

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 765

6 de marzo de 2015

IX Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. José Tomás Serrano Guio

Sesión celebrada el viernes 6 de marzo de 2015

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-89/2015 RGEP.432.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Bonifacio de Santiago Prieto, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno del Plan de Modernización del Transporte Público.

**2.- PCOC-138/2015 RGEP.508.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Loreto Ruiz de Alda Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Consorcio Regional de Transportes la oferta de transportes público de Parquelagos en Galapagar.

---

**3.- C-649/2014 RGE.4002.** Comparecencia del Ilmo. Sr. Viceconsejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre aplicación de los medidores de los vehículos del servicio público taxi, (taxímetros) en la ciudad de Madrid para aplicar la tarifa de precios aprobados en la Comisión de Precios, que han entrado en vigor el 7-01-14 y otras cuestiones aprobadas por el Ayuntamiento de Madrid, que afectan a los viajeros ya que estos utilizan "checksum" previamente visados por la Dirección General de Industria que no cumplen con lo aprobado por la citada Comisión al permitir incorporar importes no autorizados a los servicios prestados. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

**4.- C-90/2015 RGE.1003.** Comparecencia del Sr. D. Álvaro Bonet, en representación de la Asociación "Madrid, Ciudadanía y Patrimonio", a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre patrimonio del Metro de Madrid que podría dar lugar a un Museo del conjunto originario del Metro de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

#### **5.- Ruegos y preguntas.**

### SUMARIO

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 11 horas y 7 minutos. ....	41781
— <b>PCOC-89/2015 RGE.432. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Bonifacio de Santiago Prieto, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno del Plan de Modernización del Transporte Público.</b> .....	41781
- Interviene el Sr. De Santiago Prieto, formulando la pregunta.....	41781
- Interviene el Sr. Viceconsejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, respondiendo a la pregunta.....	41781-41782
- Interviene el Sr. De Santiago Prieto, ampliando información. ....	41782-41783
— <b>PCOC-138/2015 RGE.508. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Loreto Ruiz de Alda Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Consorcio Regional de Transportes la oferta de transportes público de Parquelagos en Galapagar. .</b>	41783

- Interviene la Sra. Ruiz de Alda Moreno, formulando la pregunta. ....	41783
- Interviene el Sr. Viceconsejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, respondiendo a la pregunta.....	41783-41784
- Intervienen la Sra. Ruiz de Alda Moreno y el Sr. Viceconsejero, ampliando información.....	41784-41786
<b>— C-649/2014 RGEP.4002. Comparecencia del Ilmo. Sr. Viceconsejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre aplicación de los medidores de los vehículos del servicio público taxi, (taxímetros) en la ciudad de Madrid para aplicar la tarifa de precios aprobados en la Comisión de Precios, que han entrado en vigor el 7-01-14 y otras cuestiones aprobadas por el Ayuntamiento de Madrid, que afectan a los viajeros ya que estos utilizan "checksum" previamente visados por la Dirección General de Industria que no cumplen con lo aprobado por la citada Comisión al permitir incorporar importes no autorizados a los servicios prestados. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>	41786
- Interviene el Sr. Jiménez Molero, exponiendo los motivos de la petición de comparecencia.....	41787-41788
- Exposición del Sr. Viceconsejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda. ....	41788-41791
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Ruiz de Alda Moreno, la Sra. Moreno Martínez, el Sr. Jiménez Molero y el Sr. Cabrera Orellana. ....	41791-41799
- Interviene el Sr. Viceconsejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, dando respuesta a los señores portavoces. ....	41799-41803
- Se suspende la sesión a las 12 horas y 21 minutos. ....	41803
- Se reanuda la sesión a las 12 horas y 29 minutos.....	41803
<b>— C-90/2015 RGEP.1003. Comparecencia del Sr. D. Álvaro Bonet, en representación de la Asociación "Madrid, Ciudadanía y Patrimonio", a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre patrimonio del Metro de Madrid que podría dar lugar a un Museo del conjunto originario del Metro de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>	41803
- Exposición del Sr. Representante de la Asociación Madrid, Cuidadanía y Patrimonio. .	41804-41808

- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Ruiz de Alda Moreno, la Sra. Moreno Martínez, el Sr. Jiménez Molero y el Sr. Cabrera Orellana. ....	41808-41817
- Interviene el Sr. Representante, dando respuesta a los señores portavoces. ....	41818-41822
— <b>Ruegos y preguntas.</b> .....	41822
- No hay ruegos ni preguntas. ....	41822
- Se levanta la sesión a las 13 horas y 40 minutos. ....	41822

*(Se abre la sesión a las once horas y siete minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes, Infraestructuras y Vivienda. Antes de comenzar con el orden del día, quiero saludar a los vecinos que nos acompañan. Bienvenidos a la Comisión. Y por supuesto también quiero agradecer la presencia del compareciente don Borja Carabante, que, por otra parte, es habitual en esta Comisión. Comenzamos con el primer punto del orden del día.

**PCOC-89/2015 RGE.432. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Bonifacio de Santiago Prieto, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno del Plan de Modernización del Transporte Público.**

Para la formulación de su pregunta, tiene la palabra don Bonifacio de Santiago.

El Sr. **DE SANTIAGO PRIETO**: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Viceconsejero, me gustaría que nos hablara un poco sobre el plan de modernización de autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Bonifacio. Tiene la palabra el señor Carabante.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA** (Carabante Mutante): Muchas gracias, señor Presidente, y muchas gracias, señoría, por la pregunta. El Plan de Modernización del Transporte Público se refiere especialmente a los autobuses de transporte interurbano, y quiero decir que el transporte interurbano es una de las cuestiones de las que desde el Gobierno regional, y muy especialmente desde la Consejería de Transportes, nos sentimos más orgullosos. Tenemos un sistema de autobuses que conecta a 179 municipios que existen en la Comunidad de Madrid, 24 horas al día, 365 días al año, y que además goza de uno de las calificaciones más importantes, en comparativa con otras comunidades autónomas, y muy especialmente a nivel nacional; un sistema de transporte que se basa en la intermodalidad, unos autobuses que conectan con estaciones de Cercanías, con red de Metro, con Metro ligero, o con intercambiadores de autobuses urbanos.

El Plan de Modernización del Transporte Público se puso en marcha en el año 2010, afecta a las 33.000 paradas que hay en la red de transporte interurbano, a las 1.300 líneas de autobuses y a más de 4.000 autobuses entre urbanos e interurbanos. Como digo, se puso el año 2010, y el año 2010 nos ha permitido renovar la flota un 63 por ciento; es decir, dos de cada tres autobuses de los llamados verdes, de los autobuses interurbanos, se han renovado, de tal manera que, en la Comunidad de Madrid, la edad media de los autobuses interurbanos es de cinco años, frente a la media del resto de las comunidades autónomas de España, que tiene una vida media de los autobuses de 9,4 años. Esto supone mejoras en la seguridad, pero muy especialmente supone

mejoras en la compatibilidad medioambiental, la mejora medioambiental, porque han incorporado, consecuencia de los avances tecnológicos, nuevos sistemas de combustible, especialmente el gas y los híbridos, que proporcionan una reducción en torno al 50 por ciento de emisiones al medio ambiente y, por lo tanto, van en la línea del objetivo que pretendemos perseguir, de respeto al medio ambiente. Y también ha supuesto mejoras en la accesibilidad, porque la renovación de la flota en los últimos años, las mejoras en la fabricación de los autobuses se han basado, como digo, especialmente en las mejoras de los combustibles y muy especialmente en la mejora de la accesibilidad. Por lo tanto, hacemos un balance muy positivo del plan de modernización porque está cumpliendo los objetivos, que, como digo, son: seguridad, respeto medioambiental y mejora de la accesibilidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Carabante. Don Bonifacio de Santiago, tiene la palabra.

El Sr. **DE SANTIAGO PRIETO**: Muchas gracias, señor Presidente. Agradecemos al señor Viceconsejero sus palabras. Desde nuestro Grupo entendemos que el Plan de Modernización de Autobuses Interurbanos de la Comunidad de Madrid es el catalizador de un transporte más efectivo y sostenible, al contar con vehículos de bajas emisiones, y supone, sobre todo, una mejora en la calidad del servicio para los usuarios madrileños. Este plan se enmarca en la apuesta permanente del Gobierno de la Comunidad de Madrid por el desarrollo tecnológico, la eficiencia energética y el respeto al medio ambiente. Gracias a él, hoy los usuarios tenemos una de las flotas más modernas, eficientes y con mejor accesibilidad, debido a la inversión de más de 300 millones de euros. Ha supuesto una media anual de 230 autobuses nuevos. Ha sido la Comunidad de Madrid la que ha impulsado este plan, en el que muchos no creían.

Como bien ha dicho el Viceconsejero, hoy dos de cada tres autobuses en circulación son nuevos y están dotados de las más modernas medidas de confort, seguridad y accesibilidad gracias a este plan. Los autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid son los más modernos de toda España; mientras que la antigüedad media de los mismos en España es de 9,4 años, en Madrid es inferior a los cinco años. Además, uno de cada tres autobuses interurbanos está prácticamente nuevo, con menos de dos años de antigüedad. Son los usuarios los beneficiarios de este plan. Más de 800.000 viajeros utilizan todos los años los autobuses verdes, que realizan cerca de 20 millones de viajes mensuales.

El plan de modernización ha supuesto, además, una mejora de la accesibilidad, ya que habilita un mayor espacio y mayores facilidades para las personas con movilidad reducida. Gracias al cambio de normativa, a partir de marzo se va a permitir el acceso a los carritos para niños gemelos o mellizos; con esta medida, más o menos 1.300 familias serán beneficiadas. Esto, señorías, como verán, responde a una necesidad social y a una realidad.

Quiero destacar que la magnífica gestión económica llevada a cabo por el Gobierno, equilibrando los gastos e ingresos, ha supuesto un hito histórico en nuestra región: la congelación de tarifas por tercer año consecutivo; los madrileños pagan lo mismo por el billete desde 2013, es decir,

ha tenido el mismo precio en 2013, 2014 y 2015, frente a lo que ha ocurrido en otras autonomías, como Cataluña o Andalucía, que lo han subido en 2014. Pero, además, el Presidente del Gobierno de la Comunidad de Madrid presentó a primeros de año la tarjeta verde de transporte público, la tarjeta de transporte público infantil, que va a suponer que cerca de 220.000 niños entre cuatro y seis años puedan viajar de forma gratuita en transporte público. Las familias ya están solicitando este abono.

Señor Viceconsejero, en momentos de ajustes, ustedes han seguido apostando y trabajando para que los madrileños sigan teniendo el transporte público de calidad. Los usuarios habituales lo valoran con una puntuación superior a 7, pero los usuarios no habituales, entre ellos los turistas o los que buscan el ocio en nuestra región, lo valoran por encima del 8. Por tanto, señor Viceconsejero, sigan trabajando así, que los madrileños sabrán que en mayo deberán votar al Partido Popular, que es el que ofrece un servicio de transporte público de calidad y que congela las tarifas del transporte. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Bonifacio de Santiago. Pasamos al segundo punto del orden del día.

**PCOC-138/2015 RGE.508. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Loreto Ruiz de Alda Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Consorcio Regional de Transportes la oferta de transportes público de Parquelagos en Galapagar.**

Tiene la palabra doña María Loreto.

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías, señor Carabante y vecinos de Parquelagos que han venido a escuchar esta Comisión. En mi pregunta vamos a seguir hablando de interurbanos, y, desde luego, los vecinos y yo no tenemos la misma opinión que ha trasladado el señor De Santiago. En cualquier caso, le pregunto por la valoración que hace la Comunidad de Madrid respecto al servicio de transporte público en Parquelagos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, doña Loreto. Tiene la palabra el señor Carabante.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA** (Carabante Muntada): Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias, señoría. En primer lugar, quiero saludar a los vecinos y me pongo a su disposición para aclarar cuantas cuestiones sean necesarias si queda alguna duda en relación con la pregunta que me formula la portavoz de UPyD. Efectivamente, los datos manifiestan que la demanda existente y la oferta se ajustan a un servicio adecuado. Es verdad que la línea 635, que es la que da servicio a Moncloa, Torreldones, Galapagar y Parquelagos tiene 18 expediciones y hay 8 paradas en la colonia Parquelagos. Los números dicen fríamente que el

servicio es adecuado. Entiendo que usted me formula esta pregunta y están aquí los vecinos porque no lo consideran así. En todo caso, muchas veces la sensación y la percepción no es la misma respecto a los datos y, por tanto, espero también que me aclare los problemas, los inconvenientes que tienen los vecinos para, en la medida de lo posible, intentar resolverlos.

Quiero poner de manifiesto que hay dos singularidades, desde mi punto de vista, que a lo mejor dificultan el servicio. La primera de ellas, los malos accesos de la colonia desde la propia A-6; y, luego, la configuración interna de la propia urbanización, en la que hay muchas calles que son de sentido único y que dificulta la prestación del servicio de autobús. Insisto en que los datos que nosotros tenemos dicen que hay un servicio adecuado, pero eso no quiere decir que sea la percepción ni sea la realidad. Por tanto, estoy a la espera de que su señoría me lo comente para ver si la queja de los vecinos tiene fundamento –que siempre la tiene si viene de los vecinos- o son los datos los que así lo constatan.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Carabante. Señora Ruiz de Alda, tiene la palabra.

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Gracias, señor Carabante. Voy a intentar explicarle algo más la problemática de los vecinos. En cualquier caso, como siempre, le agradezco su voluntad y su ofrecimiento para que estas personas puedan hablar con usted. Les animo –ya les he dado su número de teléfono-a que se pongan en contacto y le cuenten todas aquellas cuestiones que no queden claras en esta Comisión. Para quien no lo sepa, Parquelagos es una urbanización del municipio de Galapagar en la que viven 1.800 personas, esto es el 6 por ciento de su población; es una de tantas entidades urbanísticas sin recepcionar –esa es otra de las reivindicaciones de los vecinos-. Son habitantes que pagan los impuestos correspondientes en la Comunidad de Madrid y, sin embargo, en muchas cuestiones no reciben los servicios de la misma calidad o que vayan en consonancia con los impuestos que pagan; entre esos servicios está el transporte público.

Es verdad que no es la única urbanización ni la única zona de nuestra región en esta situación y que los transportes interurbanos y los recorridos de las líneas actuales necesitan una revisión porque está claro que no están ofreciendo las soluciones que en muchas zonas los madrileños están demandando.

Como usted ha dicho, estos vecinos cuentan solamente con una línea en su urbanización que es la 635, pero el recorrido completo de esta línea desde o hasta Madrid lo hace solamente en la mitad de las expediciones, el resto para en Torrelodones colonia. Aparte de que solamente la mitad hace el recorrido completo, en los últimos tiempos se ha visto reducida su frecuencia. Y eso solamente de lunes a viernes, porque los sábados y los fines de semana ni siquiera existe el recorrido completo hasta Madrid, lo cual les implica hacer transbordo en Torrelodones y, como usted sabe, los transbordos bus-bus en nuestro sistema tarifario para aquellas personas que no tienen abono está terriblemente penalizado; con lo cual, el mismo recorrido cuesta en unas ocasiones una cantidad de dinero y en otras, otra distinta. Lo cual también me parece una cuestión que habría que revisar,



porque en este caso no es porque ellos quieran, sino porque no tienen otra posibilidad de bajar a Madrid más que haciendo transbordo en Torrelodones.

La otra posibilidad que tendrían estos vecinos para bajar a Madrid sería ir a la estación de Cercanías de La Navata, y para ello tendrían que utilizar el autobús 632, pero, claro, es la línea de la zona de Galapagar que va hasta la estación de La Navata y no pasa por Parquelagos. Con lo cual, como ve usted, señor Carabante, estas personas y estos vecinos tienen muy complicado desplazarse a Madrid en transporte público. Y, por ejemplo, en el hipotético caso de que Madrid en algún momento dado cierre el transporte privado por niveles de contaminación, estas personas van a tener imposible desplazarse hasta. Esta misma imposibilidad les ocurre a día de hoy en horario nocturno; hay muchos jóvenes de esta urbanización que no tienen posibilidad de trasladarse a Madrid.

Evidentemente, todos los desplazamientos de Parquelagos no tiene por qué ser a Madrid; vamos a tomar otro ejemplo que es cómo se desplazarían a su hospital de referencia, que no es otro que el de Puerta de Hierro. Solamente pasa por la zona la línea 633, Colmenarejo-Majadahonda-Hospital Puerta de Hierro; es verdad que harían un solo transbordo, que el compromiso que tiene el Consorcio para estas cuestiones, pero, claro, el transbordo tendría que ser después de haberse recorrido medio Galapagar andando, porque las líneas que tendrían que transbordar paran en diferentes zonas de Galapagar, con lo cual tampoco tiene mucho sentido. Eso en cuanto al transporte público.

