

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 333

2 de diciembre de 2016

X Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.^a María Eugenia Carballado Berlanga

Sesión celebrada el viernes 2 de diciembre de 2016

ORDEN DEL DÍA

1.- C-1226/2016 RGEF.11681. Comparecencia del Sr Presidente de la Asociación de Vecinos "La Incolora", o persona en quien delegue (D. Miguel Ángel García Castrillo), a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación de la Colonia Experimental del Distrito de Villaverde. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

2.- C-1186/2016 RGEF.11360. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre seguimiento del cumplimiento de la Resolución número 76/2016, del Pleno de la

Asamblea de Madrid de fecha 14-07-16, dentro del ámbito de sus competencias. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

3.- PNL-211/2016 RGEP.11208. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: - Instar al Gobierno de España a una mayor implicación en la financiación del transporte público urbano colectivo en los municipios de la Región. - Instar al Gobierno de España al inicio de la redacción y tramitación de una Ley de Financiación de Transporte Público, que incluya la participación de todos los niveles de gobierno en coherencia con las recomendaciones de la Unión Europea.

4.- PNL-215/2016 RGEP.11429. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que se proceda a construir una rotonda en superficie en la carretera M-301, de forma que permita la comunicación directa, ampliando los viales internos, entre el barrio de Perales del Río y el polígono industrial Los Olivos.

5.- PNL-217/2016 RGEP.11431. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que: - Se realicen los trabajos de auscultación que los técnicos competentes consideren apropiados, de los que se genere una planificación eficaz para un correcto mantenimiento de la carretera M-506. - Ejecutar el correspondiente mantenimiento correctivo para la eliminación de los Tramos de Concentración de Accidentes.

6.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 6 minutos.	19661
— C-1226/2016 RGEP.11681. Comparecencia del Sr Presidente de la Asociación de Vecinos "La Incolora", o persona en quien delegue (D. Miguel Ángel García Castrillo), a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación de la Colonia Experimental del Distrito de Villaverde. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).	19661
- Exposición del Sr. Presidente de la Asociación de Vecinos La Incolora.	19661-19665

- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Candela Pokorna, el Sr. Rico García-Hierro y el Sr. Berzal Andrade.	19665-19674
- Interviene el Sr. Presidente de la Asociación dando respuesta a los señores portavoces.	19674-19676
— Modificación del orden del día: quedando como sigue: punto segundo, PNL-215/2016 RGEP.11429. Punto tercero, C-1186/2016 RGEP.11360. Punto cuarto, PNL-217/2016 RGEP.11431 y punto quinto, PNL-211/2016 RGEP.11208.....	19676
— PNL-215/2016 RGEP.11429. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que se proceda a construir una rotonda en superficie en la carretera M-301, de forma que permita la comunicación directa, ampliando los viales internos, entre el barrio de Perales del Río y el polígono industrial Los Olivos.	19676
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz en defensa de la proposición no de ley.	19677-19678
- Interviene, en turno de defensa de la enmienda presentada, la Sra. Mena Romero...	19678-19679
- Intervienen, para fijar su posición, la Sra. Díaz Román y la Sra. Delgado de Robles Sanguino.....	19679-19682
- Votación y aprobación de la enmienda transaccional.	19682
— C-1186/2016 RGEP.11360. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre seguimiento del cumplimiento de la Resolución número 76/2016, del Pleno de la Asamblea de Madrid de fecha 14-07-16, dentro del ámbito de sus competencias. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).	19682
- Interviene el Sr. Vicente Viondi exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	19682-19684
- Exposición del Sr. Director General de Transportes.	19684-19687
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Rubio Ruiz, la Sra. Díaz Román, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo.	19687-19695
- Interviene el Sr. Director General dando respuesta a los señores portavoces.	19696-19698
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz solicitando un receso.....	19698

- Se suspende la sesión a las 11 horas y 31 minutos.	19698
- Se reanuda la sesión a las 11 horas y 41 minutos.....	19698
— PNL-217/2016 RGEF.11431. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que: - Se realicen los trabajos de auscultación que los técnicos competentes consideren apropiados, de los que se genere una planificación eficaz para un correcto mantenimiento de la carretera M-506. - Ejecutar el correspondiente mantenimiento correctivo para la eliminación de los Tramos de Concentración de Accidentes.	19699
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz en defensa de la proposición no de ley.	19699-19700
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Sánchez Pérez, la Sra. Mena Romero y el Sr. Peral Guerra.	19701-19705
- Votación y aprobación de la proposición no de ley.	19705
— PNL-211/2016 RGEF.11208. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: - Instar al Gobierno de España a una mayor implicación en la financiación del transporte público urbano colectivo en los municipios de la Región. - Instar al Gobierno de España al inicio de la redacción y tramitación de una Ley de Financiación de Transporte Público, que incluya la participación de todos los niveles de gobierno en coherencia con las recomendaciones de la Unión Europea.	19706
- Interviene la Sra. Díaz Román en defensa de la proposición no de ley.	19706-19708
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Vinagre Alcázar y el Sr. Gómez-Angulo Rodríguez.	19708-19712
- Votación y aprobación de la proposición no de ley.	19712
— Ruegos y preguntas.	19712
- No se formulan ruegos ni preguntas.	19712
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 32 minutos.	19712

(Se abre la sesión a las nueve horas y seis minutos).

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías. Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, del día de hoy, 2 de diciembre, con un extenso orden del día; con lo cual, requeriré a las personas que vayan a intervenir que, por favor, ayuden a esta Mesa a ajustarnos, mal que bien, a los tiempos máximos que nos marca el Reglamento. Sin más, pasamos al primer punto del orden del día.

C-1226/2016 RGE.11681. Comparecencia del Sr Presidente de la Asociación de Vecinos "La Incolora", o persona en quien delegue (D. Miguel Ángel García Castrillo), a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación de la Colonia Experimental del Distrito de Villaverde. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

Comparece una única persona en nombre de la Asociación de Vecinos La Incolora. Puede ocupar su lugar en la mesa el compareciente, señor García Castrillo. *(Pausa.)* Entiendo que usted conoce que tiene un primer turno de palabra por un tiempo máximo de quince minutos; a continuación son los portavoces de los cuatro Grupos Parlamentarios presentes en la Comisión los que tomarán la palabra por un máximo de diez minutos y cerrará usted el turno de palabra con sus últimos diez minutos. Cuando pueda. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS LA INCOLORA** (García Castrillo): Muchas gracias. Buenos días a todas y a todos y, en especial, a los vecinos de la Colonia Experimental que hoy nos acompañan. Es un honor y un orgullo comparecer aquí, quizá como mero emisario de la dignidad de estas personas. Y digo dignidad porque llevan luchando desde el año 1997 por el derecho a la vivienda; derecho a la vivienda que entendemos que es directriz que guía las actuaciones de todas las Administraciones Públicas.

Como todos sabemos, el Plan de Ordenación Urbana se aprobó en 1997, precisamente cuando empieza todo el periplo de estas personas puesto que es en 1998 cuando empiezan a amortizarse los contratos de acceso en diferido a la propiedad que se mantenían sobre estos inmuebles a favor de estos cesionarios que, sencillamente, tenían que amortizar la deuda y, una vez amortizada, tenían que comprar u otorgar esas escrituras de propiedad para establecer el pleno dominio sobre las fincas. En este caso, ellos, al contemplar las deficiencias –que, evidentemente, con el paso de los años, se agravan- sobre sus inmuebles y observar que es la Administración Pública la que debe rehabilitar o poner fin a estas deficiencias, inician un procedimiento de demanda contra, en este caso, el antiguo Ivima, hoy Agencia de Vivienda Social, para que sea esta, como Administración demandada, la que ponga fin a estas deficiencias. Fruto de ese procedimiento, se falla, por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el año 2005 –es la Sentencia 575/2005-, la necesidad de rehabilitar las viviendas de los demandantes, así como cualquier elemento accesorio a las mismas dentro de la urbanización y los bloques en los que se ubican. Y, si me permiten, les voy a dar lectura al fallo de

dicha sentencia: "Que debemos condenar y condenamos a la Administración demandada a la realización de las obras de reparación de las deficiencias existentes en las viviendas de los demandantes descritas en el fundamento jurídico sexto, así como las deficiencias existentes en el edificio en el que se ubican dichas viviendas y en la urbanización en que se encuentran, descritas también en el fundamento jurídico sexto, siempre que tengan incidencia directa en las viviendas de los demandantes."

Años después se vuelve a demandar a esta Administración, volviéndose a fallar en sentido favorable. Evidentemente, hubo muchas demandas, y no siempre el resultado es el deseado. Es obvio que hubo demandas que fueron desestimadas, pero sí es cierto que hubo una demanda, que afecta a todo un bloque, Guadalaviar número 1, que fue estimada por los tribunales. En este sentido cabe decir que, con fecha de 2010, los servicios técnicos del Ivima emiten una consulta sobre las actuaciones en este APR, que es el 1709, en donde se viene a decir cuáles van a ser las actuaciones o cuáles son las actuaciones que se contemplan para la rehabilitación edificatoria de todas las viviendas y de los inmuebles en los que están sitas estas viviendas, en las que menciona la necesidad de realizar obras de urbanización para resolver problemas de drenaje y acerado, se habla de la construcción de bloques más compactos y de mayor altura, se habla de que los problemas son de fugas de saneamiento y filtraciones, condensaciones, capilaridades... Como les digo, en 5 años -7 años en este caso ya que estamos casi en 2017- las cosas empeoran y se agravan.

Entonces, lo que, por un lado, nosotros venimos a decir es que el Ivima cumpla definitivamente esta sentencia. Evidentemente, sabemos que hay voluntad por parte del Ivima -está aquí hoy, que agradezco su presencia, la Directora Gerente de la ahora Agencia de Vivienda Social-, pero lo que nosotros deseamos es que esas actuaciones se realicen de una forma consecuyente y de una forma que minimice el gasto; o sea, que no sea gastar dos veces dinero público. No pedimos que se hagan actuaciones materiales sino que se estudie la monetarización de esta sentencia con base en elementos de juicio suficientes para determinar cuánto es la partida por vivienda que se cede a esta entidad gestora. Como sabemos, este área está declarada como Área de Rehabilitación, Renovación y Regeneración Urbana; hay un ente gestor, que depende del Ayuntamiento de Madrid, que es el que va a acometer. Nosotros lo que solicitamos es que se monetarice esa sentencia a favor del ente gestor y que realice todas las actuaciones materiales de una forma unitaria y coordinada; si ahora la Administración Pública de la Comunidad de Madrid empieza a ejecutar obras materiales y a posteriori se determina, por informes técnicos, que, por ejemplo, en un bloque ha de acometerse otro tipo de rehabilitación o, incluso, de renovación urbana, es decir, el derribo y su sustitución por otro bloque nuevo, estamos gastando dos veces dinero; entonces, es lo que nosotros estábamos pidiendo. Eso en primer lugar.

También decir que la Comunidad de Madrid, como decía, aprobó este Plan General de Ordenación Urbana en 1997 y para la APR 1709 se contemplaban actuaciones de remodelación de barrio. Es evidente que la Comunidad de Madrid lo sabía; o sea, en última instancia, según la Ley del Suelo, la aprobación última es de la Consejería competente en materia de Vivienda y en materia de Urbanismo. Entonces, nosotros lo que venimos a exponer es que no solo existe una deuda, digamos,

condenatoria sino una deuda histórica con esta área, con este barrio, puesto que realmente no se dio a los vecinos tampoco ningún tipo de alternativa: u otorgábamos contrato o se producía un desahucio administrativo. ¡No había más!, ¡era así de sencillo!

Por otro lado, nosotros también queremos hacer hincapié en que, según el Estatuto de la Comunidad de Madrid, la competencia de Vivienda es de esta Asamblea -estoy hablando al Cuerpo legislativo, al Cuerpo de representación de todos los ciudadanos de la Comunidad de Madrid-, y son competentes en materia de Vivienda. Según la bilateral que ustedes firmaron con el Ministerio de Fomento y con el Ayuntamiento de Madrid, en esa bilateral también se habla de subvenciones complementarias. Nosotros pediremos, evidentemente, que se dote de subvenciones no solo para este proceso sino también para un plan de vivienda general para todas las áreas de rehabilitación, renovación y regeneración urbana que se acordaron por decreto y que deben salir adelante, ¡porque es vuestra competencia!, ¡es la competencia de esta Cámara a la que me estoy dirigiendo!

Simplemente, nosotros esperamos una reacción coordinada entre los diferentes Grupos. Nosotros somos vecinos; yo vengo, como ya les digo, como mero intérprete de sus voluntades. Son ustedes los que tienen que recoger la ola que hoy, con esta comparecencia, queremos crear exponiendo un problema; son los Grupos políticos los que deben hacerse resonancia de esas olas y decir: realmente hay un problema y realmente sí, es nuestra obligación resolverlo. Nosotros confiamos en que haya una monetarización de estas sentencias, confiamos en que se resuelva afirmativamente, confiamos en que haya una aprobación de estas subvenciones nominales o que, por lo menos, ¡oye!, se dote de una partida presupuestaria a tal fin. Eso es lo que veníamos a exponer.

Si les parece, voy a comentarles un poco las deficiencias que hay en los inmuebles, si bien algunos diputados ya han estado en la Colonia Experimental, incluso la señora Gerente también ha estado allí, y creo que pueden conocerlas. Los problemas están bastante bien descritos, como decía, en ese fundamento jurídico sexto, en el que se daba el dictamen pericial; pero, como digo, las deficiencias se agravan y son principalmente problemas de grietas, problemas de la red de saneamiento, problemas de humedades, y todos estos problemas, que son patologías de la edificación, también afectan a las patologías humanas, a la salud. Entonces, quiero decir que no solo apremia la urgencia de la dignidad, de esa deuda histórica que hace un momento mencionaba, sino también la urgencia de la salud pública de estas personas puesto que vivir en un estado insalubre, en el que hay calles que son barro -o sea, no hay aceras, es barro-, vivir en una casa donde reinan las humedades, incluso hay grietas, los techos tienen 2,20 de altura, etcétera, genera patologías, ¡genera patologías! Ustedes imagínense... No les voy a decir que son viviendas de ratio de hacinamiento; pero, si en una vivienda tomamos en consideración el número de personas y metros cuadrados, es obvio que, con 30 o 35 metros cuadrados, en cuanto haya más de dos personas, hay hacinamiento; entonces, estamos hablando de una situación realmente lamentable y que yo considero, insisto, urgente de resolver por parte de ustedes.

Queríamos también insistir en el punto de las subvenciones. Realmente creemos que las subvenciones de Fomento a una partida de 1.562.000 euros que estaban convocados, en primer

lugar, son insuficientes para acometer esto; en segundo lugar, en nuestras bases reguladoras llama bastante la atención que se contemple expresamente la realización de obras, incluso, de renovación urbana; no obstante, las ayudas están topadas a 11.000 euros por vivienda cuando en el decreto del Plan estatal de Vivienda llegan a 30.000 euros/vivienda. Evidentemente, nosotros –al igual que quizás otras áreas se han visto en problemas para solicitarlo; desconozco si han solicitado o no el fondo completo-, en nuestro caso, no hemos podido solicitar esas ayudas por cuestiones técnicas de un plan parcial. Nosotros pedimos que esas ayudas se mantengan, se plurianualicen y, por supuesto, pedimos que se aumenten al tope que, por decreto, está fijado, que es el tope de 30.000 euros/vivienda siempre y cuando las actuaciones sean de remodelación edificatoria y de barrio.

Quizás yo tampoco soy quién ni soy la persona más indicada para hablar de esto; me hubiera gustado que hablase alguno de los vecinos que me acompañan puesto que yo les puedo hablar desde el punto de vista de quien lee papeles. Pero les pido, al igual que yo lo intento, que se pongan en el lugar de una persona que se levanta por la mañana, se asoma por la ventana y ve desolación; ve un panorama en el que reina la podredumbre, en el que reina la suciedad... En esas calles, por un problema técnico, como en tantos y tantos espacios interbloque de antiguas colonias del antiguo Ivima, hay problemas de titularidad del suelo, y por este problema simplemente no se efectúan los trabajos de limpieza. Imagínense lo que es levantarse por la mañana, ver que tienes el techo prácticamente encima de tu cama, ver humedades, ver grietas, toser, porque, evidentemente, las humedades traen consigo problemas respiratorios, incluso de huesos... O sea, te asomas por la ventana y el panorama que ves es desolador, ¡sencillamente desolador!

