastor, por el Grupo Socialista, ¿quién sustituye?

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Santiago Rivero.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, gracias. ¿Por el Grupo Más Madrid?

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Sí, a María Acín la sustituye don Emilio Delgado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale. Por los demás, veo que no hay sustituciones. Por consiguiente, vamos a proceder a las votaciones. *(Pausa.)* Son 7 votos a favor, 8 votos en contra y 2 abstenciones; en consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley 31/21.

Pasamos al último punto.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

(Pausa.) Pues, no habiendo más asuntos para tratar, se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 11 horas y 10 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