Y, aprovechando que está usted aquí, quiero decirle que también tienen ciertas inquietudes sobre las vías de comunicación con algunas de las zonas que tienen alrededor, como es la Colonia de Torrelodones. Sé que en este caso probablemente sea un problema de la carretera estatal, pero, en cualquier caso, le agradecería mucho que les atendiera y, en la medida que les pudiera ayudar, lo haga. Sé que algunas cuestiones tienen soluciones más fáciles que otras, pero le pido que lo trate con interés y, sobre todo, que estas personas, cuando paguen sus impuestos, señor Carabante, realmente piensen que vale la pena. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Loreto. Para finalizar tiene la palabra el señor Carabante.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA** (Carabante Muntada): Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias, señoría. Yo insisto en que los datos, cuando uno los ve de manera fría y no hace el día a día en Parquelagos y no ve las deficiencias que uno siente cuando tiene que acceder a ese tipo de transporte, son lo que son. Yo me comprometo a recibir a los vecinos con el Consorcio Regional de Transportes para que analicemos esos datos, veamos las posibles soluciones y alternativas, que sabe que las vamos a analizar, porque nuestra obligación es dar un buen servicio de transporte público.

Los datos arrojan que hay 718 viajeros en esa línea, lo que supone 20 viajeros subidos a lo largo de toda la expedición. Insisto en que hay dos circunstancias que, a lo mejor, dificultan la prestación del servicio en la urbanización Parquelagos: los complicados accesos desde la A-6 y la

propia característica de la urbanización, donde la mayoría de las calles son de sentido único y eso dificulta enormemente la prestación del servicio de autobús, teniendo en cuenta que las líneas interurbanas no dan servicio a una urbanización sino que conectan diferentes municipios.

Si me permite una reflexión de tipo más general, los autobuses interurbanos conectan los municipios entre sí, pero muy especialmente con Madrid, y es verdad que muchas veces muchas urbanizaciones lo que solicitan es que los autobuses interurbanos entren a las propias urbanizaciones y se acerquen más a las viviendas, lo que causa un perjuicio a los usuarios que quieren bajar a Madrid, porque entrar en urbanizaciones, aunque muchas veces digan que son 500 metros, pues 500 metros varias veces es mucho tiempo de recorrido, de manera que lo que hace es disuadir al resto de los usuarios que lo que quieren es tener conexiones directas y rápidas con Madrid. Nosotros intentamos hacer compatible ese servicio al que tienen derecho, por supuesto, los vecinos de esas urbanizaciones con la necesidad de dotar al resto de los ciudadanos que no viven en esas urbanizaciones y que quieren conectarse con Madrid de un servicio rápido. Insisto en que vamos a revisarlo. Las frecuencias en hora punta me dice que son de 30 minutos y, por tanto, están dentro de un margen razonable, pero, insisto en que lo vamos a revisar.

Habla usted de la línea 632 que necesitaban para conectarse con Cercanías. Mi información es que la línea 635 ya les conecta con la estación de Cercanías. Puedo tener los datos mal y los vamos a revisar; si les parece bien a los vecinos, la semana que viene nos vemos en el Consorcio, y su señoría, si quiere, por supuesto, puede participar en la reunión para mantener la continuidad de este tipo de información. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Carabante. Antes de pasar al siguiente punto, quiero agradecer a los vecinos su presencia. El señor viceconsejero ya les ha citado y espero que se vayan contentos y satisfechos. Gracias. *(Pausa)*.

Continuamos con el orden del día no sin antes agradecer la presencia de los representantes de la Asociación del Taxi que nos acompañan en esta sesión. Bienvenidos a la Comisión por segunda o tercera vez, porque ya han estado varias veces aquí.

**C-649/2014 RGEP.4002. Comparecencia del Ilmo. Sr. Viceconsejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre aplicación de los medidores de los vehículos del servicio público taxi, (taxímetros) en la ciudad de Madrid para aplicar la tarifa de precios aprobados en la Comisión de Precios, que han entrado en vigor el 7-01-14 y otras cuestiones aprobadas por el Ayuntamiento de Madrid, que afectan a los viajeros ya que estos utilizan "checksum" previamente visados por la Dirección General de Industria que no cumplen con lo aprobado por la citada Comisión al permitir incorporar importes no autorizados a los servicios prestados. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).**

Para introducir la iniciativa, tiene la palabra por un tiempo máximo de cinco minutos don Eustaquio Jiménez.

El Sr. **JIMÉNEZ MOLERO**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Viceconsejero. En primer lugar, quiero saludar a don Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi, y a don Santiago Simón, de la junta directiva, así como a los profesionales del taxi Alberto Matas y Manuel Sánchez.

Señor Viceconsejero, le agradecemos muy sinceramente que comparezca. Además, los presentes tenemos la fortuna de que es usted de los más cualificados técnicamente, más de lo que le corresponde; no hay ninguna duda. Lo cortés no quita lo valiente, pero luego vienen las decisiones políticas o actitudes que hace... *(Risas.)* Sí, no sé por qué se sorprenden, yo soy de lo más cortés, pero no voy a dejar de ser aguerrido y de defender las causas justas; eso no lo voy a cambiar les parezca a ustedes lo que les parezca. Soy una persona que reconoce los valores y a usted se los reconozco, y como se lo reconozco, le pido que usted también reconozca en esta comparecencia que hay errores, como es crear una tarifa que va en contra de la normativa establecida por la Comunidad de Madrid y que perjudica a los profesionales del taxi y a sus usuarios.

El objeto de la comparecencia es que usted nos informe de la aplicación de los medidores de los vehículos del servicio público de taxi o taxímetros, porque utilizan "checksum" previamente visados por la Dirección General de Industria que no cumplen lo aprobado por la Comisión de Precios al permitir incorporar importes no autorizados a los servicios prestados. En primer lugar, voy a explicar lo que es el "checksum", porque me va a decir usted lo que es y antes de lo que diga, para que pueda destinar tiempo a otras cosas, se lo voy a decir yo. "Checksum", que es una palabra un poco rara y quiere decir suma de verificación o suma de chequeo, en telecomunicación e informática es una función "hash" que tiene como propósito principal detener cambios accidentales en una secuencia de datos para proteger la integridad de estos, verificando que no haya discrepancias entre los valores obtenidos al hacer una comprobación inicial y otra final tras la transmisión. Señorías, ¿qué quiere decir esto? Pues que cuando vamos a aplicar este mecanismo, que mide distancia y tiempo –y son cinco páginas que explican cómo funciona-, crean una tarifa que elimina la medición de la distancia y el tiempo y dicen que se hace para dar más transparencia y para proteger a los consumidores. Pues es justamente lo contrario, como demuestran las pruebas, y espero que el señor Carabante lo reconozca; si lo reconoce, habremos avanzado mucho, porque no solo tendrá el conocimiento técnico sino que además reconocerá que hay un error de sus compañeros del Grupo Popular del Ayuntamiento de Madrid, que se aventuran a poner una tarifa que pone en danza...

Nunca, nunca, nunca han venido tanto los profesionales del taxi para hablar en esta Asamblea como han venido en estos últimos años y no es por un capricho injustificado sino porque, tras las fórmulas de desarrollo tarifario, ahora viene la realidad, señor Carabante y señores del Grupo Popular, que no es ni más ni menos que la de poder aplicar las tarifas del servicio taxi, en el que las mismas pueden establecerse en varios formatos: desde un título de transporte diferenciando por segmentos de población o zonas hasta el que se utiliza habitualmente como dispositivo de medición,

el taxímetro, el cual ofrece una excelente garantía y una extraordinaria fiabilidad para determinar con exactitud el precio a pagar.

Sin embargo, ¿sabe usted lo que está sucediendo? En mi siguiente intervención le mostraré algunas denuncias expresas de cómo se produce una injusticia y un tratamiento diferenciado entre profesionales que están en la bolsa de taxi del aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez y los que se llaman por el servicio telemático, es decir, que por el mismo trayecto pueden cobrar diferente, y eso va contra toda la normativa. Es imposible hacer una síntesis mejor. Espero que con esto haya comprendido que debería usted convencer a sus compañeros del Partido Popular del Ayuntamiento de Madrid, aunque tal vez con el nuevo Gobierno se cambie, con toda seguridad, pero no sería malo que se lo dijera, e igual que están rectificando en cosas, que rectifiquen y retiren una tarifa que es contraria a los intereses de los profesionales y a los intereses de los usuarios, que fomenta el fraude, la competencia desleal y la ilegalidad. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Jiménez. Tiene la palabra el señor Carabante, por un tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señoría, también por la comparecencia, porque desde luego venir aquí a hablar del sector del taxi, para mí, para el Grupo Parlamentario Popular y para el Gobierno, siempre es muy positivo, porque nos permite poner de manifiesto todas aquellas actuaciones que se han llevado a cabo en la mejora de los profesionales, del sector, y muy especialmente para poder dar un mejor servicio a los madrileños, a los usuarios del taxi y también a los turistas.

Quiero saludar en primer lugar a Julio, Presidente de la Federación, y a los miembros de la junta directiva que le acompañan, a quienes ruego que me disculpen por no haberles saludado en primer lugar. Usted decía que nunca habían venido aquí tanto los representantes; discúlpeme, pero si han venido aquí es porque se han tomado iniciativas importantes que han modificado sustancialmente las condiciones del sector del taxi, que han mejorado, sin ninguna duda, el presente y el futuro del sector del taxi, y me va a permitir que las ponga aquí de manifiesto.

Lo primero que quiero señalar también en nombre del Gobierno regional es la importancia que nosotros otorgamos al sector del taxis, como un rendimiento básico de desarrollo económico y de desarrollo social, en primer lugar, por los miles y miles de empleos que en sí mismo, como sector, generan: cientos de miles de familias madrileñas viven del sector del taxi, porque no solo son los taxistas sino sus familias, los talleres, en fin, que alrededor hay una estructura empresarial, económica y social muy importante. En segundo lugar, porque son una pata muy importante de un sector básico de desarrollo y de empleo de la Comunidad de Madrid, que es el turismo. Seguramente, una de las primeras imágenes que tiene un turista cuando llega a Madrid es el transporte, y también el taxi; por tanto, la imagen que se llevan los turistas de los taxistas madrileños y del servicio es la

imagen de Madrid y de los madrileños y, por eso, creo que es un sector al que hay que apoyar especialmente por su importancia.

Si me lo permite, quiero hacer un repaso de cuáles son las modificaciones normativas, legislativas y de todo tipo que se han llevado a cabo por parte del Gobierno de la Comunidad de Madrid para fomentar y mejorar la profesionalización del sector del taxi, demandas históricas del sector del taxi. Yo creo que se ha avanzado en este último cuatrienio de manera sustancial en la mejora. En primer lugar, una demanda histórica: permitir que se pudiera llevar en los taxis de manera externa la publicidad, lo que ha generado una mejora de los ingresos. Usted puede decir que es pequeña, pero sin ninguna duda una es una posibilidad que antes no tenían, como es obtener recursos de la publicidad y de la comercialización del propio taxi, que para los taxistas es una demanda histórica y que, por distintos motivos sobre los que no voy a entrar, no se había hecho. Yo creo que esa es una demanda histórica a la que el Gobierno de la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento han dado respuesta en este último cuatrienio.

También las mejoras fiscales. La devolución del céntimo sanitario para los profesionales del sector del transporte, y muy especialmente de los taxis, que forman parte de este sector, supone también una mejora fiscal y, por tanto, una mejora de los resultados del taxista en su trabajo, y eso redunda positivamente.

Una demanda también histórica dentro de este sector del transporte y del taxi al que hemos dado satisfacción en este cuatrienio es la posibilidad de que haya taxis para hasta nueve personas. Eso da respuesta a una necesidad de muchas familias y de muchas personas y, sobre todo, permite al taxi competir con otros medios de transporte de viajeros con los que no podía competir, con las famosas VTC o las pequeñas furgonetas que daban servicio a las puertas de los hoteles para llevar a grupos de turistas o familias que estaban compuestas por más de cinco miembros pero menos de nueve. Esa modificación también se ha hecho por parte de la Comunidad de Madrid para mejorar las condiciones en las que puede competir el sector del taxi.

La mejora en la inspección, muy especialmente en lo que se refiere a la incorporación de las nuevas plataformas tecnológicas y a la famosa Uber. Yo no creo que haya habido ningún Gobierno en ninguna comunidad autónoma, ni ninguna Administración que de manera tan vehemente, de manera tan frontal, de manera tan clara, se haya posicionado a favor del sector del taxi y en contra de aquellas malas prácticas y de aquella competencia desleal que se quiere aprovechar de la normativa para perjudicar a un sector que, insisto, estaba contribuyendo especialmente al desarrollo económico y al desarrollo del empleo en la Comunidad de Madrid, no hay ninguna. De hecho, ustedes sabrán que el Director General de Transporte tuvo que comparecer la semana pasada ante el Juzgado de Instrucción que está dirimiendo judicialmente este asunto para apoyar a los taxistas con su testimonio. Y así lo estamos haciendo, dando la cara, incluso en ocasiones que nos ha costado disgustos por ser tan beligerantes en este asunto, si me permiten la expresión. Por tanto, hemos incorporado la inspección, dando prioridad a esta tipo de prácticas; de hecho, se han más que duplicado el número de inspecciones que se han llevado a cabo en el aeropuerto Madrid-Barajas

Adolfo Suárez precisamente para inspeccionar, sancionar y evitar las actuaciones que van en contra de la competencia que debe haber en el sector del taxi y del transporte.

Luego, una novedad y un servicio adicional para los usuarios: la supresión de la zona B, de tal manera que la bajada de bandera supone un ahorro para cualquier usuario de la anterior zona B del 12 por ciento y del 4 por ciento en el kilometraje; es decir, se han bajado las tarifas para que los usuarios paguen menos y se ha hecho de acuerdo con el sector del taxi, por lo que es una buena noticia.

La última medida que se ha llevado a cabo en este cuatrienio, y en la que tanta polémica ha querido ver el Partido Socialista, es la tarifa fija al aeropuerto. Insisto, con todo el respeto a su señoría y a los representantes de la Federación, no entiendo cuál es la polémica. Esta tarifa fija es buena para los madrileños que usan el taxi, es buena para los turistas y es buena para el sector del taxi. ¡Es buena para todos! Para el turista, porque tiene la certeza de lo que va a pagar, porque muchas veces un usuario no cogía el taxi porque no sabía cuánto le iba a costar, ya que cada vez que cogías un taxi la variabilidad de lo que ibas a pagar cuando ibas al aeropuerto era importante; ahora se tiene la certeza de lo que va a costar: 30 euros. Eso da certeza y, por tanto, anima a la demanda y evita otras prácticas que en ocasiones se producían. También es bueno para el taxi porque la Asociación Gremial del Taxi lo ha pedido históricamente y lo ha apoyado públicamente, y también tenemos que dar satisfacción a los representantes del taxi. Yo entiendo que hay asociaciones y federaciones del taxi, como la Federación Madrileña del Taxi, que se han mostrado en contra de la tarifa fija al aeropuerto, pero es que los demás lo quieren y, por tanto, la mayoría de los taxistas lo apoyan, y nosotros hemos querido dar respuesta a esa mayoría de taxistas y muy especialmente a los miles y miles de turistas que vienen a Madrid y a los miles y miles de usuarios madrileños que utilizan el taxi para ir al aeropuerto de Barajas y que consideraban que la tarifa fija era buena. Es una cuestión que se ha debatido en numerosas ocasiones y que ha estado siempre en el debate cuando se hablaba del taxi, y creo que el Gobierno de la Comunidad de Madrid ha sido valiente y ha afrontado que le hayan dicho: oiga, nosotros estamos a favor de la tarifa fija.

Dice usted que no cumple la normativa. El propio artículo 38 del decreto de 2005 que regula este sector permite que haya tarifa fija cuando se prestan servicios a zonas de gran confluencia, como estaciones, aeropuertos y demás; por tanto, está conforme a la normativa.