Yo invito a los que no lo conozcan a que vayan por allí a hacer una visita, incluso a visitar inmuebles por dentro, y seguro que los vecinos están encantados de atenderles porque, realmente, la situación para ellos es desesperante, es frustrante. Ellos han estado enfrentándose con la Administración Pública desde 1997, cuando comenzaron sus reclamaciones. En 1997 y 1998 empezó su ronda de reclamaciones al haber terminado la amortización del precio de su vivienda; como les digo, la amortización se produjo justamente un año después de que la Comunidad de Madrid aprobara la renovación urbana. Me están diciendo que, por un lado, aprobamos que se tiene que renovar, que contemplamos que es un barrio deteriorado, que se deben realizar actuaciones urbanísticas, pero, por otro lado, lo vendemos a los vecinos; evidentemente, habían terminado los plazos para la amortización de contrato, pero vendemos a los vecinos: con una mano damos una posible vía de solución, pero con la otra mano dejamos el problema a los habitantes de las viviendas, a los hoy propietarios de esos inmuebles.

No tengo mucho más que declarar; espero al último turno de diez minutos. Pedir simplemente que las actuaciones se hagan con sensatez, pensando en que realmente es competencia de la Comunidad de Madrid ayudar a estas personas. Son inmuebles, pero en ellos viven personas y son las que realmente sufren esta situación. Espero que, como digo, las actuaciones se hagan desde una perspectiva...

La Sra. **PRESIDENTA**: Debe ir concluyendo, por favor; ya han pasado los quince minutos.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS LA INCOLORA** (García Castrillo): Termino. Estas actuaciones deben realizarse desde el punto de vista del sentido común y pensando en que, realmente, las personas que viven en estos inmuebles merecen toda la dignidad y ese reconocimiento del derecho a una vivienda digna. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor García. A continuación es el turno de los Grupos Parlamentarios, como saben, por orden inverso a su representación parlamentaria. Es el turno del Grupo Parlamentario de Ciudadanos y, en su nombre, el señor Rubio tiene la palabra.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Doy la bienvenida a todos los vecinos de la Colonia Experimental que nos acompañan; con ellos tengo una relación especial, por lo menos a nivel personal, porque la primera visita institucional que realicé fue a la Colonia Experimental de Villaverde. Fue en julio de 2015, nada más tomar posesión del cargo, acompañado de mi compañero y concejal del Ayuntamiento de Madrid, Bosco, y eso nos permitió presentar en el Ayuntamiento, en el mismo mes de julio de aquel año 2015 –bueno, iparece que estoy hablando de Sicilia, 1920!-, una iniciativa que nos ha permitido estar donde estamos, que el Pleno del ayuntamiento declarase en tiempo y forma el cumplimiento de la norma, y así poder acceder a las ayudas de la Comunidad de Madrid.

Poco tengo que decir a lo que ha añadido porque, efectivamente, lo conozco, he estado allí y coincido en que se procedió a la venta de la mayoría de las viviendas; de hecho, ahora mismo el Ivima solamente es propietario del 10 por ciento de las viviendas en la actualidad. Pero, independientemente de que tengamos que valorar quién es el propietario, sí me gustaría poner encima de la mesa cómo se procedió a la venta; de hecho, el compareciente ha hecho referencia a ello, y, además, de una manera muy gráfica, hablando de las dos manos. En definitiva, y aun cumpliendo con los tiempos que estaban especificados, en nuestra opinión no deja de ser una posición de fuerza en la que se vende; es el momento en el que o compras o te quedas sin vivienda, y estamos hablando de un entorno social en el que el dinero no fluye en grandes cantidades. En cualquier caso, y por encima de ventas y propiedades, lo que tenemos es una realidad, y yo, como el compareciente, les invito a hacer una visita porque es la mejor manera de conocer la situación real; es más, no tengo ningún problema en que la semana que viene hagamos una visita conjunta. En general, yo quiero hablar de este compromiso que debemos adquirir, y para ello tenemos que ver las condiciones en las que se está viviendo, como muy bien ha descrito nuestro compareciente: las humedades, la ventilación... Yo recuerdo con pavor -tengo que reconocerlo- cuando entré en lo que en algún tiempo fue el patio de luces de la vivienda, cubierto con una especie de uralita plástica, iy que en el mes de julio les aseguro que las condiciones eran simplemente insoportables!, ino eran condiciones de habitabilidad! Es bastante más cómodo estar en una sauna que estar en uno de estos edificios porque se combina esa humedad, a pesar de que era el mes de julio, con esta cubierta, que no sé quién decidió ponerla, que, desde luego, evitaría humedades internas pero que sacrificaba el descanso en cuanto se superaban los 20 grados, ique no hace falta llegar a más! Los aislamientos son nulos, las instalaciones de saneamiento, la fontanería... Pude comprobar in situ y de forma visual las instalaciones eléctricas: cables que tenían más años que la Puerta de Alcalá, el típico cable de funda de plástico agrietado que yo creo que todos hemos conocido, que con dos dedos se rompe... En

definitiva, ideplorable!; pero no solamente deplorable, porque ahí estamos hablando ya de un problema de seguridad física de las personas. Hablar de instalaciones obsoletas es ser, desde luego, imuy positivo! No hay ascensores ni se les espera; es algo que está olvidado. La accesibilidad es un detalle que no se tuvo en cuenta en el momento en el que se edificó; ese no era el estándar de edificación, pero los tiempos han cambiado.

Cuando nosotros hicimos la visita, realizamos un pequeño estudio técnico con un equipo de arquitectos que nos acompañó. En nuestra opinión, y dada la situación, es casi mejor hacer un enfoque de rehabilitación global, es decir, de rehabilitación urbana, y sería más rentable, en nuestra opinión, derribar y construir de nuevo, si bien es cierto que confiamos en el criterio de los técnicos de la Comunidad y consideraremos adecuado lo que dictaminen; pero nuestra visión, que ya hemos representado y comentado en más de una ocasión, es que somos partidarios de inversión y no de gasto, que optimicemos, tal y como ha descrito el compareciente y, entre parchear un edificio al que va a ser complejo devolverle las condiciones de habitabilidad o construir uno nuevo, parece más razonable construir uno nuevo. Hay que hablar también del estado deficiente de conservación de las cubiertas o de las fachadas, la seguridad de los enrejados... Simple y llanamente, yo invito a visitarlo, insisto una vez más.

No me quiero extender, y no me quiero extender porque nos parece que es algo evidente, porque nos parece que es algo que visualmente impacta y, si pensásemos en la posibilidad de vivir en este entorno, seríamos conscientes de la urgente necesidad de intervención. En cualquier caso, no podemos ni debemos permitir que las incapacidades de gestión que ha habido hasta el momento, que las dejaciones en el cumplimiento de las funciones de las Administraciones Públicas, afecten a los vecinos, y muchos menos podemos permitir que estos costes derivados de la inoperancia se repercutan de nuevo a los vecinos, no solamente que hayan soportado durante años las condiciones sino que, además, les cueste dinero haber soportado durante más de veinte años estas condiciones. En este sentido, el Grupo Parlamentario de Ciudadanos apoya y apoyará completamente a la Asociación. No solamente lo entendemos, hacemos nuestras vuestras demandas, y estaremos con vosotros y lucharemos con todos los Grupos Parlamentarios, porque es de simple sensibilidad humana, para que estos problemas que lleváis soportando tantos y tantos años terminen en el menor plazo posible. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. A continuación, es el turno del Grupo Parlamentario Podemos y, en su nombre, tiene la palabra el señor Candela.

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Gracias, señora Presidenta. Señor García, buenos días, y también quiero dar los buenos días a los vecinos y vecinas de Villaverde que nos acompañan. En primer lugar, evidentemente, quiero darle las gracias por acudir a esta Comisión, que es el órgano legislativo competente, y en presencia, además, del Ejecutivo, por vía de la señora Pinilla, aquí presente, para comentarnos esta realidad. Ya dijimos la última vez que se reunió esta Comisión y que trajimos a comparecer a un vecino de la UVA de Hortaleza -un desarrollo urbanístico similar en el que ocurren las mismas realidades- que este es el lugar para que ustedes vengan y nos cuenten su

realidad y nos digan en qué situación se encuentran y, como también ha dicho el señor García, nos expliquen las causas y las soluciones de los problemas que nos vienen a contar.

En este caso es una realidad que, evidentemente, por vía de nuestros compañeros de partido en Villaverde, también conocemos y que, además, sabemos que se reproduce en muchos lugares de Madrid, que no deja de sorprender y de producir una rabia tremenda que en la cuarta economía de Europa, en la capital de su Comunidad Autónoma más rica, ocurra esto. Sería comprensible en zonas de guerra o en países que están en vías de desarrollo, pero no en la cuarta economía de la zona euro ni de su capital. Es completamente incomprensible e inaceptable que esto ocurra a día de hoy; y completamente inaceptable no solo desde un punto de vista político, sabiendo, como sabemos todas y todos los que estamos en esta Comisión, que hay unas obligaciones jurídicas, constitucionales de todo nivel y de toda clase, para evitar que estas cosas ocurran y asegurar el cumplimiento del derecho a una vivienda digna, adecuada, para todas las personas, sino que, además en este caso concreto, nos encontramos con que esto lo han tenido que decir los tribunales, llegando a la máxima instancia judicial de nuestra Comunidad Autónoma, que es el Tribunal Superior de Justicia, y ni así se cumple ni se hace cumplir, lo cual provoca todavía más sonrojo, todavía más vergüenza y más indignación, cuando se dan estas circunstancias.

El señor García ha hablado de lo que está pendiente y de lo que habría que hacer para resolver esta situación, y coincido con el portavoz de Ciudadanos en que habría que atenerse a los informes técnicos especializados para saber si procedería más bien una rehabilitación de los edificios existentes o su derribo y reemplazo por otros, pero, en todo caso, sea una cosa o la otra, hay una cosa clara: que para esto hace falta dinero y los medios legales adecuados, es decir, las reformas legislativas, los actos administrativos que sean necesarios, para acompañar esa partida suficiente y específica para poder acometer esas obras, que ya digo que podrían ser de derribo o de reconstrucción de los edificios, con su correspondiente realojo temporal y demás. Digo esto, además, porque las experiencias en estos casos tampoco son muy loables, desgraciadamente, por parte de los Gobiernos del Partido Popular en las últimas décadas, y ahí está el caso de la UVA de Hortaleza de nuevo para demostrarlo. Te dicen que te realojan temporalmente mientras hacen el edificio nuevo, no te realojan y no terminan de hacer el edificio y, entonces, a lo mejor acabas peor de lo que estabas; así que no sé hasta qué punto eso puede ser una solución, pero, evidentemente, ahí nos atenderíamos a los informes técnicos especializados al respecto para apoyar cualquier actuación que fuera necesaria.

En cuanto a la partida presupuestaria suficiente y específica, ya le adelanto -creo que esto es evidente y espero que sea razón de consenso en esta Comisión- que, cuando veamos esto en los presupuestos de 2007, contará con nuestro apoyo, con nuestro respaldo y, sobre todo, ayudaremos a presionar para que esta partida, tal y como ha explicado el señor García, sea suficiente y sea específica. Nosotros pensamos que en este caso tendrá que ser específica, y para actuaciones de este tipo deberían ser específicas, no deberían entrar en un programa concreto que luego se pueda modificar presupuestariamente y dedicarlo a otra cosa, como desgraciadamente ocurre; es decir, que sea una partida específica y, además, suficiente, que no se pueda decir después, como ha pasado en

tantos otros casos, que no hay dinero suficiente, que había una partida que se ha agotado y, entonces, hay que hacerlo plurianual y, luego, no se puede uno endeudar más de la cuenta o no se puede ejecutar más de la cuenta porque hay que amortizar deuda, y estas cosas ya conocemos que acaban paralizando actuaciones tan urgentes como esta. Por tanto, nosotros apoyaremos una partida suficiente y específica en los presupuestos para asegurar una solución a esta situación.

Lo que no deja de sorprender, y esperamos, de verdad, que cambie con este caso y con los demás casos que vayamos viendo en esta Comisión de cara a los presupuestos, es la diferencia entre el discurso y la realidad de la actuación de un Grupo Parlamentario concreto, que es el de Ciudadanos. A mí no deja de producirme vergüenza ajena -lo siento, pero es así- que se esté diciendo en esta Comisión y en Pleno, y cada vez que se tratan estas cosas, lo terrible que son estas situaciones y que, cuando otros Grupos Parlamentarios presentan iniciativas no legislativas y, en última instancia, iniciativas legislativas para asegurar el cumplimiento material de las obligaciones de las Administraciones Públicas de esta Comunidad para con estos vecinos y todos los demás, que ven vulnerados su derecho a una vivienda digna y adecuada por la falta de actuación de esas mismas Administraciones, se vote en contra. Sin ir más lejos, en relación con las subvenciones a la rehabilitación, nosotros planteamos una proposición legislativa para obligar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a pagar lo que aún debe a 26.000 familias de esta Comunidad de Madrid - imagino que eso incluye también familias de la Colonia Experimental de Villaverde- para la instalación de ascensores y demás obras de rehabilitación, y lo votan en contra atendiendo a una informe falso de toda falsedad de la Comunidad de Madrid diciendo que esto va a costar una barbaridad y que no va a poder ser porque va a descuadrar completamente el presupuesto de la Comunidad de Madrid. Por tanto, de verdad, pediría, como esto tiene publicidad -es lo bueno que tiene esta Cámara, que todo queda escrito y todo queda grabado-, que todo lo que se ha dicho por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos se vea reflejado en el voto, que se vea reflejado en que no se echen atrás cuando se presenten las enmiendas presupuestarias para asegurar los fondos necesarios para llevar a cabo estas actuaciones; que, cuando se presenten las iniciativas de coordinación entre Administraciones y las reformas legislativas que deban acompañar esas partidas, no se cese en el empeño de sacarlas adelante y que de verdad se pongan los medios y la voluntad política real y materialmente demostrada para poner soluciones a una cuestión que lleva veinte años pendiente, con una sentencia del máximo órgano judicial de esta Comunidad de por medio. Esperamos, de verdad, que eso se pueda dar.

En ese sentido, además, queremos manifestar que en esta ocasión el compareciente ha venido a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, y que si el día de mañana es el Grupo Parlamentario Socialista el que propone la enmienda presupuestaria que asegure fondos suficientes y específicos para esto, no nos va a temblar el pulso ni vamos a querer hacer más o menos bandera de esto ni pensamos que sea cuestión de ponerse medallas o apuntarse el tanto. Pensamos que es una cosa urgente de la que tenemos que tener una visión de representantes políticos de toda la ciudadanía, incluidos los habitantes de esta Colonia Experimental y, en ese sentido, nos da igual si la presenta Ciudadanos o el Grupo Parlamentario Popular. Lo que nos importa, y esperamos que venga de primeras en el anteproyecto de presupuestos, es tener una partida específica y suficiente para

arreglar este desaguisado y esta situación que pensamos que es inaceptable que se dé en la capital de nuestro país en el año 2017, prácticamente.

Sin más, y como ya se me agota el tiempo, por nuestra parte, reitero nuestro compromiso absoluto con las demandas de las personas en cuyo nombre comparece hoy el señor García. Quiero darle las gracias por venir, está en su casa, y celebro, una vez más, que tenemos aquí a la ciudadanía explicándonos su realidad y haciendo algo tan sencillo, obvio y necesario, como trasladar de forma directa sus demandas a esta Cámara, que es la que tiene que legislar y la que tiene que obligar al Gobierno a llevar a cabo las actuaciones a las que le obliga la Constitución Española y la Declaración de Derechos Humanos en este caso. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Candela. En esta ocasión, es el señor Rico quien interviene en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **RICO GARCÍA-HIERRO**: Muchas gracias. Lo primero que quiero hacer es agradecer al compareciente que esté hoy aquí; como han dicho, esta es su casa. También quiero agradecer, desde luego, a los vecinos de Villaverde que estén hoy aquí y a mis compañeros de Comisión que me hayan permitido intervenir hoy por ser vecino de Villaverde.