La segunda parte de su exposición se refería a la validación de las tarifas en cuanto al taxímetro, que, como bien decía su señoría, es una competencia de la Dirección General de Industria. Lo que tienen que hacer los proveedores del taxímetro es ir al centro de laboratorio y control que depende de la Dirección General de Industria y asegurarse de que su modelo, su carga, su programa, está validado. Y el famoso número "checksum" del que usted hablaba es simplemente el código que luego permite validar que los taxistas y los proveedores han cargado adecuadamente las tarifas. Yo, de verdad, ahí no veo ningún problema. Insisten ustedes permanentemente, pero es que esto se rige además por una regulación europea, está perfectamente regulado en la normativa tanto de la Dirección General de Industria como del Ayuntamiento, y por tanto, de verdad, no detectamos que

haya especialmente un problema en ese asunto. Si usted se refiere a que, cuando se incorpora la tarifa fija los taxímetros, permiten, aunque sea ilegalmente, cargar otros suplementos, eso es sospechar del taxista. Efectivamente, el decreto y la aprobación de la Comisión de Precios de las tarifas del sector del taxi por las que se regulaba la tarifa fija impedían que en los servicios al aeropuerto, que tienen un coste de 30 euros, se pudiera incorporar cualquier otro complemento y el taxímetro permite que el taxista pulse una tecla y lo incorpore, pero los taxistas no lo hacen, porque los taxistas cumplen la norma y saben que no pueden hacerlo. Y, si lo hacen, lo hacen de mala manera, pero no sospechemos de los taxistas, no pensemos que van a incumplir la normativa. ¿Pero por qué van a incumplir la normativa? ¿Por qué tenemos que extender la sospecha sobre los taxistas, que son grandísimos profesionales que con su trabajo diario están contribuyendo de verdad a fortalecer la economía y el empleo en la Comunidad de Madrid? Además, quiero decirle que eso se permite porque la directiva europea nos obliga, pero, aunque no nos obligara, no tenemos por qué sospechar, ni anticiparnos, ni extender la sospecha diciendo: como se permite tecnológicamente, el taxista va a infringir la norma. ¡Pues, no! Yo no soy de los que piensan que, por mucho que se pueda, el taxista va a infringir, sino todo lo contrario. Y si infringen, tenemos un sistema de inspección muy potente y los propios taxistas lo pueden decir porque habrán sido sometidos a varias inspecciones rutinarias en el propio aeropuerto; insisto, un 125 por ciento de incremento respecto al año pasado. Nuestra prioridad en el plan de inspecciones, y usted lo sabe porque además nos lo han pedido y así lo hemos estado haciendo, es inspeccionar los vehículos con menos de nueve plazas, los taxis y los VTC, y en eso estamos. Insisto, señorías, en nombre del Gobierno regional, en que nuestro trabajo va a ir siempre a fortalecer y contribuir a la mejora del sector del taxi, siempre teniendo en cuenta también los derechos y el beneficio de los usuarios y los consumidores. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Carabante. Tiene la palabra doña Loreto Ruiz de Alda, por el Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, por un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Muchas gracias, señor Presidente. Lo primero, por supuesto, quiero saludar a los profesionales del taxi que han venido hoy a esta Comisión. Yo me alegro de que vengan muchas veces y no solamente de que vengan los profesionales del taxi sino también los vecinos madrileños a escuchar y ver qué temas se tratan en esta Comisión. He de agradecerle, señor Carabante, su información y también la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, por la explicación que ha hecho sobre esta comparecencia, porque he de confesarles que por la lectura del objeto de la misma no sabía muy bien de qué estábamos hablando. Tampoco tenía muy claro si esta comparecencia tendría que tratarse en esta Comisión o en la que corresponda tratar los temas de la Dirección General de Industria porque, por lo que yo he entendido, se trataba de por qué se están validando unos taxímetros que están eliminando una de las funciones de chequeo de las tarifas del taxi. Si yo no lo he entendido mal, eso ha desaparecido y me preocupa, porque eso quiere decir que en algún momento una de las validaciones que garantizan que al usuario se le está cobrando la tarifa correcta ha desaparecido. No sé si lo he entendido bien; igual usted, señor Carabante, luego me lo puede explicar. Para mí, como les decía, es un tema absolutamente técnico en el que yo realmente puedo aportar muy poco y por eso no voy a extenderme mucho



porque, además, seguro que en la siguiente intervención el señor Jiménez nos explicará mucho más acerca de esta cuestión.

Aquí se han tratado otros temas que no son específicos de los taxímetros y yo quiero poner en valor el servicio del taxi que se da en el área de prestación conjunta y en otras zonas de la región y, por supuesto, dar todo nuestro apoyo a los profesionales y a los usuarios y también a la garantía que tienen estos de que se les están aplicando las tarifas correctas. Por mi parte, nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Loreto. Tiene la palabra doña Isabel Moreno del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Los Verdes.

La Sra. **MORENO MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, también quiero empezar mi intervención saludando a los profesionales del taxi que hoy nos acompañan y al señor Viceconsejero, al que, como estamos ya casi en cierre de Legislatura, quiero agradecer su colaboración con esta Comisión. En este caso, entiendo que es una política de la Consejería a la que él representa al más alto nivel y no solo no hemos tenido ningún problema para contar con su asistencia a esta Comisión sino que también ha sido así con todos los altos cargos de su Consejería, incluyendo al Consejero Delegado de Metro o el Gerente del Consorcio Regional. En este caso, echamos mucho de menos al señor Pradillo –quiero mencionarle hoy aquí en esta intervención-, porque realmente hemos dejado de tener la presencia del Gerente del Consorcio Regional y eso significa que el anterior colaboraba mucho más con nosotros que el actual. Como le digo, señor Carabante, gracias por su colaboración y por todo aquello que ha supuesto que esta Comisión haya podido disponer de más información y mejores condiciones para poder hacer nuestra tarea de control del Gobierno y, en todo caso, también de carácter propositivo, aunque realmente tampoco nos haya servido para mucho por lo que se ve, porque no han tenido en cuenta prácticamente ninguna de las aportaciones que hemos hecho en las distintas sesiones.

Igual que la diputada de UPyD, yo entiendo que este tema posiblemente corresponda a caballo a dos Comisiones de esta Cámara, una que es la regla más desde el punto de vista de industria, etcétera, todo lo que tiene que ver con el taxímetro, con todo lo que se plantea en la solicitud y en la comparecencia, pero también hay una parte muy importante y es que realmente todo esto, de alguna manera, tiene que garantizar que en este caso la Consejería de la que depende el tema del transporte, su control, inspección, etcétera, realice el trabajo con garantía del servicio para los usuarios, los consumidores y los profesionales del sector. Por lo tanto, como eso entiendo que ese es el paraguas bajo el que estamos en esta Comisión, entiendo que es importante que se pongan de manifiesto las dificultades, los problemas o aquellas situaciones que pueden generar un fraude, un conflicto, etcétera, que, como usted ha dicho, señor Carabante, se trata de resolver, en este caso, con los profesionales del taxi de forma permanente -con los usuarios entiendo que menos, aunque realmente sería uno de los puntos importantes también de lo que estamos hablando hoy en esta Comisión-, si realmente esto que se ha planteado de las tarifas fijas, etcétera, más allá de ser una reivindicación del sector, es algo a los usuarios les ha dado tranquilidad, como usted, o no tanto.



Porque es verdad que el fraude siempre se puede dar; no vamos a pensar que es algo habitual, pero el fraude se está dando, se está produciendo, y el tema de otras plataformas de transporte, como aquí hemos hablado también alguna vez, como Uber, más allá de la insistencia o la contundencia de la Consejería tratando el asunto, es verdad que sigue estando ahí, que no es un tema resuelto definitivamente, que otras comunidades autónomas están intentando regular al máximo esta situación para evitar que se pueda generar un intrusismo... En fin, no lo voy a calificar yo porque, como estamos diciendo, está en una situación todavía procesos judiciales, pero realmente es un problema; es un problema para aquellos que están prestando el servicio en el día a día, que son aquellos que están, además, participando de una actividad económica importantísima para el desarrollo de la economía regional, y en este caso estamos hablando de los autónomos, de las personas que están en el sector del taxi.

A mí me parece que lo más importante que se puede desprender esta Comisión es la inquietud que nos produce que queden lagunas que posibiliten que los usuarios no estén absolutamente defendidos en su posición como usuarios; que el sector del taxi tenga lagunas que tampoco dejen satisfechos a los profesionales, y que si hay algo que en el tema legislativo, en el tema de inspección y control, deba hacerse desde la Consejería, que se tome en cuenta, y, como digo, en estas circunstancias es fundamental siempre contar con la participación de todos los agentes que intervienen. Usted ha hablado y nos repite muy a menudo –y me consta– la participación de los profesionales del sector. Le reitero una vez más la necesidad de que se cuente con aquellas plataformas de usuarios, con aquellos mecanismos de participación de usuarios que, desgraciadamente, también han ido desapareciendo en el tiempo y que para estas cuestiones la verdad es que son muy fundamentales, porque cuando dice de que se tiene la garantía de que los usuarios están protegidos, a veces no es así; la sensación se tiene desde un lado de la mesa, pero no se tiene igual desde el otro.

Por lo tanto, como le digo, y como he empezado mi intervención, le agradezco su participación en esta Comisión, y espero que, en la medida de lo posible, aquellas cosas que hemos ido planteando, y yo misma en esta Comisión como representante de Izquierda Unida, hayan servido por lo menos para poner de manifiesto algunas cuestiones que hayan podido ser de interés y que sirvan para mejorar la calidad, en este caso, del servicio del taxi y para que los usuarios se puedan sentir más respaldados, mejor tratados, por así decirlo, por la Administración, que en este caso es la que debe velar también porque esto se produzca. Muchas gracias y muy amables.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Isabel. Tiene la palabra don Eustaquio Jiménez, del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **JIMÉNEZ MOLERO**: Muchas gracias, señor Presidente. Antes de nada, quiero decir una cosa que me ha llamado mucho la atención. El único Gobierno de la historia que ha subido las tarifas dos veces en el mismo año, ha sido el Gobierno del Partido Popular en esta Legislatura. ¡Dos veces en el mismo año! Ahora las han congelado, pero las subieron dos veces en un año.

Y, señor Viceconsejero, han venido los profesionales del taxi pero no para aplaudirle. Han venido porque ha sido requerido para que evidencie que lo que están haciendo sus compañeros del Grupo Popular del Ayuntamiento de Madrid va en su perjuicio y en el de los usuarios. Para eso han venido. ¡Claro!, usted... Yo le entiendo. Desde luego, si fuera usted, yo no hubiera dicho que estaba de acuerdo con lo que han hecho sus compañeros, aunque últimamente cierran filas aunque haya un delincuente, lo cual llama la atención. Pero tengo que decirle que en este caso debía haber dicho: Pues es un error. Es un error porque incumple la normativa, señor Viceconsejero.

El Decreto 74/2005, de 28 junio, que es el reglamento que por fin salió después del año 98, cuando se hizo la ley; en 2005 sacan el reglamento, siete años después. Tenían una prisa extraordinaria para proteger a los profesionales del taxi, a los usuarios, etcétera. Por cierto, doña Loreto, es que esto es de consumo y también de profesionales del transporte; si fuera solo de consumo, lo hubiéramos llevado a consumo, que lo hemos llevado -si no lo sabe, léalo-, y como es de transporte lo traemos también aquí, porque cuando es una cosa relevante que afecta a 15.723 licencias de 46 municipios y a cinco millones y pico o seis millones ciudadanos de la Comunidad de Madrid es que es importante; si no, no lo traeríamos, y lo traemos a esta Comisión como lo llevamos a la Comisión de Presupuestos.

Dice el artículo 38, tarifas fijas si de ello se deriva una mayor garantía de los usuarios. ¿Dónde están las garantías? ¿Dónde están? Es decir, sabiendo que cuesta 30 euros, del distrito de Salamanca, ¿usted cree que a un ciudadano que venga no le van a decir que le cobran 20 y que se ahorra 10 de un profesional del taxi? ¿Usted cree que no? ¿Usted no cree que esto fomenta la competencia desleal? Entonces, ¿por qué los profesionales se quejan y mandan cartas a la Defensora del Pueblo? ¿Es qué están locos? ¿Es que no saben lo que hacen? Explíqueme por qué se dirigen a la Defensora del Pueblo diciendo que les amparen ante esta situación que es una competencia desleal constante y proliferada ante la que ustedes, quienes gobiernan la ciudad y la Comunidad de Madrid, miran para otro lado.

Dice que deben habilitarse por los municipios las medidas oportunas. ¿Dónde está el debido control de la aplicación? Es decir, el control de la aplicación significa que, según el artículo 45, al inicio del servicio y puesta en marcha del taxímetro. ¿Cómo se pone en marcha el taxímetro cuando se pone la tarifa fija? Explíquemelo, dígamelo. O cuando van al aeropuerto de Barajas y les llaman al Radioteléfono taxi, y viene con la tarifa una o dos, dependen del día que fuere, cuando llega allí le dice que va fuera de la M-30, ¿qué hace, pone la tarifa tres? No; sigue con la tarifa uno o dos. Sin embargo, el que está en la bolsa del taxi pone la tarifa tres: 20 euros de entrada, inicial, más luego el recorrido. Es decir, ¿usted me puede decir si cuando un usuario coge un taxi en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas para ir a Vicálvaro le van a cobrar lo mismo si llama a un telemático que si lo coge de la bolsa? Dígamelo. ¡Es imposible que le cobre lo mismo! ¡Imposible! Entonces ¿qué significa? Que hay usuarios que están teniendo un trato económico diferente dependiendo de cómo hagan el uso, si llaman por teléfono a un radioteléfono o lo cogen de la bolsa. Es más, los que sean habituales seguro que ya saben cómo tienen que actuar para beneficiarse, lo cual es injusto. Deben pagar lo

mismo por el mismo servicio. Estará usted de acuerdo con eso. Lo diga el Partido Popular o lo diga quien lo diga.

El área conjunta significa que hay cosas que parecía que iban a ser buenas e incluso no han sido necesarias. La norma hace efectivo que el límite máximo de radioemisoras sea de cinco euros, ahora se ofrecen por cero euros. ¡Fíjese cómo está el mercado! Antes había que impedir que se produjeran fraudes y ahora dicen: yo me presento a recogerle por cero euros. Y si hay un mecanismo que mide tiempo y distancia, ¿por qué lo eliminan con una tarifa que es perjudicial e injusta? ¿Por qué? Deberían ustedes decir: los compañeros el Partido Popular del Ayuntamiento de Madrid se han equivocado y generan agravios comparativos.

En cuanto a los eurotaxis, ¿por qué antes había cien y ahora hay trescientos? ¿Quiere que le diga por qué? Porque los eurotaxis no libran ningún día; como estamos en crisis trabajan todos los días; trabajan todos los días. Y los otros profesionales tienen que cerrar un día, tienen que librar un día, por eso, hay 300.

Las casuísticas son tantas que tienen que hacer una normativa de siete páginas. ¿Conoce usted alguna capital del mundo o alguna ciudad cuya tarifa fija al aeropuerto, la tarifa cuatro, tenga siete páginas de instrucciones? ¿Conoce usted alguna? Dígame alguna. ¿Berlín, Londres, París, Estocolmo, Nueva York? ¿Dónde? ¡Siete páginas! ¡Oficiales! De interpretación, y encima se produce una injusticia con un usuario que, cogiendo una fórmula de taxi u otra, paga diferente. Debería reconocerlo. Es que si no reconoce esto... Yo se lo doy, pero creo que lo debe tener usted, aunque como tiene tanta convicción de que sabe, hay cosas de estas con las que uno aprende. Reconozco que he aprendido. Aquí todo el mundo aprende, pero aprende en situaciones que son injustas para los usuarios e injustas para los profesionales. Yo he estado en la comisión de precios... A lo mejor después lo dice el señor Cabrera, porque habrá investigado cosas mías en lugar de investigar cosas argumentales para decir: no tiene razón. En la comisión de precios, los usuarios nunca, nunca, nunca estábamos en la misma línea que los profesionales. ¡Nunca!, porque los profesionales querían una subida mayor y los usuarios, una subida menor. Esta vez hay una coincidencia. ¿No le sorprende? ¿No le llama la atención? Si yo fuera del Partido Popular o fuera del Partido Socialista y gobernase y se pusieran de acuerdo los que son antagónicos, diría: algo estoy haciendo mal, y me lo haría mirar, sin ninguna duda. ¡Sin ninguna duda! Porque hay que evitar el fraude y ustedes sacan una norma ¡que fomenta el fraude! Si no, ¿por qué aquí hay unas reclamaciones...? Y estas son al azar; no son solo estas. Dice: "el 20 de abril de 2014, aproximadamente a las 18 horas, tomé un taxi desde el aeropuerto, terminal 1. El conductor, una vez le dije la dirección –Bulevar Indalecio Prieto, 26, de Vicálvaro-, puso el taxímetro con su cuota fija de 30 euros. Yo le dije que cómo ponía 30 euros, que tomo taxis frecuentemente desde allí a mi domicilio y siempre se pone la tarifa variable de 20 euros más lo que marque luego, y me contestó que lo habría hecho mal su compañero. Yo le insistí y me dijo que así y punto. Al llegar al destino solicité el recibo y no me quería dar el recorrido, pero finalmente me lo dio". ¿Ve usted lo que supone? Si hubiera una tarifa única de un precio mínimo para incentivar que un profesional que lleva dos horas esperando para llevar a un usuario del aeropuerto

tenga una compensación... Porque si va a Vicálvaro, serían diez euros o doce, es lógico, pero para la M-30, esto es una barbaridad de tal calibre que deberían hacérselo mirar, insisto.

Mire, otra reclamación, también al azar: "el domingo 8 de junio, en la parada de taxis de Avenida de Ferrol, tomé un taxi. El taxista entonces me cobró 30 euros de carrera al aeropuerto y reinició el taxímetro para volver a dejarme en la T-4, ni siquiera en la sala de autoridades, que era lo que le había dicho, cobrándome una segunda carrera de 8,80 euros". Es decir, debería cobrarle 30 y le cobra 8,80 más! ¡Pero bueno! ¿No va a la terminal 4, aunque sea a la sala de autoridades? No sé; a lo mejor sería alguna autoridad del Partido Popular. No sé si lo sería o no; el caso es que cobraron de más, porque no se debe cobrar más de los 30 euros que ustedes dicen que es para garantizar la legalidad y para que la gente sepa... ¿Quién lo sabe cuando viene por primera vez a Madrid? Yo no le voy a decir esto; usted lo tiene, porque esto está dirigido a la Dirección General de Transportes, a ese Director al que usted ve tan eficaz y que, sin embargo, cuando estuvo aquí echó balones fuera en lo que estaba pasando con Uber. Ahora se pone la medalla porque estamos en elecciones, pero cuando vino aquella vez... ¡Que las primeras iniciativas y las iniciativas referidas a esto que se han presentado aquí, todas, todas, todas han sido del Grupo Socialista! ¡Todas! ¡No eran del Partido Popular! Si hubiera sido tan bueno, podrían haber sido del Partido Popular. No; fueron del Partido Socialista, lo cual no significa nada; simplemente, que se preocupa por los ciudadanos madrileños en esta casuística de la que estamos hablando.