La verdad es que sobre la descripción que ha hecho el compareciente de cuál era la situación de la Colonia Experimental habría poco que decir. Esta Colonia Experimental nace a mediados del siglo pasado; posteriormente, el Ivima asume su gestión como viviendas en régimen de alquiler con opción a compra, y, si mal no recuerdo, es ya en el año 1994 cuando prácticamente se obliga a los vecinos a ejercer ese derecho a compra. Desde esa fecha hasta ahora, los vecinos de la Colonia Experimental lo que han podido experimentar es un común denominador en los Gobiernos autonómicos del Partido Popular: hacían caso omiso, miraban para otro lado ante un problema que estaba existiendo en Villaverde, que estaba existiendo en la Colonia Experimental; problema que, en ningún modo, era creado por los vecinos, sino todo lo contrario: fue transferido por el Ivima. Porque, cuando estos vecinos adquieren las viviendas, nadie les dice que no solo van a adquirir las viviendas sino que van a adquirir algo más, que van a adquirir la dejadez, el abandono y la falta de compromiso del Gobierno Autonómico; eso es lo que adquieren los vecinos. Vecinos que, por otra parte, desde ese momento no han cesado ni un día en intentar encontrar una solución a ese problema, con numerosas reuniones, con numerosos escritos, y la solución no ha llegado. Por eso, estamos hoy aquí; por eso, el Grupo Parlamentario Socialista, mi Grupo, ha solicitado esta comparecencia, porque las condiciones de habitabilidad ya son inaceptables, ya son inadmisibles. Y lo son, como decía antes, probablemente por la actitud de los Gobiernos autonómicos –hay que decirlo-; actitud que, por otro lado, tampoco me sorprende, porque encaja en un modelo de gestión territorial que tiene el Partido Popular, que estamos viviendo en la Comunidad de Madrid, de falta de cohesión territorial, de falta de cohesión social, y en Villaverde sabemos muy bien de qué estamos hablando.

La Colonia Experimental sufre y padece deficiencias y patologías, como bien se ha explicado anteriormente, de toda índole: afectan a la urbanización, afectan a los espacios interbloques, afectan

a las propias edificaciones. Se pueden encontrar afectados la cimentación, la estructura, los paramentos, los cerramientos verticales, la cubierta, las instalaciones, el saneamiento, la fontanería, la electricidad. Y, cuando se visita la Colonia, esto se manifiesta en forma de problemas de ventilación, de aislamiento, de humedades, de grietas; grietas que pueden ser de carácter estructural, grietas que hay que seguir, grietas que pueden advertir que la estructura se puede convertir en un mecanismo. Por lo tanto, hay que actuar; hay que actuar ya en la Colonia Experimental.

Se hablaba también de las sentencias; sentencias del Tribunal Superior de Justicia en las que se recogen estas deficiencias y sentencias en las que se condena a la Comunidad de Madrid a solucionar estas deficiencias, pero dejan claro algo más: que el Ivima nunca debería haber vendido estas viviendas en esa situación. ¡Eso es lo que dice el Tribunal Superior de Justicia! No voy a entrar a calificar la sentencia, pero sí pido a la Administración Autonómica que cumpla con sus compromisos, porque ya en el año 2013, el que fuera el Gerente del Ivima, en una visita a la Colonia Experimental, se comprometió a la rehabilitación de estas viviendas.

Cuando paso por la Colonia Experimental, he de decir que siento vergüenza, y lo siento como vecino de Villaverde, pero lo siento por algo más: como representante de los ciudadanos. Lo siento como representante de los ciudadanos porque lo que quieren y nos demandan los ciudadanos, los vecinos, es que nuestras instituciones sean unas instituciones de verdad. Y por instituciones de verdad me refiero a aquellas en las que se abordan, se tratan y se solucionan las verdades de los ciudadanos, y en este caso las verdades de la Colonia Experimental van más allá de informes –que los puede haber- en los que se recojan esas deficiencias, ya digo, de carácter estructural referidas a los cerramientos, a las instalaciones, las verdades de la Colonia Experimental son que los vecinos están en unas condiciones de habitabilidad lamentable. Eso está sucediendo en el año 2016 en la Comunidad de Madrid.

Les pido también a aquellos que no han tenido la posibilidad de visitar la Colonia Experimental, como aquí se ha dicho, que lo hagan; que lo hagan para que conozcan estas verdades, estas realidades. Y pido también al Gobierno Autonómico que ya deje de mirar para otro lado, que coja el toro por los cuernos y que encontremos una solución a lo que está sucediendo en la Colonia Experimental; una solución que no sea en base a parches, una solución que aborde el problema desde un punto de vista integral. De verdad, no lo podemos demorar más.

Termino agradeciendo nuevamente al compareciente que esté aquí, termino agradeciendo a los vecinos que estén aquí, y termino no solo agradeciendo que estéis aquí sino vuestro trabajo día a día por solucionar un problema, el problema de la Colonia Experimental, que no es un problema de la Colonia Experimental sino que es un problema de Villaverde. De verdad, muchas gracias por vuestro trabajo día a día. Nada más.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rico. A continuación, el señor Berzal, del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra.

El Sr. **BERZAL ANDRADE**: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señoras y señores diputados. Yo también quiero agradecer -nos sumamos desde el Grupo Parlamentario Popular- la presencia de vecinas y vecinos de esta Colonia, de la Colonia Experimental, en representación de la Asociación de Vecinos La Incolora. Quiero agradecer muy especialmente a don Miguel Ángel García no solamente su presencia sino lo que ha sido para nosotros una muy brillante intervención desde el punto de vista de la realidad de esta Colonia y dándole un tono humano, que para este Grupo, como para los demás, como se ha podido escuchar en todas las intervenciones, es algo que tenemos que valorar, contemplar y poner por encima de necesidades técnicas y económicas. Se lo agradezco de verdad; ha sido para mí -y tengo cierta experiencia en la vida parlamentaria- una de las intervenciones más brillantes que he visto en una persona que no se dedica a la política.

Dicho esto, también quiero dar las gracias, como no puede ser de otra manera, a doña Isabel Pinilla, Directora General de la Agencia de Vivienda Social, preocupada y ocupada por este tema, aquí presente con nosotros, así como a don Orlando Chacón, que acaba de tomar posesión como Concejal del Partido Popular en el Ayuntamiento de Madrid, que precisamente va a ser el Concejal adscrito al distrito de Villaverde y que conoce muy bien este problema porque ha sido Gerente durante ocho años de este distrito con los Gobiernos del Partido Popular en el Ayuntamiento de Madrid. Les aseguro que este Concejal se va a unir a este equipo de trabajo y a los responsables de la Comunidad de Madrid para intentar dar solución a los problemas desde la Comunidad de Madrid y también, como ahora relataré, desde el Ayuntamiento de Madrid.

Poco tengo que aportar, en nombre de mi Grupo, a la descripción tan exacta que ha hecho de la situación; poco tengo que aportar desde el punto de vista técnico y poco más tengo que aportar desde el punto de vista humano, ya que nos sumamos, reitero, a lo que ha dicho usted: lo importante tienen que ser las personas para todas las Administraciones y lo importante tiene que ser dar soluciones a problemas de estas características. La situación de la Colonia es la que es y, si los aquí presentes pudieran visualizar, como decía el señor Rubio, portavoz de Ciudadanos, la situación de la Colonia, seguramente, además de nuestra responsabilidad política, nuestra responsabilidad y nuestra conciencia como personas estaría muy dolida.

Quiero continuar diciendo -y luego haré mención inexcusablemente a alguna cuestión que aquí se ha planteado- que los beneficiarios de estas viviendas en su día lo hicieron con un acceso diferido a la propiedad. Tengo que decir que entonces el Ivima, la Administración, así se lo dijo de manera clara y transparente; han pagado durante treinta años su vivienda con una media muy baja de pago, 10 euros -lo cual no justifica la situación actual, ni mucho menos; no me entiendan mal-, y el plazo de escriturar era el que aparecía en los contratos; es decir, que hablar ahora de lo que pasó en su momento no me parece apropiado por parte de ninguno de los Grupos Parlamentarios aquí presentes.

También decir, como se ha dicho por parte de algún interviniente, que las diferentes Administraciones del Partido Popular en la Comunidad de Madrid no se han preocupado ni ocupado de este tema, no se sujeta exactamente a la realidad, y me estoy refiriendo sobre todo a las palabras del

señor Rico, portavoz hoy, en esta Comisión, del Partido Socialista Obrero Español. Sí que nos hemos preocupado y ocupado, quizá -y lo digo de manera crítica hacia nosotros mismos- no de la manera que convenientemente tuvo que ser, porque a lo mejor no se supieron interpretar bien por parte de los vecinos y la Administración las necesidades que había, y esto abocó a procesos judiciales reiterados que han dilatado el poder dar soluciones más concretas en el tiempo; pero no se puede decir de manera crítica, como ha dicho el portavoz del PSOE, que no nos hemos preocupado ni ocupado. Alguna actuación se ha hecho, y aquí los representantes de los vecinos, en concreto el señor García, así lo saben. Y tanto ha sido que nos hemos preocupado y ocupado que hemos intentado, sobre todo en esta Legislatura, buscar la financiación y llegar a acuerdos con el Ayuntamiento de Madrid y con el Ministerio de Fomento para dar solución a este problema. Si este problema no está solucionado, no miremos solamente a la Comunidad de Madrid, que creo que en este caso la responsabilidad que se nos vierte no es justa ni tampoco necesaria. Tengo que decir que, en octubre de 2015, la Comunidad de Madrid suscribió el convenio de adhesión al Plan Estatal de Vivienda 2013-2016, cuyo convenio bilateral de 20 de octubre imagino que conocen sus señorías; por supuesto el señor García sí que lo conoce. Si sus señorías no lo tienen en su poder, tengo una copia para podérselo facilitar. En el mismo -y lo digo a efectos de conocimiento y del Diario de Sesiones- se contemplan varias líneas de actuación. Una de ellas era el programa de fomento de la regeneración y renovación urbanas, que se articula a través de áreas de regeneración y renovación urbanas, reiterada anteriormente como concepto; tiene por objeto la realización de actuaciones de mejora de los tejidos residenciales y su recuperación funcional en cascos históricos y/o degradados y la realización conjunta de obras de rehabilitación de edificios y viviendas, de urbanización o reurbanización de espacios públicos.

El Gobierno Local de Madrid y su Alcaldesa, doña Manuela Carmena, solicitaron -y es así- que se incluyera especialmente dentro de estas áreas la Colonia Experimental de Villaverde, como viene recogido en la firma de la Comisión Bilateral -reitero- suscrita el 20 de octubre de 2015. Para poder recibir estas ayudas, el Real Decreto 233/2013, del Plan Estatal de Vivienda, exige de manera inexcusable que se procediera a aprobar el instrumento de planeamiento, el plan especial correspondiente, cuestión esta que se conocía desde octubre de 2015; ha pasado también un periodo prudencial.

Los convenios de colaboración fueron suscritos por el Ayuntamiento de Madrid como entidad gestora el pasado 29 de julio de 2016 sin que se formulara ninguna observación relativa a la imposibilidad de cumplir con los compromisos adquiridos en los mismos, y la convocatoria de subvenciones fue publicada el día 4 de agosto, es decir, habían transcurrido tan solo cuatro días laborables desde la firma del convenio. En aquel momento, todas las Administraciones nos ocupamos, sin mirar hacia atrás sino viendo las necesidades reales de los vecinos, de agilizar esta cuestión, al menos sobre el papel. Ha pasado, como todos sabemos, un año desde la firma del convenio bilateral y todavía no ha realizado esta aprobación del instrumento de planeamiento el Ayuntamiento de Madrid, con lo que los vecinos no van a percibir estas ayudas. Son 408 viviendas las que se van a ver perjudicadas y van a recibir 1,9 millones de euros del Ministerio, aunque la inversión, con las

aportaciones del Ayuntamiento, que son 0,4 millones, y particulares, 3,1 millones, ascendería globalmente a 5,4 millones de euros.

En consecuencia, y con esto no estoy intentando, en esta ocasión, porque creo que no sería sensato, politizar una cuestión que es sobre todo humana, les tengo que decir que ha sido el Ayuntamiento de Madrid, de Manuela Carmena, de Podemos y del Partido Socialista, el que ha desperdiciado en esta ocasión, admitiendo la crítica sobre Gobiernos anteriores del Partido Popular en la Comunidad de Madrid, 5,4 millones de euros en ayudas a la rehabilitación de barrios; no sucede lo mismo en otras zonas de Madrid, como por ejemplo Móstoles y Torrejón de Ardoz, que están cumpliendo con los plazos establecidos. Además, tengo que reiterar o al menos decir que desde la Comunidad de Madrid se han mantenido reuniones periódicas con las entidades gestoras, como la EMVS de Madrid, para informarles sobre el sistema de tramitación de las ayudas y los plazos, así como para resolver dudas y facilitar su presentación. También tengo que decir que, dentro de los 71 millones de euros que el Ministerio de Fomento destinó a Madrid, 29,8 millones iban destinados a la áreas de rehabilitación, regeneración y renovación urbana, y quiero destacar también, porque se ha hablado aquí de otras zonas, como la UVA de Hortaleza, que, de los 29,8 millones de euros, la Comunidad de Madrid destinó 21 millones a la capital, a las seis zonas: barrios de Moratalaz, Manoteras, San Nicolás, Arechavaleta y el entorno de las calles Toledo, Conde Duque y Lavapiés, además de las mencionadas de la Colonia Experimental de Villaverde y el barrio del aeropuerto; es decir, el 70 por ciento de la ayuda estatal iba destinada a Madrid. Las otras áreas eran la UVA de Hortaleza, que repito que la menciono porque la han mencionado ustedes anteriormente, que está siendo gestionada por la Agencia de Vivienda Social, y ya para terminar este apartado, la Mancomunidad Sierra Norte, Alcalá de Henares, Móstoles y Torrejón de Ardoz.

Bien, no he intentado, y no lo entiendan así sus señorías de los Grupos Parlamentarios ni el señor compareciente, justificarme ni tirar balones fuera, lo que intento es que ustedes, usted en representación de los vecinos, sepan cuál es la realidad. Y está bien, y este Grupo Popular en la Asamblea agradece y siempre lo hará, lo digo de corazón, la presencia de vecinas y de vecinos que tengan necesidad de plantear aquí cuestiones, vengan de la mano del partido político que vengan, pero nuestra obligación es no desorientarles ni tampoco dar soluciones tirando balones fuera, la solución la tenía el Ayuntamiento de Madrid. Yo insto desde aquí a los representantes de Podemos, cuya intervención agradezco en el día de hoy, y a los representantes del Partido Socialista, en este caso el señor Rico, porque además es vecino de la zona, a que planteen a sus diferentes Grupos Municipales en el Ayuntamiento de Madrid por qué no han dado solución a la herramienta del planeamiento y que se dé una solución.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Berzal, debe ir concluyendo, por favor.

El Sr. **BERZAL ANDRADE**: Concluyo, señora Presidenta. Y, por supuesto, nos ofrecemos, como Grupo Parlamentario y, por extensión, como representantes en esta Comisión del Gobierno de la Comunidad de Madrid a sentarnos para buscar una solución, que sea la que los técnicos dictaminen con partidas presupuestarias, pero por supuesto exigiendo a cada Administración aquello que le

competir, porque así debe de ser y así lo debe cumplir. En cualquier caso, enhorabuena por su presencia y por su intervención; estamos al lado de los vecinos. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Berzal. Concluido el turno de los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el compareciente, señor García, por un tiempo máximo de diez minutos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS LA INCOLORA** (García Castrillo): Muchas gracias. Agradezco a todos los Grupos políticos sus aportaciones; en especial estoy de acuerdo con Ciudadanos, sé que el dinero de los vecinos es escaso, es cierto, es una zona con un nivel de riqueza bajo y es cierto que necesita financiación tanto del Ministerio de Fomento como financiaciones complementarias de todas las Administraciones Públicas; hablamos de una relación trilateral y hay tres Administraciones públicas implicadas. Como ven, se me da mejor responder que hablar, es una cosa que ocurre. Podemos también llevar razón: lo ha tenido que decir un Tribunal y han tenido que pasar ¿doce años? Es cierto, las deficiencias se agravan.

También quiero agradecer al PSOE su invitación; la hubiéramos aceptado de cualquier Grupo político y agradecemos la implicación de todos, porque es la implicación de todos y entiendo que todos van o deben ir en el mismo barco, que es simplemente la defensa del derecho a una vivienda digna y el derecho de estos vecinos a que se haga justicia, que es lo que piden; se debe hacer justicia.

Quiero agradecer la intervención y las palabras del portavoz del PP. Me alegra mucho escuchar que el valor humano está por encima de lo técnico; no puedo estar más de acuerdo con usted. En este sentido –vamos a ir punto por punto-, le diré que es cierto que el plazo para escriturar fue de 40 años, es cierto que existe una obligatoriedad de escriturar a posteriori de la amortización; es cierto, pero todos los contratos conllevan obligaciones recíprocas entre las partes y ustedes tenían, como bien dijo el Tribunal Superior de Justicia de Madrid y ratificaron otros tribunales de lo contencioso-administrativo, por las cláusulas 10 y 11 de los contratos de acceso en diferido a la propiedad –si no me falla la memoria-, la obligación de reparar las deficiencias; por tanto, había una obligación recíproca y, si una de las partes incumple y la otra cumple, evidentemente, la que cumple queda en desventaja. Eso es así.

Por otro lado, hablábamos de la financiación. Me ha parecido muy interesante y le agradezco mucho –se lo digo sinceramente- que diga que es necesario y que usted y su Grupo están de acuerdo con ese valor humano. Yo no esperaba menos. No miro al pasado diciendo: las actuaciones son una vergüenza; no, yo miro al futuro y lo miro con esperanza, y digo: todos cometemos errores. Como usted ha dicho, el valor técnico es inferior al valor humano y los humanos, por definición, cometemos errores. Los Grupos políticos, las Administraciones y las instituciones están compuestas por humanos. Somos humanos y cometemos errores, pero rectificar es de sabios; confiamos en una rectificación.

Sobre el plan parcial, yo mismo lo he dicho: no se aprobó un plan parcial, pero no es menos cierto que esa convocatoria pide la realización de un plan parcial. Es un instrumento urbanístico

necesario, por supuesto, pero no es menos cierto que la Ley del Suelo permite un turno de alegaciones, que es el trámite de alegación pública, con el que se debería haber contado. Si se hubiera dotado a esta área y se la hubiera aprobado, en vez de hacerlo a matacaballo, con unos estudios previos realizados por la Comunidad de Madrid, con planos, con un planeamiento coherente, si se hubieran planteado eficientemente todos los detalles para que las actuaciones fueran a paso militar, a lo mejor se habría aprobado ese instrumento urbanístico. Creo que no tiene sentido discutir sobre si la culpa es tuya o es mía. La ley prevé un turno de alegaciones y, a lo mejor, el Ivima podría haber alegado. Creo que el PSOE presentó esa enmienda. Es un trámite de información pública; se debe prever que puede ocurrir. Creo que lo más sensato no es echar la culpa a otro sino decir: vamos a intentar retener ese dinero, porque viene del Ministerio de Fomento y Madrid ha estado muchos años sin disfrutarlo. También recuerdo que se pidió el plan estatal en el último momento. Debemos decir: vamos a retener ese dinero, vamos a plurianualizar esas cantidades y vamos a intentar aumentarlas.

Como usted ha dicho, ese decreto prevé renovación y rehabilitación, y en nuestras bases reguladoras se nos reconocen unas actuaciones mixtas. Entonces, creo que esa sería la solución más acorde a las necesidades ya no técnicas sino humanas. Creo que sería una buena solución; al fin y al cabo, el dinero es de Fomento.

Quiero insistir en esa complementariedad de subvenciones de los tres niveles administrativos, tanto del Ejecutivo central, a través del Ministerio de Fomento... No hay Plan Estatal de Vivienda 2017-2020; ni está ni se le espera, por lo menos, de momento. No tengo constancia de ese plan. Entonces, si perdiésemos estas subvenciones, evidentemente, creo que la responsabilidad sería política, pero también sería achacable a la Comunidad de Madrid y a que esta área, como digo, se haya aprobado sin ningún tipo de información previa y sin planes aportados al expediente.

En fin, se aprobó, y se aprobó, como usted bien ha dicho, por decisión política, que nosotros celebramos. Fue un acuerdo de todos los Grupos políticos. Los vecinos nos emocionamos mucho al ver la unanimidad. Es bonito estar todos de acuerdo en algo. ¡Hombre!, sería más bonito decir que estamos todos de acuerdo en que todo va bien. No; está muy bien decir que estamos de acuerdo en que esto está mal, no funciona y hay que arreglarlo. Eso significa: vamos a trabajar todos juntos. Y yo cuento con ustedes; yo creo que los vecinos contamos con que vamos a estar todos juntos en el mismo barco sacando esto adelante, porque, como les digo, depurar responsabilidades entre Administraciones cuando lo que se necesita es complementariedad, arrimar hombros, lo veo tan ineficaz como hacer actuaciones materiales y luego volver a hacer actuaciones materiales. Es decir, no estamos adoptando unos criterios de eficiencia ni de eficacia en la gestión. No, vamos a colaborar entre todos y vamos a sacar el niño adelante. Yo entiendo que, tras doce años de embarazo, los vecinos ya están un poco cansados, están pensando a ver si sale el niño ya. Yo creo que es lo más coherente.

Por último, quiero insistirles en que esperamos y confiamos en que, aparte de lo de estas subvenciones que vienen del Ministerio de Fomento, el cumplimiento de las sentencias y tal, se tenga

muy en consideración, como bien han expuesto los demás Grupos políticos, y ustedes también lo han apuntado, o yo he querido entender que lo han apuntado, esa complementariedad de subvenciones por parte de los presupuestos autonómicos, dinero autonómico real, no dinero que viene del Ministerio de Fomento, lo cojo y lo doy. No, eso es dinero del Ministerio de Fomento, que es una Administración; la Comunidad de Madrid es otra Administración, y el Ayuntamiento -que lo que haga el Ayuntamiento es cosa del Ayuntamiento- es otra Administración, que, por supuesto, también confiamos, y realmente estamos en esa certeza, en que también arrimarán el hombro. Confiamos en iqué bonito sería otra unanimidad!, en que todos digamos: ¡venga!, sí se puede hacer, es posible, podemos hacerlo. ¡Sería precioso!

Con esto ya me despido de todos ustedes, agradeciéndoles a todos los portavoces, agradeciéndole de verdad también a la señora Pinilla que esté aquí; sé que su tiempo es valioso y que nos acompañe es digno de agradecer. Y sobre todo -no se me ofenda nadie- quiero agradecer a mis queridos vecinos y vecinas que están ahí al fondo que me hayan acompañado en el madrugón. Muchas gracias a todas y a todos, y esperemos una buena solución con sensatez y con responsabilidad, y veamos que es posible. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor García, por su asistencia a esta Comisión, que nos ha permitido sustanciar el primer punto del orden del día. A continuación, como saben, el segundo punto que deberíamos tratar es la comparecencia del Director General de Transportes, a quien ya veo en la sala, pero el Grupo Parlamentario Socialista ha solicitado a esta Mesa una alteración del orden del día a cuenta de una incidencia que ha tenido su portavoz, señor Viondi. Por tanto, agradezco al Director General que acceda a esta alteración, que va a suponer que a continuación sustanciamos el cuarto punto.

PNL-215/2016 RGEP.11429. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que se proceda a construir una rotonda en superficie en la carretera M-301, de forma que permita la comunicación directa, ampliando los viales internos, entre el barrio de Perales del Río y el polígono industrial Los Olivos.

Vamos a debatir y a votar la Proposición No de Ley 215/16, en el bien entendido de que el tercer punto del orden del día, y por unanimidad de los portavoces, va a sustanciarse en quinto lugar. Como queda indicado, debatimos y votamos una proposición no de ley; es ahora el turno de que esta Mesa requiera de los portavoces que comuniquen las sustituciones de cara a la votación que tendremos al final del debate. Señor Rubio, ¿alguna sustitución?

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Como no contaba con esto, voy a solicitar...

La Sra. **PRESIDENTA**: Entonces, voy a preguntarles por las sustituciones al finalizar el turno de los Grupos Parlamentarios y así, en estos 40 minutos, pueden aclarar este aspecto. La

Proposición No de Ley 215/16 ha sido presentada por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con lo cual me corresponde dar la palabra al señor Rubio; cuando quiera, señoría.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Buenos días. Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, quiero agradecer a todos los Grupos la unanimidad que hemos conseguido en esta PNL y decir que lamento que mi compañera Mónica, Concejala de Getafe, no pueda estar presente por este cambio de horario.

Hablamos primero de los datos objetivos. ¿Por qué hemos planteado esto? Primero porque lo consideramos necesario, pero fundamentalmente porque Getafe, municipio del sur de Madrid, con más de 170.000 habitantes, es un motor industrial de nuestra Comunidad. Aunque los vecinos de Getafe se enfaden conmigo, no puedo reconocerles el título que se ponen de cuna de la aviación española, pero sí tengo que reconocer que en 1911 se creó allí una base aérea; en 1913, la Escuela de Aviación Civil, y en 1924 se instaló CASA, lo que después derivó en EADS o más conocido como Airbus, y que ha convertido esta zona en el motor nacional de la industria aeronáutica y que tiene vocación de convertirse en el motor europeo de industria aeronáutica, y desde luego contará –lo espero- con la ayuda de todos nosotros para que así sea.

Tengo que destacar -lo siento, pero es que a mí estas cosas de los detalles me encantan, y además lo debo destacar de forma orgullosa- que fue precisamente en Getafe donde Ricardo de la Cierva hizo su primer vuelo en autogiro y nos posiciona como a esos pioneros en este caso del vuelo con ala rotatoria.

Si hablamos de Perales del Río, yo he estado utilizando el término nuevo barrio, que tiene aproximadamente 9.000 habitantes, muchos más que muchos municipios de Madrid y, desde luego, muchos más habitantes que la mayoría de los municipios de Castilla y León, por poner un ejemplo. Está separado de Getafe por la propia M-301, que es la que vamos a tratar, y esta carretera acaba en el cruce con la M-40 a la altura aproximadamente de la A-4. No puedo evitarlo, me encanta la Historia, a pesar de que no soy un profesional de ella, lo tengo que reconocer, pero le he llamado nuevo barrio porque tengo constancia de que se descubrieron piezas de sílex datadas hace 100.000 o 50.000 años, igual que se han encontrado restos de villas romanas, visigodas y medievales. Desde luego, no podemos hablar de nueva implantación en la zona y le tenemos que dar solución.

Esta problemática que encontramos es muy típica en los nuevos desarrollos urbanísticos que se incrementan o se desarrollan sin una planificación adecuada, pero, en cualquier caso, este nuevo barrio de solo 50.000 años de antigüedad –he cogido la datación más joven de los restos de sílex- está situado a unos kilómetros del centro de Getafe y no está comunicado con la villa, y esto nos resulta sorprendente sobre todo cuando fue villa antes que el propio Getafe; en el siglo XVII, Getafe se consideraba lugar y Perales, villa. Están pidiendo, están prácticamente implorando en el barrio que les demos una solución. Efectivamente, hemos llegado a este acuerdo, y espero que además del acuerdo podamos reflejarlo en los correspondientes presupuestos de 2017 y hagamos caso a esta demanda. Y dado que estamos todos de acuerdo, no voy a insistir en todas las razones por las que lo hemos traído, pero, en definitiva, intentamos ganar accesos y seguridad a los camiones pesados que

circulan hacia el polígono; ganar seguridad a los ciclistas que van a poder utilizar la rotonda y no tener que cruzar por debajo del puente, que desde luego, además de que es peligroso, hay que ser muy intrépido para poder realizarlo porque carece de arcén en esa parte del puente. Y por encima de todo ganamos calidad de vida para nuestros 9.000 vecinos, nuestros 9.000 convecinos de Perales del Río: seguridad en su movilidad, ahorro económico, accesos y recursos y finalizar fundamentalmente con su aislamiento. Quiero terminar agradeciendo de nuevo el apoyo y la colaboración del resto de los Grupos Parlamentarios. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Al haberse presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista, es su portavoz en esta Casa, la señora Mena, quien tiene la palabra. Gracias.

La Sra. **MENA ROMERO**: Gracias, Presidenta, y gracias también al resto de Grupos por haber aceptado el cambio en el orden del día por el problema que nos ha surgido con nuestro portavoz. Quería haber saludado a los vecinos que en este caso nos iban a haber acompañado, pero también debido a este cambio en el orden del día no les ha dado tiempo a llegar. Solo quiero decirles que su padecimiento, sus reivindicaciones y su constante lucha han llegado ya por fin a esta Asamblea.

Señorías, desde el acuerdo con el fondo y la intención que expresa la propuesta presentada por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, nuestro Grupo había presentado, como ha dicho la señora Presidenta, una enmienda que creemos que recogía mejor las necesidades actuales y que incide y pone de manifiesto quién y cómo se puede acelerar todo el procedimiento necesario para que el fin de esta proposición no de ley se viese cumplida. Como lo hemos hablado entre todos los Grupos y lo que realmente queremos es unanimidad y que sea este el final de la proposición, aceptamos la transaccional que se nos ha presentado por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, y con ello imagino que saldrá favorable por todos los Grupos.

Desde el ámbito municipal de Getafe se conocía, se conoce y es motivo de preocupación este asunto. Con la actual corporación y con otras anteriores, siempre se ha tenido como una de sus prioridades la realización de las gestiones oportunas con la Comunidad de Madrid para que se proceda a la construcción de la rotonda de la M-301, atendiendo a una necesidad objetiva históricamente demandada, como ya se ha dicho antes, por los vecinos y vecinas de Perales del Río, de Getafe. El acceso mediante una rotonda a la M-301 ya estaba contemplada en el proyecto de urbanización del polígono de Los Olivos, pero, sorprendentemente –permítanme decirlo-, bochornosamente, la Comunidad de Madrid forzó su modificación porque, literalmente, Esperanza Aguirre no quería construir rotondas, pero sin procurar tras el sonrojo dar una alternativa razonable por este acceso. Se mantuvieron sucesivas reuniones con la Consejería de Transportes e Infraestructuras para ver la solución adecuada, e incluso se llegó a solicitar que se construyese un acceso mediante paso elevado y se llegó a modificar el proyecto de urbanización, incluido dicho paso elevado, y posteriormente se volvió a modificar incluyendo la construcción de una rotonda.

Decía y recordaba la atención y preocupación de los Gobiernos municipales de Getafe, y en esta línea traigo a colación como desde anteriores Gobiernos Socialistas del Ayuntamiento se realizaron reiteradas peticiones a la Comunidad de Madrid para que, tras la construcción de la circunvalación en la M-301, se diese acceso desde la misma al barrio de Perales del Río. Pero, como es lógico, cuando se actúa desde la coherencia y la atención a las justas reivindicaciones ciudadanas, el Grupo municipal Socialista, estando en la oposición, presentó una propuesta al Pleno del 7 septiembre de 2011 –que fue aprobado por unanimidad– la cual instaba a la Consejería de Transportes a la construcción de un acceso adecuado desde la M-301 al barrio de Perales del Río y al polígono de Los Olivos, en Getafe. Unos años más tarde, y ante la inactividad del Grupo municipal del Partido Popular de entonces, que había olvidado su compromiso previo, se aprueba un nuevo acuerdo en Pleno el 6 de mayo de 2013 por unanimidad y otra vez a instancias del Grupo municipal Socialista, reiterando el acuerdo antes citado e instando al entonces Grupo municipal del PP a realizar las gestiones oportunas con la Comunidad de Madrid para que se procediese a la construcción de dicho acceso.