Otro caso: en la madrugada del día tal, cobró un importe de 35,50, incluyendo la tarifa plana de 30 euros más el suplemento de 5,50, y me respondió diciendo que era así, que son 30 euros fijos más 5,50 de suplemento, lo cual es ilegal. ¡Claro!, usted me va a decir: no, estos son casos aislados, etcétera. ¡No! ¡Es que esto lo fomenta! Si hubiera habido taxímetro, todo el mundo diría el suplemento que hay más lo que marca el "checksum", que es tiempo y distancia. Sin embargo, ¡no, no! Ustedes, que tienen la Dirección General de Transportes bajo su responsabilidad... La tarifa 4 no admite la suma de ningún suplemento ni la cuantía máxima de los servicios contratados por medios telemáticos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Don Eustaquio, vaya finalizando.

El Sr. **JIMÉNEZ MOLERO**: Sin embargo, está incumpliendo por las evidencias y la responsabilidad de los taxímetros que le he expuesto. Sí, señor Presidente; voy a terminar, porque, si no, finalmente, usted va a descargar sus iras, porque no tienen argumentos contra mí. Tendrán muchos votos, muchos diputados, muchas señorías, pero no tienen argumentos contra lo que estoy presentando aquí.

Voy a concluir, señor Presidente. Muchas gracias. La situación de la tarifa fija no solo es competencia desleal; es competencia ilegal. Ilegal, ilegal; eso es lo que es. Señorías, señoras y señores diputados, no existe la inteligencia sin justicia ni hay justicia sin inteligencia, pero la justicia te proporcionará paz y también trabajo. Si fueran justos, habría trabajo para unos profesionales que

tienen dificultades en un momento de crisis por permitir que se produzca un fraude que ustedes deberían impedir. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Eustaquio. Tiene la palabra don José Cabrera, del Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **CABRERA ORELLANA**: Muchas gracias, señor Presidente. Quiero agradecer la visita de los representantes del sector; al fin y al cabo, nuestro trabajo día a día es satisfacer las necesidades de los ciudadanos, que para eso estamos aquí.

En cuanto al comentario de UPyD, quiero agradecerle su tono, como siempre, y decirle que creo que coinciden básicamente en la estrategia que estamos llevando a cabo puesto que no ha habido ninguna contradicción en nuestra fórmula con respecto a la suya.

Lamento que no esté la portavoz de Izquierda Unida, porque ha hecho una mención concreta al gerente del Consorcio, el cual si no viene es porque no se le solicita, porque, si hay alguien a quien le apetece y le gusta venir a esta Casa es a quien -entre comillas- "se ha criado en ella", como es don Jesús Valverde, quien todos sabemos que es un gran parlamentario y que, por supuesto, cada vez que ha venido a esta Comisión ha sido un placer escucharle. Y, por lo tanto, las razones por las que no venga, evidentemente, son porque no se le solicita su presencia; señal de que hace tan bien su trabajo, que ni siquiera en esta Comisión se le necesita fiscalizar. Por lo tanto, a veces, no venir mucho es una buena señal.

En cuanto a las afirmaciones del Partido Socialista, voy a decirle una en concreto. Hablaba de cerrar filas ante alguien que yo creo que ya no está en la Asamblea, don Tomás Gómez, y no deberíamos hacer mención a su persona. Ya hubo sus apoyos, ya no está, y respetémosle en su retiro.

¡Hombre!, hay una cosa que está clara: cuando el Partido Socialista gobierna, el problema no son los taxis, el problema es que no hay dinero ni para el autobús, porque es el partido del desempleo, es el partido del paro, es el partido de la pobreza y es el partido que nos lleva a donde nos lleva a todos. Luego arreglar eso cuesta mucho trabajo, mucho esfuerzo, mucho sudor y muchas lágrimas, como ahora estamos viendo, pero, al final, lo importante es conseguir que la economía avance, porque, detrás de las decisiones políticas, es verdad que se encuentran, como bien decía el Viceconsejero, muchas familias, un sector importante, al que, desde luego, no es cuestión de solamente regalarles el oído diciendo: yo os quiero mucho, sino que lo que hay que hacer es apostar por ellos. Muchos años ha habido para poder aceptar lo de la publicidad, y, sin embargo, ha tenido que hacerlo el Partido Popular en esta Legislatura.

Ha habido una sensibilidad con respecto al tema de las tarifas, con respecto al uso de la tarifa fija al aeropuerto y, como todas las cosas hay que verlas según las consecuencias finales, habría que preguntarnos: ¿por qué no hemos dado el dato del crecimiento que ha habido de los viajes al aeropuerto desde que se ha producido esta tarifa fija? ¿Por qué no se dice que las agencias de viajes

y los hoteles están recomendando a sus clientes que utilicen el servicio público de taxis porque tiene una tarifa fija? ¿Por qué no decimos que ha habido un incremento de un 23 por ciento de los viajes que se realizan al aeropuerto?, ¡que estamos rondando los 25.000 servicios al aeropuerto!, que prácticamente da dos servicios diarios por taxi, con lo cual asegura casi 60 euros por vehículo y día prácticamente en este momento del servicio que se está prestando. ¿Como consecuencia de qué? Como consecuencia de que es una garantía, una tranquilidad para muchísimos usuarios y, sobre todo, para los turistas que venían a Madrid, que en muchos casos se les hacían unas advertencias desde las agencias de viaje a la hora de utilizar nuestro servicio público tarifario, en el cual, debido a que, como en todos los sectores y en todos los segmentos de la población, puede haber personas que no son dignas de su trabajo, y que estaban dañando de una manera muy importante al sector, y de esta forma hemos conseguido regular que las propias agencias de viaje y que los propios hoteles recomienden a sus clientes que utilicen el servicio público del taxi, porque por una tarifa fija de 30 euros, que en el fondo le permite al taxista vivir y hacer su trabajo con dignidad, y asegurarse una cuota, también le está dando al usuario la tranquilidad de que puede tomar ese servicio sin ningún riesgo de que le sorprendan con alguna factura desproporcionada, como en algún caso nos ha dado la historia.

Por lo tanto, de lo que se trata es de mirar los resultados, y estos son que, al final, en la cajita que todos los días llevan los taxistas a su casa entra un poquito más, y entra un poquito más debido a que el Partido Popular ha conseguido generar la actividad económica suficiente, la generación de empleo, para que esos señores puedan facturar más, y, en definitiva, eso es lo importante, porque yo ahora estoy esperando a ver el programa del Partido Socialista, a ver si es verdad que dice que va a quitar la tarifa fija al aeropuerto, porque el otro día su candidato a la Alcaldía de Madrid empezó a navegar, pero no dijo en ningún momento si la va a quitar o no. Diga claramente el Partido Socialista, si mañana tiene la responsabilidad de gobernar, quitará la tarifa fija al aeropuerto; que lo diga muy clarito, para que volvamos otra vez a saber si ese 23 por ciento que ha habido de incremento con respecto al aeropuerto, si vuelve a decir que las agencias de viaje y los hoteles les vuelven a decir a sus clientes que volvemos a un sistema tarifario en el que, dependiendo de la carrera o dependiendo de tal, así será el tema. Porque, al final, de lo que se trata es de que esta gente tenga una regularidad en su trabajo, que tenga una tranquilidad, tanto el taxista como el cliente, y que, lógicamente, estimulemos el uso del servicio del taxi. Y esto lo que ha hecho es provocar un incremento importantísimo en el uso del taxi al aeropuerto porque por 30 euros hay mucha gente que ya no se plantea llevar a su familiar al aeropuerto como antiguamente era habitual. Por eso también ha descendido tantísimo el número de particulares que acuden con regularidad al aeropuerto a llevar a sus amigos, vecinos y compañeros, ¡porque ya sabes de qué va esto! Y sabes que por 30 euros un gran profesional te va a prestar un servicio inmejorable. Aprovecho también para decir que el sector, desde dentro, tiene que intentar hacer que nuestro servicio público de taxi, del que nos sentimos todos orgullosos, cuanto mejor sea, mejor; porque, como muy bien decía, son la tarjeta de presentación de muchas personas que vienen a nuestro país.

El otro día tuve la oportunidad de tomar un servicio público de taxi y me quedé absolutamente encantado porque no fue solo un trato sino un trato "premium": me ofreció un

periódico, unos caramelos, el coche iba impecable, el señor educadísimo y, al final, me abrió la puerta y me dio hasta apuro. Entonces, al final le pedí el teléfono para pasárselo a un familiar que tiene que ir con regularidad a una rehabilitación todas las semanas para que se ponga en contacto con ese gran profesional, porque me dejó impresionado. ¡Impresionado! Y, lógicamente, pagué lo que marcaba el taxímetro.

Creo que esto es una suma de todos. El Partido Popular creo que ha hecho lo que tiene que hacer; el Partido Socialista tiene que dejar de hacer demagogia con este tema y ponerse al lado de los taxistas, y la forma de ponerse al lado de los taxistas es conseguir que con sus decisiones lleven a casa 30 o 40 euros más diarios. Ese es el objetivo que hay que pretender y dejarnos de hacer aquí brindis al sol y cosas de ese tipo. Y, desde luego, lo tengo absolutamente claro: don Eustaquio, en mi vida perderé ni un solo minuto de mi tiempo en saber su pasado; no me interesa para nada. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cabrera. Para finalizar, tiene la palabra don Borja Carabante, por tiempo de diez minutos.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero agradecer la intervención del portavoz del Grupo Popular, con el que comparto las consideraciones, como es lógico, que ha hecho, que están basadas solo en el interés de mejorar el sector del taxi y mejorar la competencia, la profesionalización y, muy especialmente, dar también un buen servicio a los madrileños y a los usuarios, a los que muchas veces, en el discurso del Partido Socialista, en el discurso de la izquierda, con relación al sector del taxi, se olvida. Aquí hay una balanza importante; por supuesto, están los grandísimos profesionales del sector del taxi, pero también están los usuarios y los consumidores.

Intentaré ir por orden en relación con lo que ha dicho su señoría en su intervención. Ha dicho que la primera vez que suben las tarifas dos años consecutivos ha sido con este Gobierno. La única realidad es que con este Gobierno se han congelado por primera vez las tarifas, ¡por primera vez dos años!, es decir, un usuario del transporte público paga lo mismo en 2013, en 2014 y va a pagar lo mismo en 2015. Tres años consecutivos con la misma tarifa; eso no ha pasado ni en la historia del transporte público de Madrid ni en la historia del transporte público en España. Mientras nosotros hemos congelado tres años -que no dos, porque decimos que hemos congelado dos veces pero en realidad son tres: 2013, 2014 y 2015; ¡eso no ha pasado nunca!-, Cataluña ha subido un 9 por ciento y ha habido subidas en todas las comunidades autónomas, acompañadas al incremento de los costes. Nosotros hemos decidido que un madrileño siga pagando durante tres años consecutivos lo mismo. Efectivamente, insiste en que han venido muchas veces; siempre han venido a esta Cámara la misma asociación, los mismos representantes, que, insisto, no son todos. Yo respeto muchísimo a la Federación Madrileña del Taxi, como es lógico y no puede ser de otra manera, pero no es la mayoritaria. ¡No es la mayoritaria! Es la asociación más vinculada al Partido Socialista. Y, en ocasiones, ellos repiten su discurso y ustedes repiten el suyo; y no pasa nada, pero reconozcamos que



eso es así y, por tanto no es la mayoría. Intentar imponer a la mayoría del sector del taxi lo que la mayoría no quiere y no ha apoyado públicamente, pues, lo siento mucho, pero nosotros vamos a dar servicio, vamos a apoyar a la mayoría del sector del taxi, vamos a apoyar a los madrileños y a los usuarios del sector del taxi.

Me dice usted que ha habido quejas al Defensor del Pueblo en relación con la tarifa fija. ¿Cuántas quejas ha habido al Defensor del Pueblo por la tarifa fija? ¿Cuántas quejas ha habido al Defensor del Pueblo por la tarifa fija? Porque, claro, idecir que ha habido quejas por la tarifa fija...! ¡Dígame usted el número de quejas que ha habido al Defensor del Pueblo! Yo le puedo decir cuántas quejas hay al Defensor del Pueblo en otros aspectos, y hay muchas, y está muy bien que se recurra al Defensor del Pueblo, pero el número de quejas al Defensor del Pueblo en relación con la aplicación de la tarifa fija, de verdad, ino es sustancial! Por supuesto, hay que respetarlas y a quien se queja hay que atenderle, analizarlo y darle respuesta. Pero, desde luego, el volumen de las quejas compartirán conmigo que no es muy importante.

De igual manera que las reclamaciones que ha habido en el aeropuerto de Barajas; es decir, cuando un taxista engaña a un turista o a un madrileño con relación a la tarifa fija, lo que este hace es poner una reclamación. Mire, hay 20.000 trayectos, 20.000 desplazamientos en taxi al aeropuerto de Barajas todos los días, 7,2 millones de desplazamientos al año; el año pasado hubo 120 quejas. ¡7,2 millones de servicios y 120 quejas! En fin, efectivamente, hay que atender esas 120, que esas 120 quejas estarán fundamentadas, que ponen de manifiesto que hay 120 personas que no están satisfechas con el servicio, pero ies que hay 7,2 millones de desplazamientos! Yo no creo que haya una proporción tan baja de quejas con relación a la prestación del servicio en ningún otro sitio. Permítame esta broma que le voy a gastar: dígame usted el número de lotería que va a jugar el próximo sábado porque esto de coger dos quejas al azar y que coincidan con lo que usted quiere que digan, es desde luego el azar prodigioso (*Risas.*) Porque, claro, que las dos que coge usted al azar son las que coinciden con lo que me quiere usted contar, dígame sus números para la lotería, que yo los jugará con usted (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista.*), porque coincide plenamente.

Cuando dice que esto es injusto para los ciudadanos, para los madrileños, para los usuarios... Y de verdad, lo que hemos pretendido es precisamente hacerlo lo más justo y hacerlo con plena garantía. Insisto, yo comparto plenamente lo que le dicho en la primera intervención y comparto lo que le voy a decir: estoy a favor de la tarifa fija porque da mayores garantías al usuario: mayores garantías al usuario madrileño, al turista y itambién al taxista! Y así nos lo ponen de manifiesto. Y esas quejas al azar que usted decía, también dígame la fecha, porque, claro, cuando se modifica sustancialmente el régimen de tarifas, durante las primeras semanas, durante los primeros meses, hay cierta confusión entre los propios taxistas y entre los propios usuarios porque no todo el mundo tiene que conocer –especialmente los usuarios esporádicos- cuál es el régimen tarifario del sector del taxi. Además, si uno lo coge dos o tres veces al año no tiene por qué sabérselo y, efectivamente, durante las primeras semanas y seguramente durante los primeros dos o tres meses pudo haber cierta confusión y esas quejas seguramente se refieren a esos meses en concreto. Por eso



se elaboró, por parte del área competente del Ayuntamiento un documento, dice usted que muy proceloso y muy amplio, yo creo que en detalle; y eso es bueno, lejos de ser un defecto es una virtud: que el detalle de cada una de las circunstancias que se puedan producir esté perfectamente tipificado. Usted ha puesto el caso de una persona que pide un servicio pero no dice que va al aeropuerto y entonces cómo le va a cobrar. Pues en su caso, aquí lo verá, página 3 de las instrucciones aclaratorias sobre aplicación de tarifa del taxi de 2014; en particular, tarifa de viaje al aeropuerto –de enero 2014–, donde dice: a) al aceptar el servicio se sabe que procede aplicar la tarifa fija; si conoce el destino, qué hay que hacer: a) o b); si no se conoce, a)... Está todo perfectamente explicado y esto lo tenían a su disposición los profesionales del taxi; es decir, se aclaró hasta el último detalle. Por tanto, la cuestión que usted planteaba de saber, cuando yo llamo, si no digo que voy al aeropuerto, pero llega y no me ha puesto la tarifa 3, sino que me ha puesto la 4 o me ha puesto la 1, es que está aquí perfectamente analizado y perfectamente aclarado a los profesionales del taxi, que es a quien hay que aclarárselo. Porque, permanentemente -y yo no se lo puedo permitir-, ustedes extienden la sospecha de: como no está claro, el taxista va a engañar. ¡Oiga!, como usted no lo tenga claro, el taxista le va a dar el palo al cliente. ¡Yo no lo creo! ¡Yo no lo creo! Yo creo que el taxista cobra lo que tienen que cobrar y al que no lo haga habrá que inspeccionarle y sancionarle, y espero que las agrupaciones del taxi nos ayuden a ello. Pero, ¿por qué tenemos que pensar que el taxista va a engañar al usuario, si el taxista sabe perfectamente lo que tiene que cobrar? ¿Por qué le va a engañar y no le va a cobrar los 30 euros sino que le va a cobrar 50? ¡Oiga!, le cobrará 30; de igual manera que yo no dudo de su señoría, yo no puedo permitir que usted dude de los profesionales del taxi que tan profesionalmente prestan el servicio.