Señorías, el tiempo fue pasando y, con él, la paciencia de los vecinos y las vecinas de Perales del Río se fue agotando. Por eso, nada más llegar al Gobierno, en el año 2015, una de las prioridades del Grupo municipal Socialista fue gestionar con la Comunidad de Madrid la construcción de esta rotonda. Señorías, siempre es bueno actuar de igual manera sea cual sea el lugar en el que nos han situado los ciudadanos. Creo que estoy en condiciones de decir que, tras diversas reuniones con el Ayuntamiento y Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, ya se están realizando gestiones por parte de esta Dirección General y se han dado algunos pasos para la tramitación del proyecto de construcción de dicha rotonda que permita el acceso al barrio y al polígono.

Una vez visto esto, y sobre todo sabiendo que quien sí se ha preocupado de que sus vecinos y sus vecinas vean de una vez por todas que estas reivindicaciones pueden ser realidades y no espejismos, a fecha de hoy, lo que toca es que la Comunidad de Madrid se ponga a trabajar, agilice todos los trámites precisos para la aprobación del proyecto de la nueva conexión en la M-301 con Perales del Río para que pueda procederse a la construcción urgente a la citada conexión y una vez más no se eche una vez más en saco roto otra proposición no de ley aprobada y no ejecutada por el Gobierno de la señora Cifuentes. Señorías del Grupo Parlamentario Popular, hagan cumplir lo que en esta Cámara se acuerda. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señora Mena. A continuación, los Grupos no enmendantes tienen la palabra. En nombre del Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra la señora Díaz.

La Sra. **DÍAZ ROMÁN**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, desde el Grupo Parlamentario Podemos Comunidad Madrid vamos a apoyar esta iniciativa del Grupo de Ciudadanos y también, claro está, la enmienda transaccional que hemos suscrito todos, recogiendo además también el mandato municipal, ya que, como se ha comentado, la iniciativa viene de una larga trayectoria de reivindicaciones vecinales, y ahora nos hallamos debatiendo sobre una proposición que es la misma moción que ha llegado al Pleno del Ayuntamiento de Getafe hace unas semanas.

Esta propuesta es una demanda vecinal del barrio Perales del Río, situado en las afueras de Getafe, cercano a Madrid. Tiene, efectivamente, 9.000 habitantes, y por haber sido siempre un barrio olvidado de muchas de las políticas municipales, regionales y territoriales, especialmente de las de la movilidad, tiene que estar siempre luchando porque se reconozcan sus derechos.

Consideramos que la construcción de una rotonda en superficie en la carretera M-301 facilitará la movilidad de los vecinos de este barrio, pero entendemos que es básico que desde la Asamblea de Madrid nos hagamos eco de las reivindicaciones de las asambleas vecinales, en este caso de Perales.

Hemos analizado el vigente Plan Estratégico de Movilidad Sostenible para ver cómo se sostenía este importante problema de movilidad de estos vecinos y en realidad no existe ningún dato, la Comunidad de Madrid no parece tener constancia de que existen esos importantes problemas y eso que la eliminación de esa rotonda estaba planificada desde los instrumentos urbanísticos, tal y como ha dicho la señora Mena. Por tanto, nos hallamos ante un nuevo episodio de esa desplanificación territorial a la que nos tienen acostumbrados las políticas del Partido Popular en la Comunidad.

Implantar esta rotonda supondrá crear una conexión directa del barrio con el polígono industrial de Los Olivos, con el nuevo barrio de Los Molinos, de Getafe, que ambos lindan con la A-4, y entendemos que de esta forma se lograrían otros importantes beneficios, se aceleraría el recorrido del bus-urbano, la conexión con Getafe. En la actualidad, la línea urbana que conecta Perales con el núcleo urbano de Getafe tiene que recorrer también la vereda de Torrecilla, vía pecuaria en estado también de parcheado, que no puede iluminarse por su condición de vía pecuaria y cuya responsabilidad nadie asume para que sea rehabilitada, generando con ello, además, unos especiales problemas de seguridad.

Como decía, apoyamos esta iniciativa, pero creemos que lo fundamental es tomar los problemas desde una perspectiva más amplia. Además de analizarse estos problemas concretos y dar lugar a la construcción de esa rotonda, también entendemos que se deben tomar otras medidas adicionales; habría que evaluar la conexión de esa carretera con la M-50 para facilitar el acceso de los vehículos pesados a través de la M-301 al polígono, que actualmente no tiene acceso. En definitiva, que la zona cuente con un plan de movilidad de índole local que analice y resuelva de una vez por todas, los grandes problemas del barrio; estamos hablando de puntos negros en el carril bici que hacen extremadamente peligroso su la utilización.

En definitiva, no voy a extenderme más. Como ya hemos manifestado en diversas ocasiones en esta Comisión, en el Pleno y en nuestra posición política, los desarrollos urbanísticos e industriales nunca más pueden implantarse sin un plan de movilidad asociado a un plan de movilidad sostenible, es decir, que se llegue a una buena planificación del transporte público. En este caso es un barrio completamente asentado, y es responsabilidad de la Consejería asegurar que sus vecinos puedan tener una movilidad adecuada. Entiendo que estos problemas y la lucha de todos estos vecinos deberían hacernos reflexionar, sobre todo al Grupo Parlamentario Popular, sobre los tremendos

problemas que acarrea el urbanismo desvertebrado y desregulado como el que estamos padeciendo en la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Díaz. Es el turno del Grupo Parlamentario Popular; tiene la palabra, en su nombre, la señora Delgado de Robles.

La Sra. **DELGADO DE ROBLES SANGUINO**: Gracias, señora Presidenta. Señorías, buenos días. La Dirección General de Carreteras detecta la necesidad de actuar sobre la variante de la carretera M-301 a su paso por Perales del Río, Getafe, tras el estudio informativo redactado con fecha de diciembre de 2005. Este estudio informativo se sometió a la información pública y fue formulada declaración de impacto ambiental. A raíz de este procedimiento, se elaboró el proyecto de obra "Variante de la M-301 a su paso por Perales del Río, Tramo 1", el cual contempla la construcción de una glorieta en un punto intermedio del tramo, de manera que la carretera quede perfectamente integrada en el planeamiento urbanístico previsto por Getafe. No obstante, durante la ejecución de la obra se abandonó la construcción de dicha glorieta, recibándose las obras en el año 2006 sin esta conexión. Con fecha 11 de febrero de 2016 se emite orden de estudio para la redacción de un proyecto de obra que contemple una inserción similar a la que se proyectó en su momento, así como un paso a distinto nivel para peatones y ciclistas que proporcione permeabilidad entre ambos márgenes de la carretera M-301.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras ha elevado propuesta de contratación para la redacción del proyecto "Nueva conexión en el punto kilométrico 3,300 en Perales del Río", que se encuentra en tramitación en estos momentos, con un presupuesto de licitación de 69.296,70 euros, con cargo a la partida 60100 destinada a la construcción de carreteras de la anualidad 2017; así como la redacción del proyecto de un paso inferior bajo la M-301 para peatones y ciclistas que proporcione permeabilidad entre ambos márgenes de la carretera, con un presupuesto de licitación de 45.980 euros para la anualidad 2017 y número de expediente ASER-008952/2016.

El voto de nuestro Grupo Parlamentario es favorable. Nos hemos adelantado a la propuesta, pues ya se encuentra en fase de tramitación dicha intersección: glorieta con número de expediente A 7SER-008951/2016. Tengo que comunicarles que la Dirección General de Carreteras, que ya ha redactado el proyecto, como les he dicho, mandó dicho proyecto a la Consejería de Medio Ambiente para su sometimiento a evaluación medioambiental. También puedo decirles que hoy mismo se ha recibido en la Dirección General de Carreteras el informe de la Consejería de Medio Ambiente comunicando que no es necesaria dicha evaluación medioambiental. Esta buena noticia nos hace felicitarnos porque permite agilizar el proceso para su licitación. Hay que decir que esta Dirección General siempre está trabajando para y por las necesidades de los vecinos de la Comunidad de Madrid. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Delgado de Robles. Concluido el debate, solicito a los portavoces de los Grupos Parlamentarios que informen a la Mesa si hay alguna sustitución de cara a la votación. ¿Alguna sustitución, señorías? (*Denegaciones.*) No habiendo

sustituciones, procedemos a votar la enmienda transaccional recibida por la Mesa y firmada por los cuatro Grupos Parlamentarios. *(Pausa)*.

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 15 votos a favor. Queda aprobada la enmienda transaccional por unanimidad.

Recuperamos el segundo punto del orden del día dado que ya contamos con el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Viondi.

C-1186/2016 RGE.11360. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre seguimiento del cumplimiento de la Resolución número 76/2016, del Pleno de la Asamblea de Madrid de fecha 14-07-16, dentro del ámbito de sus competencias. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

Solicito al Director General de Transportes que nos acompañe en la mesa y ocupe el lugar correspondiente a los comparecientes. *(Pausa)*.

Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista, que tiene un turno previo de cinco minutos para introducir la comparecencia; el señor Vicente Viondi tiene la palabra.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, quiero agradecer a todos los miembros de la Comisión, al Director General y especialmente a la Presidenta, el cambio del orden del día para poder estar a tiempo en esta Comisión, ya que tenía un asunto inexcusable y se ha podido tramitar para que podamos hacer la intervención. Quiero agradecer también las facilidades que ha ofrecido la señora Presidenta para que los invitados del Grupo Parlamentario Socialista puedan asistir a esta comparecencia pese a haber habido algún error administrativo a la hora de tramitarlas.

Para no agotar más tiempo de esos cinco minutos, ya que tenemos aquí al Director General, usted sabe, señor Sardinero, que el Pleno de la Asamblea de Madrid aprobó en el mes de julio un acuerdo; además, un buen acuerdo que suscribimos los cuatro Grupos Parlamentarios, que no es algo que sea muy común en esta Asamblea, pero esto lo conseguimos. Conseguimos un acuerdo en el que hablábamos del sector del taxi, pero también del resto del transporte urbano y, por glosar aquella moción que acordamos todos a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, me gustaría recordarle que en el primer punto hablábamos del estudio de creación del consejo regional del taxi donde estuviéramos: los representantes de los Grupos Parlamentarios; por supuesto, el Gobierno Regional; el Ayuntamiento de Madrid, como parte implicada por muchos aspectos en el mundo del taxi; la Federación Madrileña, dadas las circunstancias del área de afección del taxi; y, por supuesto, las asociaciones profesionales del sector con una idea muy clara: que en este consejo regional pudiéramos tomar medidas, soluciones y propuestas, de cara, no solo al presente sino de cara al

futuro. Ese estudio no se ha producido. No hemos tenido información por parte del Gobierno Regional de que se haya planteado la creación del mismo. Han pasado ya casi seis meses de aquel acuerdo y del estudio de la creación hasta ahora solo tenemos agua de borrajas.

En esa moción también hablábamos de dos cuestiones importantes que debían traerse aquí, a la Asamblea de Madrid, para que pudiéramos debatirlas. Se hablaba del siguiente periodo de sesiones, es decir, el que va a acabar ahora en el mes de diciembre, y ya casi podemos asegurar que no van a llegar, ni el proyecto de reforma de la Ley de Ordenación y Coordinación de Transportes Urbanos, ni tampoco el del decreto que regula el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo. Esto no se ha cumplido, no vamos a llegar en fechas y creemos que es un deber del Gobierno no haber cumplido la propia resolución del Pleno de la Asamblea que se apoyó por unanimidad. Fíjese que se lo pedíamos principalmente para que hubiera un debate sincero, con tiempo, en el que todos los Grupos Parlamentarios pudiéramos contar con la opinión y la valoración de todos los sectores que se vean implicados en la modificación de esta reforma y también del Reglamento.

Por último –que no era el último punto de aquella moción- tratábamos sobre la regulación de las denominadas VTC. El señor Consejero y el portavoz del Grupo Popular de Infraestructuras nos anunciaban que el distintivo de las VTC en la Comunidad de Madrid, después de meses y meses –yo diría años- de retraso, sí iba a ver la luz. Eso fue en el mes de julio y finalmente el distintivo ha sido presentado en el mes de octubre, con varios meses de retraso respecto a la premura que se nos decía en la ejecución definitiva.

Y acordábamos algo que nos parecía importante, que es que no fueran concedidas más autorizaciones de VTC en la Comunidad de Madrid, salvo las que estuvieran inmersas en proceso judicial y tuvieran sentencia favorable. El resultante de aquella moción, que era muy significativa y que generó grandes expectativas que todavía no han sido diluidas sino que están latentes, no lo hemos visto plasmado excepto ese apartado del distintivo y, como yo le decía antes, con varios meses de retraso en su puesta en funcionamiento.

Yo creo que los representantes de los ciudadanos estamos en la obligación de llegar a acuerdos, pero también de velar todos para que esos acuerdos se lleven a cabo y, en este caso, esta moción, hasta ahora, no ha pasado de ser una buena declaración de intenciones, un sano ejercicio de voluntarismo, pero en la práctica no hemos visto ni que se haya estudiado en ningún momento la posibilidad...

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya concluyendo, por favor.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Termino, señora Presidenta. Ni que se haya hablado con los Grupos Parlamentarios de la posibilidad de desarrollar el Consejo Regional del Taxi. No hemos visto todavía que haya llegado ni la ley ni el reglamento a la Asamblea, y en la cuestión de la modificación del reglamento y de la situación de las VTC, noticias como las que hemos visto estos últimos días

sobre Uber y Cabify y su entrada en el tráfico de Madrid, pues nos preocupan, sobre todo porque el Ayuntamiento parece ser que tiene una posición clara al respecto pero la Comunidad no.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Es el turno de palabra del señor Director General de Transportes, que, como sabe, dispone de un máximo de quince minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Rodríguez Sardinero): Buenos días a todos. Muchísimas gracias, Presidenta. Quiero saludar a los compañeros de la Federación Profesional del Taxi, que acaban de llegar y que supongo que vienen a escuchar una vez más la referencia en función a la comparecencia de este humilde Director.

Primero, quiero agradecerles a sus señorías la posibilidad que se me otorga de poder informarles sucintamente sobre la Resolución 76/2016, del Pleno de la Asamblea de Madrid, de fecha 14 de julio de 2016, que hace referencia, como muy bien ha dicho el señor Viondi, a la adopción por parte del Gobierno, a través de la Dirección General de Transportes, de las medidas que se enumeran en esa Resolución y que fueron aprobadas por unanimidad del Pleno de la Asamblea de Madrid, y que no solamente fue deseo de esta Dirección General sino también de la Consejería y de la propia Presidenta.

Como ya tuve oportunidad de exponer en la comparecencia el 5 de febrero del presente año, tanto la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, como el Decreto 74/2005, de 28 de julio, han ido adaptándose a las circunstancias del mercado, siendo buena prueba de ello las modificaciones y desarrollos que durante su vigencia han tenido respectivamente. En este sentido, y dado el tiempo transcurrido desde la aprobación de algunas de estas disposiciones reguladoras del transporte en la Comunidad de Madrid, en cumplimiento de los compromisos electorales y con la finalidad de proceder a la adecuación de la realidad actual en el sector del transporte, hemos iniciado, como se dijo, el estudio y el debate para llevar a cabo la modificación tanto de la Ley 20/1998 como del Decreto 74/2005, al igual que el Decreto 2/2005, del Comité Madrileño de Transporte por Carretera.

Estas modificaciones, como ya manifesté, pretenden que sean aprobadas con el mayor de los consensos del sector del transporte madrileño, y espero y deseo que ustedes también las tomen en consideración. Quiero agradecerles que hayan sido condescendientes, sobre todo a través del impulso del Grupo municipal Socialista a dicha moción que trae a colación la referida Resolución y que fueron aprobadas, como ha dicho el señor Viondi, por unanimidad en el Pleno de la Asamblea de Madrid. Quiero agradecerles de nuevo la posibilidad de que venga a informarles.

No es verdad que no se haya hecho nada, señor Viondi, sino que incluso con fecha 19 de enero de 2016, es decir, con muchísima antelación a la presentación de su moción e incluso con anterioridad a la comparecencia de este Director General en este mismo lugar, se remitió a todos los alcaldes de la Comunidad de Madrid y al Comité Madrileño de Transportes una carta informándoles sobre la intención de iniciar el estudio del debate para llevar a cabo las modificaciones normativas y solicitarles que aportasen las propuestas que considerasen necesarias.

En este sentido, quiero decir que solo ha habido respuesta del Ayuntamiento de Madrid, ofreciéndose a trabajar en ambos textos legales sobre borrador, y del Comité Madrileño de Transportes por Carretera que, a fecha 17 de febrero de 2016, presentó las primeras propuestas a las modificaciones de ambas normas. La Dirección General de Transportes constituyó una Comisión Técnica presidida por quien les está dirigiendo en estos momentos la palabra y formada por los responsables de áreas o de la Dirección General, donde está presente la Subdirectora General de Transportes, el Jefe de Área de Inspección de Transportes, el Jefe de la Unidad Técnica de la Información y Asuntos Económicos, la Jefa de la Unidad Técnica de la Gestión de Transportes, el Jefe de Servicio de Juntas Arbitrales y el Jefe de Área de Instalaciones Aeronáuticas.

Tras las primeras reuniones, en el mes de marzo del presente año, se adopta la primera de las decisiones, que es abordar a la vez y en su conjunto la modificación de la Ley 20/98, el Decreto 74/2005 y el Decreto 2/2005, y, segundo, iniciar un borrador por cada una de las normas arriba referidas recogiendo ya alguna de las propuestas iniciales del Comité Madrileño de Transporte por Carretera. Con fecha 30 de septiembre de 2016 se envían los borradores y los textos a modificar al Ayuntamiento de Madrid, otorgándoles un plazo para la entrega de sus aportaciones, consideraciones o alegaciones, con carácter preferencial, y antes de enviar los mismos al Comité Madrileño de Transporte por Carretera y a las asociaciones que lo solicitasen, aunque estas no fueran miembros del Comité.

Quisiera recordar a sus señorías que el Ayuntamiento de Madrid, y además así lo ha dicho el señor Viondi, como responsable en materia de transporte urbano que la ley le otorga, así como gestor del taxi en la APC, entendemos que es uno de los actores más importantes a tomar en consideración las aportaciones y las alegaciones que pudieran proponer a las modificaciones legislativas. Es por ello que, en virtud de lo referido el 6 de octubre de 2016, el Ayuntamiento de Madrid, por medio de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación nos solicita más tiempo para analizar los textos con profundidad. El 13 de octubre de 2016 la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid nos remite una primera nota provisional. Se ha estudiado en profundidad por parte de la Comisión y se han aceptado gran parte de las cuestiones que se nos planteaban y que mejoraban el borrador de los textos. Con fecha 11 de noviembre de 2016 mantuvimos una reunión técnica entre la Comisión de la Dirección General de Transportes y el Ayuntamiento de Madrid, a la que acudieron la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, los Secretarios Generales Técnicos del Área de Gobierno y Medio Ambiente y Movilidad, del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano y Sostenible y del Área de Gobierno de Seguridad, Salud y Emergencias del Ayuntamiento. Y todo ello para pulir las propuestas y enmiendas que fueron consensuadas en su mayoría, y en torno al 90 por ciento de las peticiones fueron incorporadas al texto de manera ad hoc. Con fecha 7 de noviembre y una vez se hubiesen recogido las aportaciones por parte de Ayuntamiento de Madrid, como he manifestado, se procedió a enviar los borradores a los textos al Comité Madrileño de Transportes por Carretera y a todas sus asociaciones, otorgándoles un plazo de 10 días, que ha sido ampliado hasta el 7 de diciembre de 2016 y hasta el 16 de diciembre de 2016 por parte de las asociaciones del Departamento de Viajeros. Además, y con el espíritu de alcanzar el mayor consenso posible, se ha dado traslado de dichos borradores a las asociaciones que

incluso no están representadas en el Comité Madrileño de Transportes por Carretera, como son Élite Taxi Madrid, TACAM -Taxistas Asociados de la Comunidad de Madrid- y Radio Taxi Independiente.

Al tiempo, se viene trabajando en las modificaciones de las normas ya referidas de esta Dirección General; se adquirió, como ha dicho el señor Viondi, el compromiso con el sector de VTC y de taxis de regular los distintivos significativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor, cuya utilización estuviera domiciliada en la Comunidad de Madrid. Con fecha de 21 de enero de 2016, incluso antes de iniciar la tramitación del decreto, se convoca para el 28 de enero de 2016 a las asociaciones integrantes de la Sección de Arrendadores de Vehículos del Departamento de Transporte de Viajeros del Comité Madrileño de Transporte por Carretera para la asistencia a una reunión cuyo orden único era tratar el tema de implantar unos distintivos a los vehículos con autorización del transporte de la clase VTC; a la misma asisten representantes de las asociaciones Aseval, AEMAB y UNAUTO VTC.

Teniendo en cuenta que la adopción de dichos distintivos afectaba a todo el transporte público de viajeros, en vehículo turismo, tanto el sector del taxi como el de arrendamiento de vehículos con conductor, y con el fin de dar cumplimiento al trámite de audiencia, con fecha 4 de mayo de 2016 se da traslado a través del Comité Madrileño de Transporte por Carretera del proyecto normativo sobre distintivos de vehículos de VTC a las asociaciones integrantes de Sección de Transporte Público de Viajeros en Vehículos de Turismo, VT, y a la sección de arrendadores de vehículos VTC para que, en el plazo de quince días hábiles desde su comunicación, formularan las alegaciones que estimasen oportunas.

Además, desde el Comité Madrileño de Transportes por Carreteras se informa a todas sus asociaciones integrantes de la publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, con fecha 5 de mayo, de la resolución de 27 de abril de 2016, y al Secretario General Técnico de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, acordando la apertura del trámite de información pública por un plazo de 15 días, mediante lo cual se insertaba un anuncio en el BOCM y así se concedía un trámite de audiencia, por un plazo de 15 días, al propio Comité Madrileño de Transportes por Carretera, advirtiéndoles que, transcurrido dicho plazo y sin que se haya recibido alegación alguna, se entendería que el informe es favorable. A este respecto, quiero manifestar a sus señorías que hasta la entrada en vigor del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Organización del Transporte Terrestre, aprobada por Real Decreto 1211/1990, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor para adaptarlos a la propia ley, con anterioridad, dichos vehículos de arrendamiento con conductor no podían llevar publicidad alguna ni signos externos identificativos de la actividad a la que están dedicados. El citado Real Decreto, en el punto 4 de su artículo único, que modifica el apartado 4 del artículo 182 del Reglamento, habilita a las comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento con vehículos con conductor, que es el caso de la Comunidad de Madrid, y, en consecuencia, entendíamos la imposición y la exigencia de que esos vehículos, amparados en las autorizaciones de esta clase, se identificasen externamente mediante algún distintivo. En consecuencia, al objeto de facilitar el control de los vehículos dedicados a la actividad de

arrendamiento con conductor y contribuir a evitar la competencia desleal e intrusismo entre las empresas que se dedican al transporte público de viajeros en vehículo de turismo, se consideró conveniente establecer esos distintivos identificativos, que, desde luego, a partir del día 1 de enero de 2017 serán obligatorios. Quería decirles también a sus señorías que, como se nos había pedido por mandato del Pleno de la Asamblea de Madrid y como así figura en los borradores de inicio en el marco regulatorio, que espero se apruebe por unanimidad de los Grupos Parlamentarios, aparece un apartado nuevo, Capítulo Cuarto, "Arrendamientos de vehículos con conductor", en el que se refleja, en sus artículos 17, 18 y 19, de manera expresa, como así se nos pidió.

Quiero insistir en que el trabajo es arduo, los actores implicados son bastantes, con intereses a veces diferentes y, por tanto, la pretensión, como dije en mi primera intervención del año en esta Comisión, es lograr y contar con el mayor de los consensos del sector del transporte madrileño. Continúa en mi propuesta y, por ello, una vez más, espero y deseo que todos ustedes también se lo tomen con ese cariño con el que lo están haciendo y, al igual que se aprobó con fecha 14 de julio en Pleno por unanimidad la petición de lo que he relatado y que además, como han podido escuchar, se inició con mucha anticipación a la presentación por parte del Grupo Parlamentario Socialista de la moción, pido y pediré que, en el momento en que venga a esta sede parlamentaria, sean condescendientes con el sector y aporten lo que entiendan conveniente para mejorar el transporte de nuestra región. Sin más, muchísimas gracias por haberme atendido.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Director General. A continuación los Grupos Parlamentarios tienen la palabra, por orden inverso a su representación numérica, como conocen. Tiene la palabra el señor Rubio por parte del Grupo de Ciudadanos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Buenos días, señor Rodríguez Sardinero; bienvenido de nuevo a esta Comisión. Permítame expresar mi estupefacción, mi sorpresa; estoy anonadado. Primero, quiero darle la enhorabuena por el trabajo realizado, el esfuerzo que han realizado en su Dirección General todo este tiempo, pero aquí veníamos a hablar, si no recuerdo mal y si no he leído mal, de las consecuencias de la Resolución 76 y, en consecuencia, de lo que aprobamos en esta Asamblea el pasado 14 de julio: estudiar la creación del Consejo Regional del Taxi –por resumir-, en el que participan todos los Grupos Parlamentarios de la Asamblea; seguir trabajando para que en 2016 se apruebe y entre en vigor la modificación del Reglamento de Servicios del Taxi, incluido la de VTC –por no repetir-; remitir a la Asamblea en el siguiente periodo de sesiones, como ha comentado el señor Vicente Viondi, el proyecto de reforma de la Ley 20/1998... No sé cuántas sesiones nos quedan, pero entiendo que, ni con extraordinarias, más de cuatro no nos pueden quedar para terminar el periodo de sesiones.

La verdad es que me sorprende, porque nosotros no hemos visto nada, no hemos podido estudiar nada ni hemos podido aprobar nada. Nadie nos ha dicho nada sobre la creación de un Consejo Regional del Taxi. No hemos recibido ningún borrador sobre modificación del Reglamento del Taxi; miento, sí lo hemos recibido, a través de las asociaciones del taxi.

Le quiero pedir a usted, señor Director General, y a todo el Gobierno del Partido Popular, que sean respetuosos con los madrileños. Ustedes no representan al cien por cien de la población de Madrid, ustedes representan al porcentaje que les ha votado; bueno, representar, representamos a todos los madrileños, pero están aquí por un determinado porcentaje. Pero no son los únicos, no tienen la única posición, no están en posesión de la verdad absoluta y no son los únicos con capacidad para trabajar. Los acuerdos plenarios se deben respetar, porque lo que les estamos pidiendo es el respeto a las instituciones y a la totalidad de los madrileños; no les estamos pidiendo ninguna cosa fuera de lo común. Que no tengamos el borrador, que no hayamos podido colaborar, que tengamos que pedir, casi mendigar, a las asociaciones del taxi para que nos dejen esos borradores, nos parece una situación absolutamente penosa y lamentable y que les tenemos que recriminar de manera clara, entre otras cosas porque podemos hacerlo o no, pero entendemos que tenemos mucho que aportar, entre otras cosas, la visión de muchas partes de nuestra sociedad.

No sabemos –es lógico, porque no nos informan de nada- con qué asociaciones se han reunido para redactar el borrador, pero, por lo que han pasado, desde luego es evidente que con ninguna de aquellas con las que nos hemos reunido nosotros. Nos llamaron no solamente asociaciones sino también gran cantidad de taxistas, de profesionales del sector, preguntándonos de qué servía hablar con nosotros. ¡Claro, evidentemente, de nada!, porque hay algo que ustedes no aplican: la propiedad transitiva.

Una de las cosas que más nos ha llamado la atención -porque, teóricamente, ustedes son un partido que se dice de corte liberal- es la siguiente: ¿se han fijado de verdad en qué propuesta hacen para el tema de la jubilación y el uso de la licencia? ¿Hay mayor nivel de intervencionismo que el que ustedes plantean? ¿Le tienen que decir a un autónomo qué tiene que hacer con su capacidad de trabajo, con su bien adquirido? No sé... De verdad, replantéense la situación de lo que están haciendo. Se lo pongo como ejemplo, porque lo que de verdad me produce rechinar de dientes es la actitud que están teniendo ustedes con los representantes de todos los madrileños, que somos nosotros. Supongo –entiendo, no lo sé- que el Grupo Parlamentario Popular tendrá el borrador. *(Denegaciones por parte del señor Fernández-Quejo del Pozo.)* Espero que así sea, que por lo menos cuenten con sus diputados. ¿Tampoco? (El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO:** *Pero no lo quiero.*) Genial, pues yo sí; yo sí lo quiero, para poder aportar antes, porque es más fácil aportar al principio que modificar después.

Seguimos. No entendemos por qué no aparece la figura de la persona jurídica o por qué no se incrementa el número de licencias. Insisto: estos pueden ser meros detalles. Nos gustaría que nos dijese si van a aportar alguna medida de liberalización o si vamos a negarnos a aceptar la realidad hasta que nos venga impuesta.

En definitiva, usted ha utilizado expresiones como “estudio y debate”, pero no sé con quién, desde luego, no con nosotros, o “aprobadas por consenso”, pero para tener consenso primero tenemos que debatir, tenemos que dialogar, señor Sardinero. Entiendo que ustedes interpretarán que nosotros, humildemente, debemos aceptar todos los desarrollos que hagan, porque debemos ser

conocedores de sus capacidades y como tal debemos asumirlas, pero, dada la experiencia, casi preferimos intervenir antes para evitar llevarnos disgustos y sorpresas desagradables a posteriori.

Cuando nos ha hablado de quién ha intervenido, lo único que he oído han sido unidades administrativas, es decir, ligadas al Gobierno: Dirección, Secretaría... ¿De verdad piensa que ninguno de los Grupos Parlamentarios tiene nada que aportar? ¿En ninguno de los casos? ¿Ninguna visión diferente de la suya?

Nosotros no discutimos su importancia, en ningún caso, todo lo contrario: asumimos, valoramos de la misma manera y ponemos en valor la importancia del Ayuntamiento de Madrid, como no puede ser de otra manera, pero es que los demás no somos comparsas, no somos prescindibles, señor Sardinero, entre otras cosas, porque si no conocemos es como si no existiese y, entonces, difícilmente vamos a poder aportar y, desde luego, apoyar algo que desconocemos. El voto ciego y de confianza no es parte de nuestra forma de trabajar; dicho sea de paso, tampoco nos están dando muchas esperanzas para mantener esa confianza.

Solamente quiero decir eso y, señor Sardinero, de verdad, replantéense el método de trabajo para que sea de verdad eficiente y productivo para todos los madrileños y, sobre todo, para la regulación del sector. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. En nombre del Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra la señora Díaz.

La Sra. **DÍAZ ROMÁN**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, señor Director General, agradecemos, en primer lugar, al Grupo Socialista, la presentación de esta iniciativa porque, además de tener un contenido material que entendemos que hay que abordar desde la Asamblea, tal y como luego expondré, tiene también un componente formal que creo que no podemos pasar por alto, y es el sistemático desprecio por parte del Gobierno y de sus autoridades de los mandatos que surgen de esta Asamblea de Madrid; es como si los acuerdos de este Parlamento, donde reside el poder legislativo, no existieran. Parece que nadie se ocupa de derivar a los departamentos que debieran ejecutar los compromisos las resoluciones que aprobamos, aunque, como ocurre en este caso, el compromiso fuese unánime e implicase la redacción de varias normas, que, como es lógico, tienen que tener esa elaboración por los distintos departamentos.

La intervención del señor Director General de Transportes ha dejado claro que ninguna o muy pocas acciones han sido llevadas a cabo en su departamento para dar cumplimiento a la Resolución 76/2016. Nos ha venido aquí a abrumar con cifras y con citas de artículo, pero, como ha dicho el señor Rubio, todo ello hecho a espaldas de esta Asamblea. En la mayor parte de su intervención se ha limitado, y además lo ha reconocido, a repetir muchas de las afirmaciones que ya hiciera en su anterior comparecencia ante esta Comisión, y que también fueron expuestas tanto por el señor Consejero como por el representante del Grupo Popular en las intervenciones de los pasados días 7 y 14 de julio, y eso es lo que hacen una y otra vez: repetir sus mantras, al mismo tiempo que

incumplen lo que se decide en este Parlamento. Ningún respeto a los más elementales principios democráticos y de separación de poderes.