Decía usted que está a favor de la tarifa fija fuera o del mínimo fuera del M-30 pero no de la tarifa fija dentro de la M-30; eso es, lo siento, apoyar el discurso de la Federación: yo estoy a favor de que haya un mínimo de 20 euros a cobrar al usuario, pero a mí que no me limiten a los 30 euros. Nosotros estamos a favor de dar garantías, de dar seguridad, de fomentar la transparencia, de limitar prácticas indeseables que también se producían, porque cuando yo le he dado la cifra de los 7,2 millones de desplazamientos al aeropuerto y las 120 quejas, tendría que analizar si hay más quejas y más reclamaciones ahora, cuando hay más transparencia y más seguridad, o antes, cuando había tarifa fija. Yo le digo que es menos -los datos están disponibles-, o sea, que hay menos ahora. Los datos son transparentes y los taxistas lo saben. Esto ha permitido que haya menos cuestiones irregulares porque además están todas perfectamente tipificadas al detalle.

Dice usted que es ilegal; no, en el artículo 38 del decreto de 2005, que regula el reglamento del taxi y desarrolla la ley, viene recogida la posibilidad de establecer tarifas fijas para centros de grandes aglomeraciones, como estaciones o aeropuertos. Y así lo hemos hecho, perfectamente legal. En la Comisión de Precios, en la que se aprueba la tarifa fija, hay representantes de todo tipo, de toda ideología y de todo tipo de intereses. Todos votaron a favor de la tarifa fija, todos: los tres de la Administración, los tres de CEIM y el experto -porque se nombra a un experto en transportes- y el sector del taxi, que votó a favor. Solo votó en contra el representante de Comisiones Obreras, pero no porque estuviera en contra de la tarifa fija en sí misma; votó en contra porque decía que esto perjudicaba a los madrileños frente a los turistas -¡vaya usted a entender esto!-, que la tarifa fija

perjudica al madrileño pero beneficia al turista. Beneficia al usuario, con independencia de que este sea alemán, madrileño o de Albacete; todo el que coja el taxi en el aeropuerto, con independencia de su origen, es un beneficiario. Por tanto, hubo prácticamente unanimidad en la aprobación. Insisto en que solo es una asociación, solo es una plataforma, solo es una federación -que además no es la mayoritaria- que, acompasando su discurso al del Partido Socialista, estaba en contra de eso. Yo lo lamento profundamente, porque creo que es bueno para el sector del taxi y también para los usuarios.

Ha hablado, señoría, de Uber y de que el Director General de Transportes no había sido especialmente beligerante al inicio de todo esto. Miren, el principal problema al que se enfrentaron los taxistas en los últimos años fue la decisión del Partido Socialista, cuando gobernó, de suprimir y no regular adecuadamente la proporcionalidad entre los VTC y los taxis. Ese es el principal problema que tienen los taxistas, su principal demanda, y ha sido el Partido Popular el que la ha incorporado en una ley, porque usted sabe que el Partido Socialista la incorporó en una Instrucción del ministerio, y hemos perdido en todas las sentencias judiciales del Tribunal Supremo respecto a las licencias denegadas por la Comunidad de Madrid al amparo de esa instrucción y ha habido que dar licencias en contra del sector del taxi, con la que hemos generado una competencia, que no quieren los taxistas y no queremos nosotros, consecuencia de una mala práctica jurídica del Partido Socialista. En vez de incorporarlo a una ley, como ha hecho el Partido Popular, y, por tanto, dando plena garantía a la proporcionalidad que tiene que existir entre los VTC y los taxistas, mediante una instrucción del Director General pretendió modificar, legislar y establecer un marco jurídico que todos los tribunales han echado atrás. Ese es el principal problema y la principal amenaza que tiene el sector del taxi. Por tanto, el que ha apoyado que la competencia sea leal y que se pueda desarrollar esta labor con plenas garantías jurídicas ha sido el Partido Popular, desde el principio! La única Administración que desde el primer día -porque al Partido Socialista no se le oyó hasta bastante después- estuvo en contra de la entrada Uber en la Comunidad de Madrid fue la nuestra. Y tomamos medidas. La primera Administración que inició un expediente sancionador a la empresa Uber fue la Comunidad de Madrid; ha habido más de 40 sanciones, más de 40! ¡Es que no hay ninguna otra! Cataluña tardó ocho meses en poner la primera -en poner la primera!-, y en Cataluña Uber comenzó a actuar un año antes.

En relación con el suplemento telefónico o cualquier otro tipo de suplemento que respecto a la tarifa fija se puede incorporar, efectivamente, la norma establece que son 30 euros sin posibilidad de ningún otro suplemento. El taxista puede teclear en el taxímetro y cobrar al usuario usando una mala práctica y una cosa ilegal. Pero no lo hacen; no lo hacen porque no engaña la mayoría de ellos. Usted dice que se prohíba que lo pueda tocar. Ya, pero es que hay una directiva europea que establece cuáles son los requerimientos técnicos que deben tener los taxímetros para estar homologados, para que puedan funcionar, y establece que esa posibilidad esté. Pero yo insisto: que esa posibilidad esté no quiere decir que los taxistas estén engañando. Y me sorprende que usted lo insinúe y que la Federación, ante esas insinuaciones, no diga nada y no salte diciendo: oiga, es que están ustedes aquí atentando contra el honor, la honorabilidad, la honradez y la reputación del sector del taxi. Mire, aunque pudieran hacerlo, que lo puede hacer, no lo hacen. ¡No lo hacen!, porque creo en la honradez y en la honorabilidad de la mayoría de los taxistas. Y si hay uno, hay dos, hay un equis

por ciento que lo hace, les abriremos un expediente sancionador, les multaremos, les sancionaremos y caerá todo el peso de la normativa sobre ellos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Viceconsejero, vaya concluyendo, por favor.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA** (Carabante Muntada): Finalizo, señor Presidente. Creo que, seguramente, esta sea mi última intervención en esta Comisión en esta Legislatura. Así pues, por si no vuelvo, quiero despedirme de sus señorías y agradecer muy especialmente a los diputados del Partido Popular y a su portavoz el apoyo permanente en las intervenciones, siempre apoyando al Gobierno de la Comunidad de Madrid y a los altos cargos de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, porque cada vez que hemos venido aquí nos hemos sentido muy amparados. Asimismo, agradecer a la señora Ruiz de Alda, a doña Marisa Moreno y especialmente también al anterior portavoz del Partido Socialista, don José Manuel Franco, y al señor Fernández Gordillo, como portavoz de Vivienda, su apoyo a veces, la crítica en ocasiones, pero muy especialmente sus iniciativas, porque yo creo en el control parlamentario. Ustedes, cuando preguntan, es porque hay algo y a nosotros, cuando ustedes preguntan, nos permite también interesarnos por esas cuestiones. Por tanto, de verdad, fuera del fragor del debate, les agradezco todas sus iniciativas e intervenciones porque nos han permitido detectar en ocasiones cosas que ya sabíamos y mejorarlas, y en otras han puesto ustedes el dedo en la llaga para poder precisamente resolverlas. Les agradezco sus intervenciones que han sido siempre muy respetuosas y muy especialmente la colaboración que ha habido también fuera de esta Comisión. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Carabante, por todas sus intervenciones y espero que siga viniendo por aquí durante mucho tiempo. Señorías, vamos a hacer un receso de unos minutos para que incorporen un ordenador al proyector. Muchas gracias.

*(Se suspende la sesión a las doce horas y veintiún minutos).*

*(Se reanuda la sesión a las doce horas y veintinueve minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Señorías, se reanuda la sesión. Antes de dar la palabra a don Álvaro Bonet en representación de la Asociación "Madrid, Ciudadanía y Patrimonio", quiero saludar a los miembros de la Asociación que nos acompañan en la Comisión; bienvenidos. Pasamos al cuarto punto del orden del día.

**C-90/2015 RGE.1003. Comparecencia del Sr. D. Álvaro Bonet, en representación de la Asociación "Madrid, Ciudadanía y Patrimonio", a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre patrimonio del Metro de Madrid que podría dar lugar a un Museo del conjunto originario del Metro de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

Señor Bonet, aunque ya le hemos saludado todos personalmente, le damos la bienvenida a la Asamblea; no sé si había estado alguna vez aquí. (*Denegaciones por parte del señor Bonet López.*) Pues, todo esto es empezar. (*Risas.*) Tiene la palabra, don Álvaro, por un tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN MADRID, CIUDADANÍA Y PATRIMONIO** (Bonet López): Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señores y señoras. En primer lugar, quiero expresar también mi agradecimiento a los ciudadanos que no estamos en la política administrativa, sí en la política ciudadana, por invitarnos, y especialmente al Grupo Izquierda Unida, que es el que nos invita hoy; no obstante, sepan que podríamos venir invitados por cualquiera de los demás Grupos porque siempre estamos dispuestos a colaborar con nuestros conocimientos como ciudadanos y como expertos en los temas de patrimonio con la Administración. Ustedes también son ciudadanos, como nosotros, pero además tienen la responsabilidad y la capacidad de transformar la ciudad, y precisamente de transformación es de lo que vengo a hablar hoy, de cómo en un siglo de nuestra historia reciente la tecnología transformó nuestra ciudad de Madrid.

La tecnología, la industrialización, han transformado todas las ciudades; para que ustedes lo vean mejor, voy a basar mi intervención en un "power point". En esta imagen de Viena pueden ver cómo el ferrocarril llegó a incorporarse a la trama urbana; aquí tenemos un ferrocarril urbano, tranvías y, finalmente, el suburbano, que en esta ciudad lo diseñó nada menos que Otto Wagner. Hay que tener en cuenta que en esta época, cuando surgen los nuevos transportes, la ciudad tenía un perímetro ruralizado, es decir, todas las ciudades tenían una relación con el campo, y todo ese cinturón periurbano ruralizado se transforma con la llegada de la tecnología; primero, con el ferrocarril a través de la arquitectura del hierro, y uno de los mejores ejemplos que tenemos en Madrid es la estación de Delicias, que, como ven, estaba en construcción.

Inicialmente, con los avances en transporte, el surgimiento del concepto de transporte público, no estando motorizado en un principio, era como este tranvía madrileño, de sangre, tirado por caballos, hasta que por fin llegó la electrificación; pero todo esto desapareció de Madrid porque en los años sesenta se optó por eliminar este sistema de transporte y dejar solamente el de autobuses a nivel de calle, prescindiendo de los queridos tranvías. La modernización de la ciudad se produjo precisamente con este cambio. Y uno de los partícipes y más importantes hacedores de esta transformación fue Antonio Palacios, arquitecto gallego, que nos ha proporcionado edificios absolutamente emblemáticos de nuestra ciudad, además de ser autor-arquitecto del metro.

El entorno que se propone inicialmente para cambiar la conexión entre el corazón de la ciudad y el norte; y aquí tienen imágenes de cómo era entonces el barrio de Cuatro Caminos, Tetuán: aquí la calle Hernani, o cómo estaba en origen el acueducto, que está hoy en la Avenida Pablo Iglesias, donde no había nada alrededor, solo la traída de aguas... Cabe señalar que Madrid ha sido puntera en muchas de sus infraestructuras; entre ellas, la traída de aguas. La traída de aguas es puntera a nivel mundial; el Canal de Isabel II fue un ejemplo, a nivel mundial, de tecnología para el abastecimiento de agua potable a las ciudades. Y aquí tenemos el orgullo de decir que la Comunidad

de Madrid recoge todos los aspectos relacionados con la cultura del agua a nivel mundial; es decir, tenemos la mayor riqueza a nivel del agua como infraestructura: viajes de agua, de los árabes; el Canal de Isabel II, como abastecimiento; el Canal de Manzanares, una vía de navegación de la que se conserva el 75 por ciento del trazado; las huertas, las irrigaciones... Madrid es puntera. Y, en metro, aunque no fue la primera del mundo, que lo fue Londres, está entre los diez primeros metros del mundo. Por tanto, Madrid intentaba en esa época transformarse; el espíritu era de hacernos mejores y de hacer una ciudad mejor.

Y aquí pueden ver la glorieta de Cuatro Caminos con esta fuente, que fue la fuente inaugural del Canal Isabel II, que se trasladó desde San Bernardo hasta aquí; curiosamente la glorieta en la que estuvo era Ruiz Jiménez, actualmente en San Bernardo -Cuatro Caminos se llegó a llamar también glorieta de Ruiz Jiménez-. Datos simpáticos que unen los lugares y los recuerdos de las gentes.

Observen cómo transformó el perfil, la sección, la escala de la ciudad, la llegada del metro. Aquí pueden ver la avenida de Reina Victoria, con las cocheras de Cuatro Caminos a mano derecha, y los edificios Titanic en construcción a la izquierda. Estos edificios se construyeron con la normativa urbanística que se había desarrollado para la apertura de la Gran Vía. La Gran Vía les recuerdo que se inicia en 1910, y en este caso estamos hablando del año 1917, cuando se empieza el proyecto del Metropolitano de Madrid, aunque era un proyecto que ya llevaba 30 años entre unos ingenieros y otros desarrollando propuestas para poder hacer un suburbano puesto que Londres contaba con él desde 1856 –creo recordar-. Aquí pueden ver cómo está acabado, cómo ha cambiado precisamente la dimensión entre los edificios que se están construyendo y lo que había sido anteriormente el barrio de Cuatro Caminos. Y ahí pueden ver, en pequeñito, la boca de metro y los tranvías todavía circulando.

Esta es la calle de Bravo Murillo, y ya pueden ver aquí cómo asoma el metro de Madrid; o Puente de Vallecas, que es el otro extremo de la línea 1 hasta que se llegó en el desarrollo de esta línea en esa época -no en 1919 pero sí en los años posteriores-, con la avenida de la Albufera en un entorno muy semejante, uniendo, por lo tanto, el distrito norte con el distrito sur, pasando por el corazón de la ciudad, por la Puerta del Sol. Pueden ver aquí Ríos Rosas; cómo ese perfil ha cambiado mucho desde estas imágenes hasta nuestros días, es decir, cómo ha cambiado el metro la fisonomía de la ciudad. Y aquí tenemos al rey Alfonso XIII inaugurando la línea. Hemos de recordar que fue Alfonso XIII quien puso un millón de los 8 millones necesarios para este proyecto, de los cuales tenían que aportarse, por cuestión popular, hasta 4 millones para que el Banco de Bilbao les diese un préstamo de los otros 4 millones que les faltaba; enseguida se rentabilizó todo y se recuperó la inversión.

En esta imagen pueden ver a Antonio Palacios. Como les decía, es uno de los hacedores, que, junto con Miguel Otamendi, formaron ese tándem en el que operaron por toda la ciudad y construyeron los grandes edificios que hoy conocemos, como el Palacio de Cibeles, el Círculo de Bellas Artes, que aquí pueden ver en un dibujo original a manos de Antonio Palacios, influido por un conocimiento muy extenso de la arquitectura americana de Chicago y Nueva York, que en esos años

se estaba desarrollando. Tan moderno es que hasta llega a incluir en los accesos más destacados, que fueron el de Sol y el de Gran Vía –digamos, los más cosmopolitas y con mayor presunción de tráfico de viajeros-, ascensores de la época, introduciendo el concepto de accesibilidad en una época en la que todavía no existía; esto ningún otro metro lo tenía hasta el momento.

En esta otra imagen pueden ver ustedes las multitudes de Sol; ya vemos que siempre ha sido una plaza muy concurrida, y tanto es así que el templete se llegó a desmontar para incrementar el tráfico tranviario. Aquí pueden observar el vestíbulo original de la Puerta del Sol, que desapareció con la reforma de la estación en los años 70; cuando desapareció, por cierto, prácticamente toda la decoración original del metro de Madrid. Y podemos ver influencias: por ejemplo, esta es una de las entradas del metro en Viena; en Nueva York, fíjense que está este templete en el cruce de la 72 con Broadway donde ya aparecen elementos que Antonio Palacios utilizará, como, por ejemplo, las bolas que aparecen en el templete de Gran Vía, o el denteado de las dovelas en la propia embocadura del túnel del metro, en las cocheras. Y otros ejemplos de templetes en América o en París son las marquesinas de fundición, como Antonio Palacios recoge en su obra, con una fuerte inspiración, con un carácter propio y personal; porque la obra de Antonio Palacios se parece pero no es ni lo uno ni lo otro. Podemos ver -ahí en su posición original- cómo hoy en día lamentablemente este templete está mutilado y se encuentra solo la piedra en Porriño, que es el pueblo natal de Antonio Palacios. Sería un lujo poder recuperar esta pieza que estuvo en la Gran Vía, como aquí lo pueden ver en su posición original, con las escaleras que se han de conservar porque eso simplemente se cerró, y lo sabemos porque, preguntando a algunos empleados por si queda algún resto, nos dijeron: sí, parece ser que algo se conserva.

En esta foto pueden ver un ascensor en su llegada al andén. Otro tipo de intervenciones sin esa tecnología de elevadores está en Tirso de Molina, la original estación de Progreso, con la farola modernista, que era uno de los emblemas distintivos de Antonio Palacios. También se preocupó por facilitar los espacios ya que la población nunca se había visto antes bajo tierra y, para que no produjese claustrofobia, que los vestíbulos tuvieran acceso de luz natural. Esto que les muestro hoy en día está tapiado, está cegado, se ha perdido ese concepto de luminosidad en el metro, que se acompañaba de azulejería colorida y festiva; aquí pueden ver toda la azulejería. Curiosamente antes de la época de Franco ya se utilizan emblemas como el yugo y las flechas; son las cosas curiosas que uno encuentra en este recorrido.

En esta imagen pueden ver el ejemplo de Nueva York, con azulejería, que fue algo que se hizo en todas las estaciones de metro a lo largo y ancho del mundo para evitar esa sensación de claustrofobia y arrojar luminosidad. Esta es una acuarela original de Antonio Palacios, firmada por él, de cómo fue el vestíbulo de Antón Martín. Fíjense el colorido y la alegría que tenía ese espacio, que indudablemente está en correlación con los otros metropolitanos del mundo. O fíjense cómo París ofrece un aspecto muy similar a lo que era el metro de Madrid. Pueden ver en esta imagen la estación de Bilbao o la de Sol. Incluso tuvo una función social muy importante durante la Guerra Civil, fue el hogar de muchos madrileños, que encontraron en ese espacio bajo tierra el refugio ante los bombardeos que caían en la ciudad. Mucha gente que se quedó sin casa no tuvo más remedio que

ocupar aquel espacio, y la Compañía fue solidaria con la ciudad de Madrid no solo permitiendo alojar a los refugiados en situación de guerra sino, a través de la central eléctrica de Pacífico, suministrando electricidad a la ciudad.

En esta otra imagen pueden ver Gran Vía. Esta decoración únicamente se conserva en Chamberí, la estación llamada fantasma, que quedó fuera de servicio en el año 68 y que, gracias a una excelente recuperación que se llevó a cabo, hoy en día podemos contemplar cómo fue el metro; un espacio musealizado y visitable, que es una cosa por la que nos tenemos que dar la enhorabuena al haber recuperado una pieza tan singular. Aquí pueden ver la extensión máxima que llegó a tener el metro de Madrid antes de la guerra, hasta el año 36, desarrollado todo por la compañía Mengemor, es decir, Mendoza-González Echarte-Otamendi, y con el arquitecto Palacios, que fue arquitecto del metro hasta su muerte en los años cuarenta.

Y pasamos a ver las cocheras de Cuatro Caminos, que fueron el alma máter, el útero del metro, donde surgió esa tecnología en la ciudad. Aquí pueden ver la construcción de la embocadura del túnel; se aprecia clarísimamente esa mano de Palacios en el diseño y se ve cómo una cosa que en principio queda oculta solo para el uso de la Compañía trata de ennoblecer todo el recinto como mostrando una imagen de la compañía que, desde luego, se ha perdido o se va a perder si consentimos que estas cocheras desaparezcan. Aquí pueden ver la construcción; es un ejemplo de arquitectura finísima. Existe un informe de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, que fue citado el otro día en la Comisión de Cultura de esta Asamblea, en el que se dice que carecen de valor arquitectónico. Yo creo que es un error; creo que la Academia de Bellas Artes no ha sabido valorar correctamente, quizá por falta de información. A nosotros mismos nos ha sorprendido descubrir en el curso de la investigación tantos elementos de interés que prácticamente se conservan hoy en día.

En esta imagen pueden ver cómo llegaron a la estación de Atocha los vagones, los primeros coches de la línea, los llamados "cuatro caminos" precisamente; cómo se traslada la tecnología más puntera por carretas de caballos. He puesto esta foto muy a propósito porque el edificio que se ve es de Palacios en la glorieta de Neptuno. Aquí pueden ver cómo está llegando a la glorieta de Cuatro Caminos, y ya, introduciéndose en las cocheras, pueden reconocer al fondo el hospital de la Cruz Roja. Precisamente donde se terminaron de ensamblar estos carruajes fue en las cocheras de Cuatro Caminos, que es donde llegó el chasis y los bogies desde América. En 1919 acaba de terminar la I Guerra Mundial y, por la escasez que hay muchas de las cosas, vienen compradas de segunda mano y se compran donde se puede a lo largo y ancho del planeta; con lo cual, es un metro mundial.

Aquí pueden ver el estado actual. Realmente, aunque un poco avejentada, conserva todos los elementos estructurales originales y sería una facilísima recuperación, porque solo requiere una limpieza y una mano de pintura. Aquí pueden ver imágenes del interior, con esos interesantísimos dientes de sierra, que son característicos en cocheras de fuera de España, pero del otro lado del charco, es decir, americanas. En Europa se optó más por las cubiertas a dos aguas. En ese sentido, nos vincula un poco más y queda otra vez clara y patente la relación entre Antonio Palacios y la arquitectura americana que le influyó. Aquí pueden ver, desde el interior de las cocheras, la



embocadura del túnel y los edificios Titanic al fondo. En otra imagen pueden ver cómo el trabajo de la fábrica de ladrillo también es delicadísimo. Aquí pueden ver uno de los ejemplos que se perdió, que no era original del proyecto, pero que también era obra de Palacios. Era el edificio Tuduri, que se derribó principalmente por falta de mantenimiento. La foto no es muy buena, pero ahí pueden ver una de las rejas modernistas, que indica precisamente la mano de Antonio Palacios.

Este es el de las cocheras de Ventas, que, lamentablemente, ya se han destruido, pero esta embocadura permanece en mucho mejor estado de conservación. Aunque es posterior, sigue la misma intención que las cocheras de Cuatro Caminos. Aquí pueden ver las cocheras de Ventas antes del derribo.

Precisamente, nuestra preocupación surge porque hemos visto cómo este conjunto donde está la nave de motores, en Pacífico, con unos talleres del metro que posteriormente fueron cuarteles -aquí pueden ver estos miradores; en la foto de abajo, la reina Victoria Eugenia inaugurando esos talleres en los años veinte-, y cómo esos talleres, en octubre, desaparecían bajo la piqueta, perdiendo la posibilidad de tener un equipamiento en el barrio y recuperando unos edificios no solo únicos sino que tienen que ver con esa vida y la tecnología que transformó nuestra ciudad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Por favor, vaya finalizando. Luego tiene un segundo turno de diez minutos.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN MADRID, CIUDADANÍA Y PATRIMONIO** (Bonet López): De acuerdo. Simplemente, ahora les paso rápidamente unas imágenes de los coches de la colección que atesora Metro de Madrid. Aquí pueden ver un cuatro Caminos y un Ventas; pueden ver todo lo que conserva de material en las cocheras de Cuatrovientos, un 1000 circulando... Aquí pueden ver la "Troupe Almodóvar", una imagen que hizo el fotógrafo Chema Conesa en uno de los 1000... Bueno, tienen aquí todos los ejemplos... Un interior de uno de los coches 500... Aquí tienen toda la colección. Madrid conserva una colección de trenes única en el mundo, porque tiene todas las series históricas que han circulado en Metro de Madrid. No debemos desperdiciar esta posibilidad de recogerlos en un museo, porque sería único en el mundo. No sería único en España o en nuestra Comunidad; es único en el mundo.

Aquí pueden ver el proyecto que se va a hacer, con el que estamos profundamente en desacuerdo, porque ello implica la desaparición de las cocheras, aparte de que no se entiende que se haga semejante altura donde estos edificios de al lado ya tienen diez plantas. No tiene ningún sentido urbanístico que se aumente hasta esa altura en el barrio. Dejo esto para mi segunda intervención. Muchas gracias por su atención.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Álvaro. Tiene la palabra doña Loreto Ruiz de Alda, del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia.

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Muchas gracias, señor Presidente. Agradezco a Álvaro – si me lo permites, te voy a tutear- su intervención y quiero saludar también al resto de miembros de



la asociación que han venido a esta Comisión. Quiero agradecer mucho a Izquierda Unida la solicitud de esta comparecencia, que realmente ha sido interesante. Ha sido todo un lujo escucharte y la pena es que el Viceconsejero se haya tenido que ir, aunque se ha quedado a tu primera intervención, pero me habría gustado que hubiera escuchado las demás.

No es la primera vez que te escucho hablar sobre estas cuestiones y, desde luego, tu entusiasmo a mí cada vez me convence más, y yo creo que hubiera sido preferible haberte escuchado -también te lo dije el otro día- hace algún tiempo antes de vender los terrenos, pero eso te lo diré un poco más adelante en mi intervención.

La idea de tener un museo de Metro en Madrid, a la vista de todo el material que existe, evidentemente, me parece positiva e interesante, con matices porque, probablemente, tendría que ser un espacio que fuera algo más que una simple exposición de diferentes elementos, porque yo creo que habría posibilidad de hacer un espacio realmente interesante. Pero como punto de partida para hablar de un museo de Metro en Madrid me parece muy bien. Otro tema sería cuál debe ser el emplazamiento ideal para este museo.

En cuanto a las cocheras de Cuatro Caminos, la verdad es que todos los elementos son ciertamente interesantes. El miércoles pasado tuve la oportunidad de ir a la inauguración de una exposición que está habiendo en el Colegio de Arquitectos de Madrid -que no sé si conoces-, que se llama "Cien elementos de patrimonio industrial español", y realmente yo se la recomiendo a todo el mundo porque te permite tener una visión diferente, o incluso te permite tener visión, porque es verdad que muchas personas no tenemos la conciencia de lo que significa el patrimonio industrial. Yo creo que este tipo de exposiciones y escuchar a personas como tú nos abren los ojos en cuestiones en las que muchas veces las personas no caemos. En esa exposición figuran elementos de Metro de Madrid, como no podía ser de otra manera; se habla de la estación de Chamberí y se habla del Mercado de Motores de Antonio Palacios, un arquitecto más que reconocido, que también intervino en alguno de los elementos de las cocheras de Cuatro Caminos, de las que estamos hablando.

He tenido la suerte de visitar esas instalaciones, y realmente considero que los madrileños perderíamos si no fuéramos capaces de mantener algunos de los elementos que están ahí. A mí, realmente, el acceso a la red y el túnel de acceso me parecen que tenemos que conservarlos sí o sí; es decir, yo creo que no nos podemos permitir el lujo de perder ese tipo de elementos, porque es una de esas cuestiones que permite conjugar mucho nuestro pasado con una nueva ciudad.

También quiero insistir en este punto en lo que te he dicho al principio: que lo que es una pena es que esta cuestión se plantee en este momento en que los terrenos ya se ha decidido venderlos, y ahora lo que tenemos que hacer es ir a la carrera para salvar unos elementos que son ciertamente interesantes y que llevan 90 años ahí. Yo creo que aquí todos deberíamos hacer una reflexión sobre cómo hemos sido capaces de llegar a este punto. Pero también te digo que es una carrera que yo estoy dispuesta a correr y en la que estoy dispuesta a acompañaros, porque perderíamos mucho los madrileños si alguno de los elementos que tenemos en las cocheras de Cuatro

Caminos no somos capaces de salvarlos, y le digo al Grupo Popular, y me hubiera encantado que hubiera estado el Viceconsejero, y se lo transmitiré al Consejero Delegado de Metro de Madrid, que tenemos que hacer todo lo posible por conservarlo. Por mi parte, nada más. Como te decía, ha sido un lujo haberte escuchado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Loreto. Tiene la palabra doña Isabel Moreno, del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Los Verdes.

La Sra. **MORENO MARTÍNEZ**: Gracias, señor Presidente. Señor don Álvaro Bonet López, es un placer tenerle aquí, tanto a usted como a los miembros de la asociación que nos acompañan en esta comparecencia. Desde luego, yo no he tenido mucho contacto con esta asociación, nada más que en los últimos tiempos, pero, una vez que tuve conocimiento de su actividad, me pareció fundamental que esta Casa, la Asamblea de Madrid, esta que decimos que es de todos, de todos los madrileños y madrileñas, hiciera un acto de apertura y de reconocimiento al trabajo que vienen ustedes realizando desde hace mucho tiempo, porque me consta que, de hecho, no es un trabajo reciente, sino en el que vienen ustedes trabajando desde hace tiempo.

La Asociación Madrid, Ciudadanía y Patrimonio trabaja en defensa del patrimonio histórico, artístico, cultural, social y natural en la Comunidad de Madrid. Por lo tanto, también incluye una parte importante de lo que se ha planteado aquí en cuanto a la conservación de determinados elementos, que son fundamentales para la vida social y antropológica de Madrid, y de todo esto que estamos diciendo y que usted ha expuesto muy bien en su intervención.

Ninguna sociedad renuncia a su historia ni a su cultura, solamente estas sociedades que son absolutamente depredadoras con el medio son capaces de hacer estos destrozos en la parte cultural o en la parte histórica de su propio patrimonio. Nosotros entendemos que ustedes vienen realizando un trabajo por el que el propio Estado, la propia Administración debería velar y debería hacer desde el punto de vista de su contenido de trabajo; o sea, es impensable que una sociedad como la madrileña en sus ámbitos institucionales no se esté preocupando en velar por que su patrimonio se conserve. Luego entraré un poco más allá porque creo que realmente se está haciendo todo lo contrario; se está haciendo una liquidación absoluta y esto forma parte de una estrategia política que define a los representantes que están al frente de los Gobiernos tanto del Ayuntamiento de Madrid como de la propia Comunidad de Madrid, que, como digo, llevan ya bastante tiempo al frente de estas dos instituciones y, por supuesto, de todas aquellas áreas dependientes de estas dos instituciones tan importantes y tan fundamentales para poder llevar a cabo una política seria de intervención y de conservación del patrimonio.

Me parece que lo que ustedes plantean del museo del metro, como ha dicho muy bien, sería una posibilidad y, además, desde el punto de vista de los ciudadanos de Madrid, de los madrileños y las madrileñas, algo absolutamente fundamental que haríamos inmediatamente muy nuestro, porque estoy segura de que no se trataría, conociendo su trabajo y sus inquietudes, de un museo que fuera algo así como una naturaleza muerta, que simplemente fuera un receptor de elementos, sino que la

visión que ustedes y que todos nosotros podríamos llegar a tener sobre lo que podía suponer la existencia de ese museo es lo que le daría vida y una especie de correa de transmisión de conocimientos y de necesidad de conocer lo que ha significado -como usted ha reflejado muy bien en las distintas transparencias y fotografías que nos ha pasado- lo que ha sido y lo que ha representado en la arquitectura, en el desarrollo industrial, en la vida económica y social de Madrid, Metro de Madrid, que ahora mismo es una empresa pública que tiene elementos muy importantes y una tarea de conservación del patrimonio, pero desgraciadamente nos encontramos con que se está produciendo todo lo contrario.

Como ha dicho la diputada de UPyD, hemos visto, con sorpresa en algunos momentos, cómo muchos de los elementos que formaban parte del patrimonio de la empresa han pasado a mejor vida en el sentido de que lo han liquidado exclusivamente para hacer caja -que es la forma coloquial de hablar: hacer caja-; es una forma muy burda de hacerlo, pero no solamente se ha debido a estas actuaciones, que correspondería en este caso a una Consejería concreta, sino que la Comunidad de Madrid -y lo hemos denunciado todos los Grupos de la oposición a lo largo de la Legislatura- ha intentado esta liquidación de un patrimonio que es de todos los madrileños en otras áreas de gestión: en la sanidad, en la enseñanza, en los servicios sociales...Por lo tanto, estamos hablando de una estrategia política: acabar con el escaso patrimonio que se tiene en algunos ámbitos y con el gran patrimonio que se puede tener en otros. Para nosotros sería, desde luego, muy importante y muy necesario que se conservaran elementos del patrimonio de la empresa Metro Madrid en cuanto a trazado, cocheras, elementos de circulación, etcétera. Hoy día todavía existe mucho de ello y de verdad creo que es fundamental que se intervenga desde el punto de vista social y ciudadano y desde el punto de vista político para que esto no desaparezca de la vista y de la historia de los madrileños y de las madrileñas.

Como usted ha comentado, como hemos dicho siempre además, Metro ha llegado a ser una de las mejores empresas del mundo en el tema de transporte, pero también es una de las mejores empresas del mundo en cuanto a historia reciente, y digo historia reciente porque cien años no es nada, como dice el tango; si diez años no es nada, pues cien tampoco. Estamos hablando de cuestiones que hoy día son perfectamente salvables desde el punto de vista de tener voluntad política de hacerlo. El metro ha estado ligado a la vida de los madrileños y las madrileñas desde el primer momento, como decía antes, desde el punto de vista industrial, lo que ha supuesto en tecnología, lo que ha supuesto de proceso económico en cuanto al desarrollo de la ciudad y, por supuesto, a la vida social de los madrileños y las madrileñas. Sería muy lamentable que no se quisiera entender que lo que en un momento determinado, un momento muy difícil como fue la guerra civil, en el que fue absolutamente generosa la empresa en cuanto a compartir con los madrileños aquello que era su patrimonio, así como facilitando el consumo de electricidad -como aquí se ha destacado-, igual que fue durante mucho tiempo y para muchísimos madrileños su casa, porque realmente sirvió de refugio durante los bombardeos y las circunstancias lamentables y trágicas que se produjeron en la ciudad de Madrid, y los madrileños siempre han sabido reconocerlo y agradecerlo. Por lo tanto, creo que también están en condiciones de exigir que eso sea puesto en valor, que se conozca por todos y que no se pierda; que no se pierda la historia, todo aquello que ha supuesto algo muy importante para la

vida de madrileños y madrileñas. Efectivamente, hay que conocer la historia para no repetir determinadas cuestiones, como hacer tabla rasa de todo aquello que ha supuesto un desarrollo importante, de lo que ha significado poner en valor las tecnologías que se han venido desarrollando en el tiempo, que no se pueda conocer con garantía, como se ha comentado en alguna ocasión con la Asociación. Sería además el único metro del mundo que pudiera disponer de una unidad de todas las que han circulado por la red; ningún otro metro del mundo ha tenido esa posibilidad ni la tiene. Sin embargo, hoy día, Metro de Madrid, si quisiera y pudiera aportar esto a ese museo, a la protección de su propio patrimonio, sería algo fundamental.