Ya entrando en las cuestiones materiales de la iniciativa, en primer lugar tenemos que felicitar y felicitarnos por la asunción a nivel autonómico de la solicitud que venían haciendo históricamente los trabajadores del sector del taxi para que se adoptaran algunas medidas contra el intrusismo; en particular, esta histórica reivindicación fue inmediatamente atendida por el Grupo Podemos en el Congreso, y así, en la anterior Legislatura, en concreto el día 8 de abril, se presentó una proposición no de ley en la Comisión de Seguridad Vial y de Movilidad Sostenible, en la que se instaba al Gobierno de la nación a adoptar esas medidas contra el intrusismo que permitieran a los usuarios identificar de forma nítida que se estaba contratando con una empresa autorizada legalmente para prestar la actividad de transporte de viajeros. Por eso, nos alegramos de que se haya asumido a nivel autonómico nuestra solicitud en el Congreso y que se haya aprobado por fin el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor en la Comunidad de Madrid, para que así, como también ha dicho, a partir del próximo día 1 de enero de 2017 estos vehículos empiecen a circular ya con el distintivo, que corresponderá en este caso con la imagen de la bandera de la Comunidad de Madrid. Es cierto que con ello se da cumplimiento a una de las varias solicitudes que se plasmaron en esa Resolución 76/2016, de la que estamos hablando aquí, pero también lo es que todavía falta mucho para que se dé cumplimiento a todo lo acordado el día 14 de julio.

No se ha traído a esta Asamblea ese borrador del proyecto de ley de reforma de la Ley 2098 para su debate y aprobación, y no se ha traído en el siguiente período de sesiones, que, como decía el señor Viondi, finaliza ahora. Tampoco parece que se haya llegado a nada respecto a los estudios que debían hacerse para la creación de ese Consejo Regional del Taxi, un órgano participativo -no sé si entienden bien lo que significa la palabra "participativo"-, en el que, además de con los cuatro Grupos Parlamentarios, debía contar con los miembros del Gobierno Regional, del Ayuntamiento de Madrid y de la Federación Madrileña de Municipios, y con las asociaciones profesionales del taxi. Llegamos en esta Cámara al acuerdo de que dentro de este órgano podríamos abordar esos graves problemas que afectan a la subsistencia del sector, pero lo cierto es que lo que nos plantea aquí es un procedimiento unilateral en el que, de forma, nos dice, participativa, que, efectivamente, se reúnen con algunas asociaciones del sector, van haciendo su proyecto y su forma autoritaria de hacer las cosas.

El Grupo Parlamentario Podemos queremos otra vez reiterar nuestro total apoyo al sector del taxi frente a la competencia desleal que se le está haciendo ahora mismo desde las empresas trasnacionales del sector del transporte desregulado, así que no hace falta que nos diga que nos pide nuestra entrega a ese sector, porque esa es la base de nuestro actuar en esta Asamblea, y sí que yo les rogaría que desde su departamento entiendan que ahora mismo ya no estamos en la época de las mayorías absolutas del Partido Popular y que ahora mismo se impone una forma más participada y distinta, en la que se requiere esa presencia del resto de los Grupos Parlamentarios. Por eso, no me voy a extender mucho más. Quiero reiterar que nos parece bastante lamentable la falta de

compromiso que, una y otra vez, demuestra la Comunidad de Madrid con lo que se decide aquí y esperemos que en el turno de respuesta que todavía le queda nos responda de forma concreta y, puesto que parece evidente que se ha incumplido lo acordado, que nos dé fechas concretas para saber cuándo se va a dar cumplimiento a todos los acuerdos unánimes de la resolución de la que estamos aquí hablando. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señora Díaz. El Grupo Parlamentario socialista tiene ahora la palabra y, en su nombre, su portavoz, el señor Vicente Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señora Presidenta. Señor Rodríguez Sardinero, para empezar, ¿usted, antes de la moción del Partido Socialista, había pensado ni tan siquiera en estudiar la creación del Consejo Regional del Taxi? ¿Le digo la respuesta? No. ¿Tenían alguna iniciativa legislativa o normativa en la que se pusiera coto a las autorizaciones de la VTC? La respuesta se la digo: no hasta la moción que presentó el Grupo Parlamentario Socialista. ¿Ustedes aquí, en esta Comisión, comprometieron en el mes de enero que iban a traer esa Ley durante el período de sesiones? La respuesta es sí. ¿Por qué se presentó la moción? Porque ustedes no la habían hecho. El último punto de la moción hablaba de una tramitación normalizada y no a través de la ley de acompañamiento de los presupuestos, como sí lo hicieron las medidas, ique sí fueron efectivas en el intento de la lucha contra el intrusismo!, pero queríamos que la ley viniera a debate, no sin debate. Por cierto, unas medidas que usted, digno del Rector, este Rector de la universidad que estamos viendo hoy, copió y plagió de las enmiendas que el Grupo Parlamentario Socialista venía haciendo en los anteriores presupuestos regionales y que su Grupo Parlamentario, el suyo, el del Partido Popular, había votado sistemáticamente en contra. Por tanto, no venga usted aquí a vendernos una serie de iniciativas que ya van por delante, cuando lo único que había hecho usted aquí es decir que iba a hacer la ley y la reforma del reglamento, pero sin fechas concretas y, como hemos visto en su relato cronológico, largo y tenue; largo y tenue porque estamos en el mes de diciembre y, como ya le han dicho y me atrevería a decir a reprochar otros representantes, el señor Rubio, de Ciudadanos, y la señora Díaz, de Podemos, todavía no ha llegado a la Cámara, que es la que finalmente tiene que aprobar ese texto.

Ahora vamos a alguna de las cuestiones que usted ha planteado y sí, no se lo voy a negar, nosotros también tenemos el texto, porque es más amable el sector del taxi con los Grupos Parlamentarios, porque saben que trajimos esa moción y nos preocupamos por su sector, y por eso nos lo han facilitado. Ustedes, como Gobierno, no han llegado a un periodo de negociación con nosotros, ni siquiera en la tramitación, y lo defenderá el señor Fernández-Quejo: cuando llegue aquí a la Asamblea, lo verán ustedes. Yo creo, sinceramente, que, después de la moción, no se trataba de decir: te lo mandaré cuando llegue a la Asamblea; deberíamos habernos reunido.

Y empiezo punto por punto: el Consejo Regional del Taxi. Si es que usted en los medios de comunicación ya lo ha denigrado, en "La Gaceta del Taxi" que publica este mismo mes ya lo denigra y lo ha aprobado aquí. Bueno, usted cree que, con meter un par de asociaciones más en el Comité Madrileño de Transportes, se resuelve el asunto, y es que es un problema de concepto, ide concepto,

señor Rodríguez Sardinero! Porque el Consejo Regional del Taxi, cuando usted siempre, y sabemos que el sector del taxi no es un sector homogéneo, que tiene distintas sensibilidades..., en un ejercicio de gatopardismo trata de que todo cambie para que todo siga igual, y no, en esto hay que mojarse, hay que remangarse y hay que comprometerse. Por eso nosotros proponemos el consejo regional del taxi, porque creo que ya ha llegado el momento, la hora y el lugar en que los políticos tendremos que poner de nuestra parte para que también el sector del taxi ponga de su parte y pongamos medidas –y se lo he dicho al principio- no solo de presente sino de futuro, y pensemos en el futuro del taxi no a corto plazo sino a medio y largo plazo, y que nos metamos en ese consejo regional del taxi también en el Ayuntamiento de Madrid y discutamos lo que haya que discutir y planteemos un plan de futuro para el sector del taxi y pongamos todas las medidas necesarias. Y si hay que hacer desde la Administración un esfuerzo con el sector del taxi, hagámoslo, y además se hace en un órgano consensuado y que tenga vinculación a las decisiones. Pero ¡usted no! Ustedes y su Gobierno lo que plantean es un apaño en el comité de transportes, que se reúnen una vez al año, y que las cosas sigan absolutamente igual que como estaban: ejercicio de gatopardismo. El Grupo Parlamentario Socialista ya se lo dice: no. Y cuando llegue la ley, si ustedes no lo quieren ni tan siquiera estudiar, yo le anticipo –como he visto el borrador- que habrá modificaciones, y a lo mejor se encuentra usted que tiene que estar admitiendo vía parlamentaria, vía modificación de esa ley, lo que usted ha votado en el mes de julio y a continuación ha rechazado inmediatamente.

En cuanto a alguna de las cuestiones que ha planteado sobre esa ley que nos ha llegado, mire, es otro concepto que ponía el señor Rubio, representantes de Ciudadanos, en el debate de esta comparecencia y que me parece interesante, se refiere al intervencionismo, y achacaba falta de ejercicio de posición liberal al respecto. Mire, para el Grupo Parlamentario Socialista se reconocen en algunos aspectos que debe haber intervención. Pero, como planteó el Grupo Parlamentario Socialista en la feria del taxi en una maravillosa conferencia con los representantes del sector donde lo debatimos, usted no puede ser intervencionista en apartados claves con el sector del taxi y regularlo hasta la máxima y, en cambio, darles zanahoria a otros sectores en base a la competitividad y a determinados límites que no se le establecen. Si no querían poner límites a las autorizaciones, tampoco –por lo que hemos visto en el borrador- le quieren poner mucho más allá, porque, fíjese, como el borrador es un copia y pega de otras legislaciones, ya está incumplido de primeras; el 1/ 30 ya no se cumple en Madrid, y usted lo sabe. ¿Qué regulación le va a poner? ¿Qué medidas de control a la labor que hacen las VTC? ¿Qué labor de inspección y control se le hace? Escasamente viene reflejado en esa ley, en la lectura que ha tenido este Grupo Parlamentario. Por tanto, no puede usted ser intervencionista al máximo en algunos de los aspectos importantes y claves de la labor como autónomo de los trabajadores del taxi, ponerle restricciones y limitaciones en otros apartados y, luego, con la VTC, lo único que hemos conseguido son las autorizaciones.

Cuando usted habla de reuniones y de la anticipación del Gobierno a la acción del PSOE, mire, yo no voy a entrar a discutir con usted si fue antes el huevo o la gallina. Lo que sí sé es que la identificación de las VTC no estaba cuando la presentó el Partido Socialista, y ustedes llevaban tiempo prometiendo y prometiendo que iba a hacerse, y al final, desde que se aprobó hasta que se puso en marcha, han pasado tres meses. No había un espacio de debate para el sector del taxi, y aquí no hay

huevo o gallina, somos nosotros los que lo proponemos, y son ustedes –por lo que veo y dicen las declaraciones en los medios de comunicación- los que ya están rechazándolo de antemano. Es usted el que no ha traído ni ha hecho los deberes de traer la ley aquí en el periodo al que se había comprometido su Grupo Parlamentario y su Gobierno, en el cual usted participa. Luego no culpe al Partido Socialista de los deberes y obligaciones que tienen ustedes, que habían suscrito y firmado, de llevarlo aquí adelante.

Y, por último, mire, yo me he leído de forma muy ávida esa entrevista en la "Gaceta del Taxi", también esa entrevista que hizo recientemente en la radio. Usted marca constantemente un mensaje para nosotros preocupante, no solo en la ley sino en los mensajes que se trasladan al sector del taxi: la obligación de competir; si el taxi quiere tener futuro, tiene la obligación de competir. Y, luego, se muestra con cierta tibieza, a nuestro juicio, sobre esa competitividad, porque, como usted sabrá, no se puede ir a esa competitividad alguien limitado de pies y manos y otro con todas las posibilidades del mundo para competir, porque sabe usted que en el mercado está profundamente debilitado un sector frente al otro. Y no podemos. Si usted pide la máxima regulación y el máximo intervencionismo al sector del taxi, yo le pido que haga intervencionismo y control a las labores de las VTC.

Nos parece bien que haya habido reuniones técnicas con el Ayuntamiento; nos parece bien que por parte del Gobierno regional no se trate de crear una nueva pelea más y se intente acordar, porque aquí los dos tienen responsabilidades normativas y legales. Pero lo que pido en este aspecto es que ante medidas, como por ejemplo los cortes del tráfico en Gran Vía, lo que ha hecho el Gobierno regional, y usted es un miembro de ese Gobierno, no es Consejero, es simplemente Director General, y no está dentro del ámbito de sus competencias, pero se lo puede trasladar al Consejero... Hay que mojarse, en política hay que mojarse. El Ayuntamiento se mojó y dijo: allí solo van los taxis y ha tenido que moverse judicialmente la patronal de las VTC. El Ayuntamiento ha tenido que modificar; pero la Comunidad, ¿qué opinión tenía al respecto? Yo no le digo nada.

La Sra. **PRESIDENTA**: Debe ir concluyendo, por favor.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Concluyo, señora Presidenta. Y mira que a ustedes les gusta lo de "fuentes de"; trasladar incoaciones de expedientes a los medios de comunicación; les gusta, cuando les interesa, hacerse una foto con el distintivo... Y quiero claridad, porque hasta ahora no he oído nada a un solo miembro del Gobierno regional sobre una cuestión que parece menor, pero es importante, porque marca las prioridades de los Gobiernos, y aquí el Gobierno regional está mudo y callado. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. El Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra; en su nombre, su portavoz, señor Fernández-Quejo.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Muy buenos días, señorías. Gracias, señora Presidenta. A mí me parece que los que no se enteran o no se quieren enterar son ustedes, y lo digo así de claro. ¡Y los tres! Vamos a ver, creo que ustedes no se han actualizado ni se han adaptado a la

realidad. ¡Ustedes no se dan cuenta de lo que nos están diciendo! ¿Ustedes no se han dado cuenta de que aquí ya no hay mayorías absolutas, que es lo que nos están diciendo los tres? ¡Nosotros sí nos hemos dado cuenta! ¿Ustedes no saben que esto no se puede aprobar si ustedes no lo aprueban en colaboración con nosotros? Entonces, ¡cómo no nos vamos a dar cuenta de la importancia que tienen los Grupos políticos de la Asamblea! ¡Los que no se enteran son ustedes!

Miren, lo que está intentando el Director es hacer un trabajo para que, cuando ese documento que está preparando sobre la ley y sobre el reglamento llegue a esta Asamblea, hayamos tenido todas las opiniones contrastadas, más las que podamos incorporar y, luego, cambiemos lo que creamos necesario, ¡todo lo que creamos necesario!, porque, si no, no se va a aprobar. ¡Cómo critican ustedes al Director porque se reúna con el Ayuntamiento de Madrid, por ejemplo, y cierre el 95 por ciento de los consensos y de las propuestas sobre el documento y, luego, lo traiga aquí para que ustedes cambien lo que quieran, porque lo van a cambiar, porque, si no, no se va a aprobar! ¡Cómo critican ustedes que se lo pase a las asociaciones para que nos digan su opinión y que, cuando nosotros lleguemos, aquí tengamos la opinión de las asociaciones y ustedes puedan consultar a la asociación que quieran y volver a cambiarlo! Mire, el único Grupo que no tiene el documento es el Grupo Parlamentario Popular, ¡el único!, porque ha respetado el funcionamiento y la opinión del Director. Todos ustedes lo tienen, y sabíamos que lo iban a tener en el momento en que nosotros lo soltásemos de la Consejería. Pero yo no lo he pedido porque yo no quiero que me lo dé ninguna asociación, como han hecho ustedes rápidamente: ¡tome, tome, tome, mire lo que me han pasado! ¡No, hombre, no!, ¡yo no lo he pedido!, ¡yo no he querido tener ventajas sobre ustedes! ¡Y no lo tengo! ¡Tienen ustedes ventaja sobre nosotros! ¿Por qué? Pues es muy sencillo: yo no lo tengo porque quiero tener el último, en el que se haya incorporado todo lo posible para que luego decidamos entre todos. ¿Ustedes no se dan cuenta de que no hay mayorías absolutas? ¿No se dan cuenta de que nosotros no podemos aprobar la ley, que tenemos que contar con ustedes? Mire, el procedimiento que está siguiendo el Director es el procedimiento que hay que seguir: ¡intentar agrupar, intentar consensuar, intentar incluir todas las incorporaciones posibles y, luego, traérmolo a nosotros!