Como es muy importante conocer su trabajo, mucho más que lo que podamos decir, voy terminando. Desde luego nosotros estamos dispuestos a apostar desde el movimiento ciudadano allí donde podamos participar para que esto no sea solo una opción sino una realidad en un plazo razonable de tiempo, en el que podamos participar el conjunto de la sociedad de Madrid organizada, así como aquellos políticos responsables que entiendan que esto debe ser apoyado desde las posibilidades de su propia función, estén en el Gobierno o estén en la oposición. Yo también lamento que no estén en este caso representantes del Gobierno, aunque sí del partido que lo sustenta, y espero que sean capaces de transmitirles la necesidad absoluta de mirar este tema, el trabajo que se está desarrollando por esta Asociación como algo que debe ser apoyado. Porque, si ustedes están catalogando elementos necesarios para ser conservados, necesitan la colaboración muchas veces fundamental de aquellas personas que están al frente de los poderes públicos para que este trabajo lo puedan desarrollar con garantía y con eficacia.

Aunque yo no seguiré en esta Cámara, espero que esto solo sea el principio de una estrecha colaboración en el futuro. Le agradezco muchísimo que esté con nosotros y le deseo éxito en esta tarea que pretenden emprender con esta nueva actividad de intentar conseguir que este museo del metro no sea algo de lo que hablamos sino una realidad; me consta que el resto de su trabajo es una garantía diaria. Muchísimas gracias por su presencia aquí y les deseo mucho éxito en todas las actuaciones que ustedes emprendan en el futuro. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Isabel. Tiene la palabra don Eustaquio Jiménez, del Grupo Parlamentario Socialista, por tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **JIMÉNEZ MOLERO**: Muchas gracias, señor Presidente. En nombre del Grupo Socialista, quiero felicitar al Grupo Izquierda Unida, peticionario de esta comparecencia, y agradecer la comparecencia de don Álvaro Bonet, representante de la asociación Madrid, Ciudadanía y Patrimonio, y de otros miembros que lo acompañan hoy aquí, y le quiero agradecer su magnífica presentación. Como ven, todos los Grupos de la oposición estamos de acuerdo con su iniciativa o en su voluntad; no sabemos si habrá conmovido al Partido Popular, a los presentes, porque si el Gobierno está ausente, no sabemos qué opina.

Se trata, como usted bien decía, de la línea inicial, la línea 1, de Sol a Cuatro Caminos, y de unas cocheras que son exactamente de 1919, es decir, dentro de cuatro años será el centenario de

las cocheras históricas de Reina Victoria, Cuatro Caminos o como quiera llamárselas. Como usted también ha dicho, son obra del arquitecto Antonio Palacios, que cambia la estética del modernismo español con edificios singulares como el del Círculo de Bellas Artes o como el Palacio de Comunicaciones, del que, por cierto, el Partido Popular en su momento reivindicó el valor para trasladar el Ayuntamiento de Madrid a la Plaza de Cibeles y no le importó invertir unos 500 millones entre los primeros 80 de la obra y los 360 de valores de permutas; entonces eso no tenía demasiado valor y, ahora, recaudar 80 millones sí lo tiene. Este Grupo considera que el Partido Popular está intentando hacer el expolio que no debería hacer porque les quedan cuatro días –exactamente 79- para que se pueda impedir que puedan seguir vendiendo o malvendiendo todo esto.

El Grupo Socialista, a través de la diputada Moya Nieto, se interesó por este tema el 18 de febrero pasado mediante una pregunta al Director General de Patrimonio Histórico, como consecuencia de que la Sociedad de Amigos del Metro y de los Tranvías Históricos había hecho un comunicado en el mes de marzo de 2011 y otro en octubre de 2014 que todavía no han tenido respuesta -no sabemos si ustedes les responderán o no, pero parece que la regla es que donde hay negocio no hay respuesta, la respuesta es para beneficiar a alguien-, incumpliendo los tres meses establecidos para dar respuesta a las peticiones.

Las cocheras, por cierto, están en uso, pero no están degradadas, no están derrumbadas, es decir, si hubiera voluntad real, voluntad política... Porque, en el año 2015, el presupuesto del metro de Madrid es de 1.060 millones de euros, y quieren hacer caja con 80 millones de euros, que representan el 7,54 por ciento de ese presupuesto; con eso se paga la seguridad, esa en la que han dado instrucciones para que persigan a mendigos, a músicos, a pedigüeños –no sé si estarán incluidos los curas- y a gays, con actitudes xenófobas y sin un protocolo de funcionamiento. Y, al mismo tiempo, habrá 876 trabajadores menos, un 11,65 por ciento, entre finales de 2013 y finales de 2015. Eso es lo que hace el Partido Popular gobernando el metro de Madrid.

Señoras y señores diputados, ¿esto es para hacer un museo del metro? El argumento económico del Grupo Invosa no tiene fundamentos, a no ser que haya otros intereses ocultos. ¿Por qué no inician un expediente para la declaración de bien de interés cultural, BIC? Porque, en este caso, se suspenderían todas las actuaciones, como ocurrió con el frontón Beti Jai. Pero hay que tener voluntad política, no hay que estar pensando en que esos 80 millones de euros que aportan hacen caja y dan beneficio a alguien. El PP está haciendo un saqueo con una ley de reversión general sin ley de hecho. Para administrar lo público tienen que creer en lo público y, claro, el que no cree en ello, no debería dedicarse a lo público. No sé para que se presentan a las elecciones para gobernar si luego lo que pretenden es primar por encima de todo el negocio de lo privado en lugar de administrar bien y eficazmente lo público.

Pudiera ser una venta ilegítima si no ilegal. Es una parcela pública y sin dotaciones. ¿No les parece raro que antes de adjudicarse se publiquen los pisos? Se publicitaron, sí, a través de una cooperativa, y va a haber una torre de elevación superior a la permitida en el plan. ¿Va a haber también un cambio del plan para que puedan tener estas edificaciones una cobertura que ahora no

tienen? Es cierto que el metro en su inicio, como usted bien ha dicho, señor Bonet, transformó en urbano lo rural. Yo precisamente vivo muy cerca de esa plaza y admiro la arquitectura de hierro; mi padre fue soldador en su época, cuando vino del pueblo como inmigrante a Madrid. Yo he estado en Budapest, he visto el primer metro continental, la llamada línea 1900, porque, aunque la primera fue la de Londres, esa línea magnífica y sigue en funcionamiento con los mismos trenes. Conocemos el metro de Moscú y el de Viena, que tienen un museo de tranvías; va a ser el 150 aniversario del metro de Londres, y hay otro museo de transportes en Nueva York. Tienen material móvil y tienen todas las series históricas de trenes de material móvil. En Barcelona hace poco lo llevaron al chatarrero; no sé si lo han guardado para hacer lo mismo en el futuro o si tienen la voluntad de hacer este museo, que no habría ninguna justificación para no hacerlo.

Se podrían producir rodajes filmicos con apoyo a la cultura del cine, usando las bocas de acceso originales de Cuatro Caminos, como la de Reina Victoria, o de Tirso de Molina, que son las bocas originales; la embocadura de Palacios desde luego es magnífica aunque haya quien no lo quiera reconocer. Desde luego, no podemos decir lo mismo de las cocheras dispersas que había en Ventas del año 1923 porque han sido destruidas.

Hay un informe de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando que dice: "Conservar el utillaje y la maquinaria instalados en las mismas como objetos museográficos de la arquitectura industrial del siglo XX." Esta es una hojita en la que hay una parte que ha dicho usted, señor Bonet, que es como si no tuviera valor histórico, un informe que despachan con tres, seis, ocho líneas. Pero, claro, debe haber un informe más profundo el cual desconocemos.

El mejor lugar para hacer un museo del metro con material móvil es este. ¿O es que quieren terminar con él en el Partido Popular? Parece ser que quieren terminar con él. Porque el Museo de Delicias no tiene nada que ver con el metro, porque la ciudadanía madrileña tiene un solar en el centro de Madrid con todo lo necesario: el material móvil en uso, y ya está hecho. Tenemos piezas a nivel mundial y no hay otro, como ha dicho la portavoz de Izquierda Unida. Hay museos de metro en Berlín, que lo visité el verano pasado, en Nueva York, y en Budapest, que lo visité el año anterior.

Respecto a los vehículos inaugurales, se ha hablado aquí de los valores de los ascensores de Madrid, y se ha dicho que fuimos más punteros que la propia ciudad de Nueva York. No le vamos a pedir que puedan recuperar el templete de Porriño porque lo mismo eso es mucho más difícil, ni tampoco que ponga en valor que fueron refugio de los ciudadanos en la Guerra Civil, tampoco, porque no estaban aquí las fuerzas que ganaron la guerra. No sé si las magníficas escaleras de acceso también tienen valor para el Grupo Popular o no, o si también hay que destruirlas o si las compran como chatarra, que se lo lleven de estrijo.

La estructura se podría rehabilitar. Se empieza a introducir la soldadura, usted lo ha dicho y, si no, usted lo sabe, señor Bonet. Ya no se puede en la boca del túnel de Ventas, ni tampoco con el derribo de la nave de motores, pero parece que podríamos –e insistimos- conservar una pareja de cada convoy, ¿para qué uso? Claramente para hacer un museo. Me gustaría saber cómo va a

comprenderse que se guarden dos vehículos de cada modelo si no es para algún día poder exponerlos a la ciudadanía para que vean cómo ha evolucionado este transporte tan querido por todos, que se le llena la boca al Partido Popular de que le queremos, isí que le queremos!, y queremos también que se exhiba y que se fortalezca la cultura, como sería al hacer un museo del metro en la ciudad de Madrid. Son recuperables, porque pueden perfectamente recuperarse, aunque no haya proliferación de museos en nuestra ciudad, cuando se puede ver el éxito de la estación de Chamberí. Por cierto, la publicidad precisamente utiliza la boca de Palacios, es curioso; o sea, una cosa que ven que es buena y utilizan para algo, y luego no quieren protegerla.

Es cierto que merece la pena hacer un museo en las cocheras originales. La reversión de la parcela, aunque sea parcialmente, podría hacerse, se ha hecho con el Palacio de Gamazo y se ha hecho con Beti Jai, como ya se ha dicho. La parte histórica se puede recuperar si hay voluntad política, porque la parte histórica existe todavía pero es la voluntad política la que no existe.

Por valores históricos, por centralidad hay un montón de argumentos y no queremos utilizar el mapa de los horrores, de las barbaridades y de los desmanes, pero usted mismo comprenderá que Nôtre Dame, que es una catedral, está llena de ciudadanos y turistas que disfrutan, y también de creyentes que van a disfrutar de su creencia religiosa y no hay ningún problema. El negocio debe estar impedido que se produzca al margen de los usuarios, solo ven negocio algunos. La ubicación, la justificación, la pertenencia, la oportunidad, la sensibilidad, todo eso, si lo tuvieran, les haría no actuar como van a actuar o como pretenden, que es con expolio: acción efecto de expoliar, botín del vencedor; en este caso sería del perdedor porque si se esperan 80 días, seguramente que ya no lo harían pero ya están corriendo...

El Sr. **PRESIDENTE**: Don Eustaquio, debe ir terminando.

El Sr. **JIMÉNEZ MOLERO**: Sí, muchas gracias, señor Presidente, voy terminando. Expoliar es despojar con violencia o con iniquidad, maldad e injusticia grande, que sería esto. ¡Una gran injusticia! Claro, es que realmente, señor Presidente, la expolición, que son distintas formas argumentales para decir lo mismo, es infinita y, claro, luego vendrá el Partido Popular para reprocharme qué cosas sobre lo que hemos hecho en el pasado y no se va a circunscribir a esto, en si están a favor o en contra y en aclarar por qué están en contra con argumentos sólidos y solventes.

En el Partido Popular tienen la vocación, ahora más eficazmente desarrollada, de despojar de bienes a entidades públicas históricas para dejarlas desmanteladas; este sería el caso, si lo hacen, de las cocheras históricas. Probablemente con la mitad, incluso con un tercio, sea suficiente, pero, por favor, no lo rechacen. ¡Conmuévanse como el resto! Tienen mucha falta de justicia: se van y dan negocio a alguien. ¿No les suena? Ya saben que no es personal, pero se siguen pareciendo a ustedes mismos. Respondan.

El Sr. **PRESIDENTE**: Don Eustaquio, vaya finalizando; lleva dos minutos de más.



El Sr. **JIMÉNEZ MOLERO**: Voy terminando, señor Presidente. ¿Por qué guardan dos vehículos? Destrozan todo, hasta a sus candidatos. Si no tienen vocación de administrar lo público, déjenlo, no lo administren, pero no lo expolien. Es preciso saber lo que se quiere y cuándo se quiere, hay que tener el valor de decirlo y, cuándo se dice, es menester tener el coraje de realizarlo. Señores del Partido Popular, sean valientes y justos y piensen en la ciudadanía madrileña y no la dejen de lado -aunque lo hacen- porque van a perder las elecciones. Yo no sé si será la última vez que intervenga aquí, pero, desde luego, a mí me encontrarán siempre defendiendo a los ciudadanos y las causas justas como esta. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra el señor Cabrera en representación del Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **CABRERA ORELLANA**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchísimas gracias, don Álvaro Bonet por su magnífica exposición, su excelente trabajo de investigación y, sobre todo, por su compromiso; es una satisfacción ver a jóvenes con talento dedicándolo precisamente a trabajar por nuestra cultura.

Ha llegado usted en mala época a esta Asamblea, señor Bonet, porque ha venido en la época de los besos, que es justamente la que hay antes de la campaña electoral; entonces, como ha venido usted en época de besos, se va a ir lleno de besos. Yo no le voy a dar los que no le corresponden, pero sí le daré sus méritos profesionales porque me parece que presenta usted un excelente trabajo y las personas que le acompañan han demostrado, evidentemente, su interés por algo tan bonito como es mantener la cultura industrial, en este caso, y arquitectónica de nuestra región, sobre todo de algo de lo que todos nos sentimos orgullosos, que es el metropolitano de Madrid.

Todo esto que ha oído aquí -espero que lo sepa contextualizar- no es verdad, porque si todo el mundo hubiera tenido esta enorme sensibilidad le puedo asegurar que hace cuatro días hemos hecho unos presupuestos, en los que nos hemos tenido que retratar todos los Grupos políticos -se los mandaré si usted quiere-, y los Grupos aquí presentes, tan sensibles ante su proyecto, no lo tuvieron en cuenta a la hora de hacer números, porque al final lo que no son pesetas son puñetas y en este caso concreto, cuando llega la hora de poner negro sobre blanco en los presupuestos y hay que decir: en Metro vamos distraer estos 80 millones que no son necesarios para ponerlos en esta partida y vamos a hacer esto o aquello, no se ha tenido en cuenta. Por lo tanto, yo creo que usted es ya lo suficientemente adulto para darse cuenta de cuándo se está en campaña y ha venido usted en precampaña.

Dicho esto, le puedo decir que, por mi parte, por parte del Grupo Parlamentario Popular, lo único que puede encontrar es reconocimiento y apoyo hacia su trabajo y que busquemos todos los puntos de encuentro con su labor, pero siempre desde la responsabilidad que supone gobernar y pagar una nómina muy importante todos los meses, de los muchos empleados que tiene esta compañía y de prestar unos servicios a los ciudadanos que son imprescindibles.



Haber conservado hasta aquí el patrimonio actual la verdad es que tiene mucho mérito; ya me hubiera gustado a mí que se hubieran conservado unos famosos trenes que un buen día, en la estación de Atocha, inexplicablemente se desguzaron; creo que también formaban parte de la historia de España, de una terrible historia de España y, por supuesto, también de nuestro sistema ferroviario, sin embargo, aquello sí hubo prisa en desmontarlo. Otros han tenido la sensibilidad de conservar durante muchos años las primeras unidades de trenes que hubo en Metropolitano.

Por lo tanto, el Partido Popular, en la parte que yo represento por mí y, por supuesto, el Gobierno, que no está presente pero que es de nuestro partido, claramente apuesta por mantener el patrimonio cultural de Metro hasta el final. Personalmente, puedo decirle que voy un poco más allá, primero, por mi relación personal con Metro, porque me honro de ser muy amigo de alguien que usted ha mencionado, como es el señor Otamendi -fíjese hasta qué punto hablamos de una empresa que, después de estos cien años, todavía mantiene una tradición familiar en las personas vinculadas a ella-, que actualmente es uno de los directivos de la compañía. Por lo tanto, creo que hay mucha gente velando día a día por mantener y conservar el patrimonio de Metro. Hasta tal punto puede llegar el compromiso personal que algunos tenemos con Metro que yo llevo siempre en mi cartera un billete de metro que coincide con la fecha de mi nacimiento, justamente tiene 60 años y unos meses: el día 19 de septiembre de 1954 este billete fue emitido en el metro y yo lo conservo en mi cartera, y también tengo la suerte de poder tener el primer billete de metro, del 17 de octubre de 1919, que costó 15 céntimos.

Por lo tanto, somos muchos los que nos preocupamos del patrimonio de esta compañía, cada uno a su manera, cada uno aportando lo que puede: su conocimiento, su esfuerzo, su talento - como el de ustedes- y su trabajo, y por supuesto me consta que desde la compañía también se van a aportar los recursos necesarios. Lo único que puedo ponerle absolutamente en claro en este momento es que no hay nadie, con respecto al proyecto que ustedes representan, con más sensibilidad que el Partido Popular para sacarlo adelante, se lo puedo asegurar. En cuanto a los medios que podamos poner a disposición de este proyecto, en la medida que se pueda plantear dar continuidad o reforzar este proyecto que ustedes presentan, siempre nos van a tener a su lado, pero desde la responsabilidad de gobernar, nunca de venir a regalarles el oído ni, por supuesto, para repartir besos, porque no estamos en el mejor momento para plantearnos estas cuestiones.

Insisto en agradecerle su trabajo y me pongo a su disposición en lo que podamos hacer para colaborar con ustedes activamente, porque creo que lo que ustedes están haciendo es un bien social para todos los madrileños y, por tanto, nosotros vamos a estar a su lado. Le transmito mi personal sensibilidad hacia este proyecto, que me ha encantado y que he disfrutado muchísimo, y la prueba evidente, como le dicho, es que llevo siempre conmigo un trocito de metro en mi cartera porque me parece que es algo fundamental. Quien no quiere conocer su historia y quien no la ama, a veces la repite malamente. Yo quiero quedarme con la parte bonita de nuestra historia y, desde luego, este proyecto que ustedes representan lo es. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cabrera. Para finalizar, tiene la palabra don Álvaro Bonet por un tiempo máximo de diez minutos. Por lo que veo, a todos nos ha encantado su exposición.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN MADRID, CIUDADANÍA Y PATRIMONIO** (Bonet López): Gracias. En primer lugar, agradezco su atención y sus congratulaciones hacia este proyecto que presentamos desde Madrid, Ciudadanía y Patrimonio y Sametrahm, que somos las dos plataformas que constituimos "Salvemos las cocheras de Cuatro Caminos". Dado el agradecimiento por su atención, voy a intentar contestarles, en la medida que me sea posible, y proporcionarles algunos datos más. Contestaré por orden de cortesía. Yo sé que todos estáis de acuerdo, incluso parece que el Partido Popular también, en sacar adelante un museo, lo cual me tranquiliza y me alegra saber que hay tanto consenso hacia un proyecto tan magnífico como sería conservar las cocheras. Os agradezco ese interés y esperamos que así sea.

Respecto a lo publicado en la prensa, precisamente acababa la exposición con un recortable de un publlirreportaje que salió antes de que estuviera acordada la venta a la empresa que ha sido adjudicataria del solar. Solo quiero decir que este tipo de cosas parecen feas, porque parece que la adjudicación estaba acordada antes de que se llevase a cabo.

En relación con Budapest, su metro es Patrimonio de la Humanidad. Y respecto al informe de la Real Academia de Bellas Artes he de decir que no han debido siquiera estar en las cocheras, ni saben qué hay en las cocheras, porque las cocheras están en uso y no están los trenes históricos, están fuera. Por tanto, difícilmente pueden conservar material histórico cuando lo histórico son las cocheras y no el material que hay dentro, pues el material es el material rodante que está en uso actualmente, que, sí, dentro de cien años también será patrimonio. Por lo tanto, sería incluso interesante establecer, desde Metro de Madrid, una disposición por ir añadiendo esos trenes que vayan estando fuera de servicio y que nunca se pierda esa condición de serie continua que tenemos, que eso es lo único, porque hay otros museos de metro que conservan alguna unidad antigua. El de Barcelona, que ha mencionado, mandó a chatarra todo, pero tienen un tren; tienen el tren original con el que se inauguró en el año 23 la línea de Barcelona, y ese tren lo tienen restaurado y lo sacan a rodar de vez en cuando. O sea que hasta en Barcelona tienen una cierta sensibilidad en ese aspecto.

Marisa, muchas gracias. Me ha tratado de usted, le voy a tratar de usted también. Gracias, por reconocer lo fundamental que es el trabajo que hacemos. Llevamos mucho tiempo defendiendo los valores patrimoniales de la ciudad. No somos una asociación política en el sentido partidista, somos una asociación política en el sentido ciudadano de la polis griega. Es decir, estamos comprometidos con nuestra ciudad, y el interés que nos mueve es perpetuar esa cultura y engrandecerla, porque una sociedad que destruye su pasado no es una sociedad, es un caos; y prueba de ello lo tenemos en la misma falta de respeto e interés -bueno, de respeto y de civilización- que mueve a destruir las estatuas babilónicas o los budas de Bamiyán. Es la misma; o sea, la falta de respeto hacia la cultura, hacia ese saber milenario. Porque una escultura no es solo la piedra, es la

intención proyectada por el hombre en ese hacer hace miles de años, y ese es el valor que tenemos que conservar y que tenemos que transmitir.

No voy a hablar de la privatización en términos generales. A mí realmente lo que me preocupa de esto es que... Yo no he venido a vencer, yo he venido a convencerles, y en este caso ustedes, representantes del Partido Popular -todavía son el Gobierno. Ya digo que les diré algo al final-, convézanse de que esto es algo bueno para todos y que, aunque ya hay esa sensibilidad, tenemos que ir hacia eso.

A doña Loreto, quiero decirle que yo estoy de acuerdo en que la conciencia -que es una de las cosas que ha mencionado- es lo más principal de esto. Respecto a la exposición que menciona, tenemos aquí a una de las responsables, a la que he pedido que viniera, la profesora Mercedes López de García; es profesora titular de la Universidad Politécnica de la Cátedra de Estética de la Ingeniería, de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos y es una de las fundadoras de la TICCIH España, que es la que ha promovido esta exposición de los 100 Elementos del Patrimonio Industrial de España, entre los que figura el Metro de Madrid, como no podía ser de otra manera. Por eso, doña Loreto, aunque crea que lo hemos planteado tarde, el problema es que no siempre podemos estar... Se abren demasiados frentes en el patrimonio de una ciudad de tantos millones de habitantes en el que día a día luchamos. En concreto, respecto a las cocheras, en 2009 Sametrahm propuso la declaración BIC, en 2014 también, y, por último, nosotros el 17 de noviembre del año pasado presentábamos esta solicitud (*Mostrando un documento.*) de declaración BIC de todo el metro originario -de ese que hemos visto en el mapa- con un informe de las cocheras en el que ponemos todos los valores. A esta declaración se han adherido personas como el pintor Antonio López -del cual tiene un cuadro en el vestíbulo- o el escultor Julio López y el escritor Manuel Vicent. Tenemos una serie de personas reconocidas en el mundo de la cultura que lo han apoyado. Con lo cual, que la Academia de San Fernando no lo haga yo creo que ha sido un error por su parte; intentaremos hablar con ellos para que tomen conciencia, si eso es lo que les falta.

Quería hacer una breve pasada de las últimas imágenes porque resulta que París, esa capital de Francia, esa capital que tuvo la sensibilidad y la visión de futuro de crear el primer museo de ciencia y tecnología del mundo el Conservatoire des Arts et Métiers en el año 1794, en la abadía de Saint Martin de Champs, que había sido desafectada por la Revolución Francesa, y ahí tienen hasta las lentes de Lavoisier, uno de los ajusticiados por la Revolución Francesa; el químico Lavoisier, que había estudiado la óptica, el padre de la óptica. Tienen ustedes la oportunidad de no repetir esos errores, de los que, por ejemplo, París se arrepiente. En esta imagen pueden ver los Mercados de Les Halles, los mercados centrales de Napoleón III, que construye Víctor Baltard, que cuando se derriban en los años 70 ya están reconocidos como la obra más importante de la arquitectura del hierro en la historia de la humanidad. Y estos magníficos pabellones de fundición de Víctor de Baltard acabaron de esta suerte, y desde entonces París lamenta su suerte porque no han sabido resolver un problema de costura urbana. Continuamente, les sale pus por Les Halles. No saben qué hacer, no saben cómo resolver este espacio que destruyeron. A pesar de eso, Francia es una de las mayores protectoras de su patrimonio, simplemente han tenido algunos errores. En la diapositiva anterior el anterior veíamos el metro de

Budapest; en esta podemos ver la imagen del metro de París, que también es patrimonio, o ciudades como Londres, capital del Reino Unido, que han sabido hacer este museo del transporte en Londres en una nave que era el Covent Garden, es decir, el mercado de frutas y verduras, ni siquiera tenía que ver, pero era una arquitectura muy adecuada para meter esto. Tienen un depósito con trenes, que está en otra zona de la ciudad, para conservar ese material. Se gastaron 22 millones de libras en la restauración de este museo entre 2005 y 2007; 22 millones de libras son cerca de 30 millones de euros, un poquito menos de la mitad del precio por el que se han vendido las cocheras. Aquí vemos el Museo del Ferrocarril de York. Curiosamente tengo aquí unos datos que les quería dar. El Museo del Ferrocarril de York tiene 717.000 visitantes en 2011, y el año pasado 732.000, frente a, por ejemplo, el Museo Nacional del Ferrocarril de Madrid, que tiene 98.000 visitas al año en 2011; es decir, que en esas mismas fechas vemos la diferencia. Es que no promocionamos mucho estos museos nuestros de tecnología, quizá porque no hemos sabido valorar suficientemente lo que representa la tecnología en nuestro país, a la que llegamos tarde y a la que vamos a llegar tarde también en reconocer.

En esta imagen pueden ver cómo en 2013 Londres celebraba el 150 aniversario de su metro –se inauguró en 1863-, volviendo a introducir una máquina de vapor, la original que circuló por esa misma línea, en la estación inaugural del metro de Londres. Esto fue hace nada, hace dos años. También el museo de Viena, que ha sido citado, en el que en las antiguas cocheras de tranvía de 1901 se conservan cerca de cien coches de tranvías, es decir, una colección de tranvías –no de metro, pero sí de tranvías- y fue abierto en el año 1992. Este local fue protegido en los años ochenta; es decir, que con menos de 80 años de antigüedad –las nuestras tienen 95- ya lo estaban considerando patrimonio. Aquí pueden ver parte de ese material rodante que han conservado. Sin embargo, con la adecuada difusión –y ahí también estoy respondiendo a doña Loreto- sobre que un museo sea algo más que un museo. Obviamente, nadie está en el concepto decimonónico con esa cosa de conservar y exponer simplemente, sino que sea interactivo con la ciudadanía, que la ciudadanía acuda al museo, que sea formativo, que sea educativo, pero que además forme parte de nuestra memoria, como ya lo es el metro de Madrid, que ya forma parte de la memoria de cuatro generaciones de madrileños y de personas que han venido a Madrid. Todos hemos cogido el metro, y eso nos une no solo con la ciudad sino con nuestros antepasados, y es algo que pertenece a todos y además está en la memoria de todos, incluso el que no lo haya cogido ha visto las bocas por la calle.

Un museo fuera no tendría sentido, en otra zona no tendría sentido, porque si ustedes dijeran: un museo... Pero no podemos invertir solo en patrimonio, es que si se hace fuera de Madrid solo sería patrimonio porque no tendría ningún otro valor más que el de conservarlo. En las cocheras de Cuatro Caminos haría barrio, tendría una accesibilidad, se podrían hacer exhibiciones en la línea uno; o sea, estamos hablando de un lugar único en la que estaría contextualizada la colección, porque esos trenes, en vida útil, estuvieron guardados en esas cocheras. Y para que no piensen que las cosas que están avejentadas no tienen solución, aquí les traigo esta locomotora del puerto de El Musel en Asturias, que funcionó hasta los años sesenta, es de vapor; aquí pueden ver cómo estaba, así llegó a Madrid y así está ahora, es el único ferrocarril de vapor que circula en la Comunidad de Madrid, recuperando un trazado del tren de Arganda, ese que pita más que andan, como saben ustedes.

Aquí pueden ver cómo Metro ya ha sabido reconocer el valor de alguno de sus patrimonios como la nave de motores. En el propio Twitter tienen la propia imagen de fondo de Chamberí; o sea, que ya están poniendo en valor precisamente eso. Como les decía, aquí tienen la imagen del informe y la solicitud que hemos presentado. Ya han pasado los tres meses preceptivos que establece el reglamento de administración para contestar y no hemos recibido respuesta por parte de la Dirección General de Patrimonio; estamos a la espera de saber si consideran que el metro es un bien de interés cultural o no.

Por otro lado, además de firmas de importantes personas, hemos recabado 11.500 firmas en "change.org" para declarar bien de interés cultural las cocheras de Metro de Madrid. Ayer mismo, por la noche, recibíamos una comunicación del Museo de Tranvías de Nuremberg en la que nos dicen que el ejemplo de estas ciudades que han hecho sus museos del tranvía debería ser seguido por Madrid y que las cocheras de Reina Victoria es la única oportunidad que tenemos para hacer un "ein kulturelles Zentrum für Industrie, und Verkehrsgeschichte zu schaffen", un centro cultural para la industria y el transporte. Asimismo, nos recomiendan que sigamos el ejemplo de otros metropolitanos en ese sentido y que se salven. Es decir, la conciencia de este asunto está llegando internacionalmente. Esto es lo que decimos: hay unas cocheras y hay una colección de trenes; uno más lo otro, igual a museo del metro.

Si me lo permiten, ahora voy a contestar a don José Cabrera, que nos felicitaba igualmente por el trabajo. Estamos muy orgullosos del trabajo que hemos hecho, porque la satisfacción de conocer estas cosas es lo que te va aportando también la propia investigación. En el transcurso nos hemos enriquecido, hemos conocido muchísimos datos, hemos considerado lo maravilloso que es este metro nuestro. También hemos visto cómo la única manera de contextualizar esa cultura industrial, que decía usted que hay que mantener y contextualizar, es aquí. Espero que, en lo que queda de Legislatura, se haga. No sé quién va a salir en la siguiente, pero, en el caso de que salieran ustedes, tendrían ahora la oportunidad de empezar algo y continuarlo después; de salvar esas cocheras, porque la oportunidad es única. Si se hace eso, lo que va a sustituir a las cocheras es algo anodino, que no nos refiere a nada; sin embargo, estamos proponiendo un museo. Como museo, no tiene por qué ser una carga económica. Los museos también arrojan beneficios; si no, vea los millones que se han invertido en Inglaterra.

Respecto a que se hayan desguazado trenes en otras épocas... Bueno, la sensibilidad de guardar los metros que se han conservado fue en gran parte de los años setenta, cuando se guardaron las unidades originales que dejaron de circular, las de 1919. Eso ha sido un milagro. Ha sido un milagro que se hayan conservado las cocheras con 95 años en uso. Es un milagro que se haya conservado esa colección de trenes; pero, precisamente porque es un milagro, no debemos dejar pasar esta oportunidad. Y si usted tiene ese compromiso personal y tanto le une al metro, es amigo de Otamendi y tiene una tradición familiar, todo eso, si se quiere quedar con la parte bonita, quédese con las cocheras; no se quede con el proyecto de Ibosa, que es vulgar y que no aporta nada a esta sociedad.

En este momento tenemos la oportunidad única de tener un museo único. Si eso se pierde, en este momento, como son ustedes el Gobierno, ustedes serán los responsables. Sé que apoyan el trabajo, que les ha gustado –ya lo ha dicho-, pero no me gusta que diga: “desde la responsabilidad de gobernar”, como indicando que parece que prima antes cuadrar los presupuestos y las cuentas. Porque, si tenemos en cuenta el dato que dio el otro día en el desayuno informativo el consejero delegado de Metro don Ignacio González Velayos de que el presupuesto anual de Metro es de 1.000 millones, 88 representan apenas un 8,8 por ciento del presupuesto anual, que, dividido entre ocho años –es decir, dos Legislaturas-, representaría un 1 por ciento; concepto, por cierto, que existe en obras públicas, como el 1 por ciento cultural, que es lo que está obligada a pagar una obra pública por cultura y por desarrollo, como contrapartida a lo que aporta de tecnología o de infraestructura, para que se aporte también algo a lo cultural. Ese 1 por ciento en dos Legislaturas representaría lo mismo del presupuesto anual de Metro. No me sirve decir que sea una responsabilidad del Gobierno. Por favor, asuman este cometido; hagan lo posible; declaren bien de interés cultural las cocheras conforme a la petición que se ha hecho porque de esa manera pueden ustedes frenar todo. Una declaración de bien de interés cultural frena automáticamente el urbanismo, las licencias concedidas y el planeamiento. Es decir, declárenlas, sálvenlas y hagan ustedes un favor no solo a los madrileños sino a ustedes también, como ciudadanos. Muchas gracias a todos por su atención. Espero poder volver en otra ocasión y colaborar más como ciudadano con esta Cámara.

El Sr. **PRESIDENTE:** Muchísimas gracias, don Álvaro. Agradecemos su brillante intervención. Sinceramente, a título personal, me ha gustado y espero que vuelva a esta Cámara, como ha dicho usted. También quiero agradecer la presencia del resto de miembros de la Asociación Madrid, Ciudadanía y Patrimonio. Pasamos al último punto del orden del día.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Desean sus señorías formular algún ruego o alguna pregunta? (*Denegaciones.*) No habiendo ruegos ni preguntas, se levanta la sesión.

*(Eran las trece horas y cuarenta minutos).*





**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**  
**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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

**TARIFAS VIGENTES**

Información sobre suscripciones y tarifas,  
consultar página web de la Asamblea.



Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 1131-7051  
Asamblea de Madrid