Es verdad, había una propuesta de que fuera en el segundo periodo de sesiones; pero no ha podido ser así. ¿Por qué? Porque el Ayuntamiento de Madrid pidió más tiempo, porque resulta que luego ha habido que formar una comisión técnica, porque resulta que las asociaciones han tardado, porque ha habido que ampliar los plazos, ¡pero no porque el Director no haya hecho lo posible! Efectivamente, no será en este periodo de sesiones, será en el siguiente, ¡pero no digan ustedes que se menosprecia a los diputados y a los Grupos de la Asamblea! ¡Pero si no se puede aprobar sin ustedes!, ¡no se puede aprobar sin ustedes! (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *La presentación a todos los Grupos Parlamentarios*.) Ya, ya, la presentación en el segundo periodo de sesiones; pero es que, ¡vamos a ver!, una vez que esté el documento con todas las incorporaciones posibles, las sugerencias y los acuerdos con el Ayuntamiento de Madrid, vendrá aquí, ¡vendrá aquí!, y el Director se reunirá con todos los Grupos Parlamentarios y en esta Asamblea se modificará el documento, ¡todo lo que quieran!, porque, si no, no se va a aprobar.

A mí me parece que ese es el sistema. Se lo he dicho muchas veces: ¡ese es el sistema! Hay que intentar tener aquí un documento lo más consensuado posible para que, luego, nosotros digamos: nos gusta, no nos gusta, esto hay que cambiarlo, esto es más liberal, esto es menos, o esta asociación me propone a mí directamente que cambiemos esto y, entonces, lo debatamos entre nosotros. Yo creo que se está procediendo bien. Sé que no hay mala fe por parte del Director; sé que está intentado hacer todo lo posible. ¡Y se lo ha dicho en su exposición!, ¡se lo ha dicho! Les ha dicho que intentará traerlo y que, dentro de lo posible, seamos lo más indulgentes posible, porque sabe que nosotros no lo podemos aprobar, que tenemos que contar con ustedes, y vamos a intentar que sea por consenso, ¡que también se lo ha dicho!, y que todos podamos contribuir y, entre todos, lo aprobemos, a ser posible, por unanimidad. ¡Creo que lo está haciendo lo mejor posible!

Y, mire, si alguien ha tomado medidas contra el intrusismo son esta Dirección General y este Consejero. Y, si ese distintivo se ha aprobado, y también ha habido muchos problemas para su elaboración, ha sido por esta Consejería. Ustedes dicen: por la iniciativa de Podemos. ¡No, no! Mire, por la iniciativa de Podemos, no; por la iniciativa del Consejero y por la iniciativa del Director General. Nosotros lo que hemos hecho ha sido identificar a todas las VTC a partir del 1 de enero, y se ha hecho lo antes posible, ¡lo antes posible! Entonces, no critiquen ustedes, pues, con todos mis respetos, creo que se equivocan cuando critican al Director, porque él ha hecho todo lo posible. Si se ha retrasado es porque se está esperando a todos los actores que forman parte del transporte y del taxi para que incorporen sus alegaciones o sus sugerencias a ese documento, y lo van a tener ustedes aquí en breve, en cuanto terminemos de incorporar, y lo vamos a tener aquí todos, nosotros y ustedes, para incorporar lo que queramos, para cambiar lo que queramos y para que el documento salga lo más consensuado posible entre todos.

Y les digo: no le he pedido el documento al Director; ¡les garantizo que no lo tengo! ¡Y no he querido que me lo de ninguna de las asociaciones! ¡Hay que dejar trabajar a la gente!, ¡hay que dejar trabajar al Comité Técnico que se ha montado, que para eso está en la Consejería! ¡Están los técnicos de la Consejería, la Subdirectora, el Jefe de Transportes, el Jefe de Formación, el Jefe de la Gestión de Transportes, el Jefe de Juntas Arbitrales y la Jefa de Instalaciones Aeronáuticas! ¿Esos señores a ustedes no les importan?, ¿no se fían de ellos?, ¿o qué pasa? Pues esos señores están para incorporar y canalizar todas las sugerencias y que, luego, nosotros podamos opinar sobre todo lo que nos presenten. Miren, ¡dejen trabajar a los técnicos!, ¡dejen que el Director impulse las cosas y, luego, haremos todo lo que tengamos que hacer y ayudaremos en lo posible para que ese consenso entre todos exista!

Y entérense: ¡se han acabado las mayorías absolutas! ¿Es que ustedes no se dan cuenta? ¡No podemos aprobarlo sin ustedes! Luego no digan esas cosas que dicen, no se piensen que somos tontos y vamos a traer aquí un documento y decir: esto se aprueba, y se aprueba. ¡Si no podemos! ¡Y no critiquen al Director, porque eso va a venir aquí para nuestra discusión! Muchas gracias, señoría.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Fernández-Quejo. Señor Director General, ha concluido el turno de los Grupos Parlamentario; con lo cual, tiene ahora la palabra por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Rodríguez Sardinero): Gracias, Presidenta. La verdad es que estoy perplejo, y perdonen que les diga a sus señorías que están un poco celosones. A ustedes les gusta la palabra "participación" en definición, porque luego participar les gusta poco; "consenso" les gusta, pero poco lo practican.

No me han escuchado absolutamente nada, porque venían con sus intervenciones preparadas; como he tenido la posibilidad de escucharles con anterioridad, vienen con el discurso hecho y aquí da igual que hablemos de vivienda, de transporte o de lo que hablemos, que ustedes dicen lo mismo, y lo mismo, y lo mismo. Imposición, que no se traiga el consenso, que no nos enteramos de que se han acabado las mayorías... *(El señor Rubio Ruiz pronuncia palabras que no se perciben.)* Lo ha dicho usted el primero, señor Rubio. Son ustedes muy aburridos, ¡súper aburridos!

Yo inicio –lo han escuchado- el 16 de enero del año 2016, antes de que al señor Viondi se le iluminase la posibilidad de presentar una moción, antes de que la señora diputada de Podemos trajera aquí a discusión el tema de los distintivos, antes incluso, sinceramente, señorías, de que se configurase la posibilidad de trabajar sobre la paralización que ya se hizo en la anterior Legislatura; es verdad que lo mismo no fue tan sometida a la posibilidad de la paralización del vehículo. Bueno, pues ya se hizo el año pasado y se añadió la inmovilización, cosa que se aprobó con la mayoría de todos los presentes a través de la ley que no les gustó a ustedes pero que es verdad que se produjo de manera inmediata. Es verdad que recogí, de inicio, en mi comparecencia anterior y en ésta, el consenso de todos ustedes, pero dejen trabajar a la gente. ¿A qué gente? A la gente del sector, ¡a la gente del sector! Todavía no han presentado... Porque estamos hablando de un borrador, un borrador que surge –no sé si me han escuchado- de las primeras valoraciones del Comité Madrileño del Transporte por Carretera, que tampoco se enteran, y yo creo que la señora diputada de Podemos no sabe lo que es, porque no sabe que efectivamente está regido por asociaciones en las que no está ningún partido político. ¡Este es el mayor órgano sin intervención!

A ustedes lo que le gusta es estar en todos los chascarrillos, les gusta participar políticamente dentro del mundo del asociacionismo. ¿Al efecto de qué? ¿De la manipulación? En el Comité Madrileño del Transporte por Carretera no hay ningún miembro político; son asociaciones. Son asociaciones que se reúnen de manera independiente, incluso en las convocatorias que se hacen desde la Dirección General. De hecho, ayer mismo se reunieron con el Ayuntamiento, con ese decreto tan maravilloso que le gusta al señor Viondi. Fíjese, el auto judicial que va a permitir que circulen las VTC también va a permitir que circule el transporte de viajeros: todo el transporte de viajeros. Y, fíjese por dónde, el lunes se van a reunir mercancías y, lo mismo, como estamos acostumbrados a golpe de idea, lo mismo el lunes nos enteramos de que también el transporte de mercancías probablemente, para ellos, no afecte al decreto, como no afecta el decreto para la recogida de residuos ni para la recogida de escombros. Señor Viondi, lo que no se puede hacer es dictar

decretazos a expensas del propio Comité Madrileño del Transporte por Carretera, que no les ha escuchado hasta ayer -ique no les ha escuchado hasta ayer!- y obligados y forzados por un auto judicial. Yo creo, señor Viondi, que es muy diferente el posicionamiento que otorgan esta Consejería y este Director General, por el que se inician todos los trabajos de modificación de ambos –en este caso de tres: dos decretos y una ley-; por el que se ha dado el traslado a todos los ayuntamientos, pero el Ayuntamiento de Madrid ha contestado, entendiendo que es el que mayor responsabilidad tiene en el ámbito de sus modificaciones; por el que se le han recogido más del 90 por ciento de sus aportaciones y se ha intentado consensuar el cien por cien del documento, que es, insisto, un borrador que no surge exclusivamente de lo que piensa esa Comisión de Técnicos, sino de lo ya recogido por parte del Ayuntamiento y por parte del Comité. Se ha vuelto a trasladar al Comité Madrileño, ya lo he dicho, pero es que además se ha vuelto a trasladar a asociaciones que no pertenecen al Comité Madrileño, que también han hecho sus aportaciones. Pero es más, es que yo ya he entregado el borrador al taxista que vino a preguntarme, y es que la Federación entrega el borrador a quien haya querido entregárselo, que sea taxista. Ustedes lo tienen porque, efectivamente, lo habrán entregado a las asociaciones, pero no es menosprecio a ustedes porque mi compañero y portavoz del Grupo Municipal Popular no lo tiene. Y no lo tiene por una sencilla razón. (El Sr. **VICENTE VIONDI**: ¿Y?) No es una cuestión de ¿y?, es que no lo tiene por una sencilla razón: porque creo que ustedes deben dejar trabajar a quienes deben proponer, que es el sector. A no ser que diga usted que también ahora se dedica al sector del taxi y a lo mejor tiene algún interés en particular, que creo que no. (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *Te has calentado*.) Yo creo que es mejor que trabajen ellos y luego cuando vuelvan, que volverán aquí, ustedes podrán opinar, aportar, decir y manifestar lo que crean oportuno porque, efectivamente, ya sabemos que no tenemos mayorías absolutas, lógicamente. Lo dije en mi primera intervención y lo repito ahora, la intención es aprobarlo por consenso. Le he agradecido en esta intervención la aportación de su moción, con la que procedían a impulsar la posibilidad de consensuar los textos entre todos, se lo he agradecido y me lo paga como me lo paga.

Es evidente que cree usted poco en los trabajos de los técnicos, no solamente de la Consejería o de la Dirección General, sino de los técnicos municipales, donde han pedido, como pidieron, más tiempo para elaborar el trabajo, porque se entiende que lo que se pretende traer aquí es algo que vaya a modificar la realidad de nuestro sector. Luego dicen que gracias a ustedes se ha aprobado el distintivo. No sé, yo no le escuché nunca hablar del distintivo. Sí le he escuchado al sector. Pero es que, además, el distintivo está aprobado y consensuado por el sector, por el de las VTC y por el de los taxis, por los dos, y hasta que no se decidió cuál fue el modelo no se llevó al BOCM.

Además, luego se les presentó para que decidieran o dijeran, pero no alegaron. Volvió a presentársele, siguieron sin alegar. Y se aprobó por consenso. Usted –que le agradezco que me siguiera la fotografía en la que estaba el sector -los taxis y la VTC- donde decidieron qué hacer en función de qué colocar a la propuesta que se les hizo. Y creo que así, de esta manera, cuando las modificaciones se hacen por consenso, evidentemente creo que podemos decir y afirmar todos los que estamos aquí que, si la mayoría acepta lo que la mayoría decide, ese es el mayor de los

consensos. Y ustedes tendrán que decidir. No quiero yo evitar aquí que ustedes digan nada. Lo dije en mi primera intervención y lo he vuelto a repetir en esta. Además, en mi intervención, al final, he dicho que habrá cambios si ustedes creen que tiene cambiar, porque yo no tomo ninguna decisión, no solamente porque lo creo sino porque además ustedes me la pidieron, sin que todos lleguemos a formular un documento donde el sector esté cómodo. Claro que sí, y yo me voy a someter a ello; no decido. Insisto, porque es un borrador, borrador, donde todavía no se han expresado la mayoría de las asociaciones y ustedes ya se quieren expresar sin haber escuchado a las asociaciones, ustedes que alardean de ese Consejo para escuchar, ¿qué? Lo que creen, o quieren o lo que no quieren escuchar, porque veo que escuchar, sinceramente y siento decir esta palabra, escuchan poco. Escuchan muy poco, no dejan trabajar y yo lo siento, siento que sean tan lentas estas cuestiones. *(El señor Rubio Ruiz pronuncia palabras que no se perciben.)* Es verdad que yo presenté, creo recordar, el distintivo en el mes de febrero. Fíjese, hasta que se ha aprobado en el mes de octubre, pues oye, lo mismo desde aquí habrá que tomar una iniciativa para que los trámites sean mucho más rápidos. Las Direcciones Generales lo leen, los agentes lo leen, aquí lo lee todo el mundo.

La Sra. **PRESIDENTA**: Le ruego que vaya concluyendo.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Rodríguez Sardinero): Para finalizar, quiero decirles que la voluntad de la Dirección General, insisto, es consensuar absolutamente todos los textos legales, todos. Está en debate, en debate por las asociaciones que no han aportado todavía sus aportaciones definitivas al borrador, y cuando esté terminada, no se preocupen ustedes que tendrán la posibilidad de proponer, de tomar decisiones y de consensuar los textos, eso sí, con la mayoría. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Director General de Transportes, por acompañarnos esta mañana. De este modo, hemos sustanciado el segundo punto del orden del día. *(El señor Rubio Ruiz pide la palabra.)* ¿Sí?

El Sr. **RUBIO RUIZ**: ¿Podemos hacer un receso?

La Sra. **PRESIDENTA**: El señor Rubio pide un receso. Son las 11:30; vamos a hacer un receso de cinco minutos. Yo les pido, por favor, que empecemos en cinco minutos, que no sean diez ni quince.

(Se suspende la sesión a las once horas y treinta y un minutos).

(Se reanuda la sesión a las once horas y cuarenta y un minutos).

La Sra. **PRESIDENTA**: Retomamos el curso de la sesión después de este receso solicitado por los portavoces de los Grupos Parlamentarios. Vamos a abordar el punto quinto del orden del día.

PNL-217/2016 RGE.11431. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que: - Se realicen los trabajos de auscultación que los técnicos competentes consideren apropiados, de los que se genere una planificación eficaz para un correcto mantenimiento de la carretera M-506. - Ejecutar el correspondiente mantenimiento correctivo para la eliminación de los Tramos de Concentración de Accidentes.

Ha sido registrada, como conocen, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos; por lo tanto, corresponde a su portavoz tomar la palabra. Quisiera, en cualquier caso, preguntar si hay alguna sustitución, a pesar de que no la ha habido en la anterior proposición no de ley, por la votación que después va a acontecer. ¿Alguna sustitución? (*Denegaciones.*) Muy bien. Entonces, señor Rubio, dispone de un máximo de diez minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Buenos días. En primer lugar, quiero dar la bienvenida y agradecer todo el trabajo realizado, que me ha permitido presentar esta iniciativa, a mis compañeros representantes de los Ayuntamientos de Fuenlabrada, Alcorcón, Pinto y Móstoles. Antes de empezar, quiero dar unos pequeños datos estadísticos: 26 de noviembre, 1 muerto; 22 de octubre, 1 muerto y 3 heridos; 6 de julio, 1 herido porque volcó un camión; 9 de enero, un conductor de autobús muerto; esto es solamente hablando del año 2016. En referencia a la M-506 que hemos traído a esta Comisión.

En Ciudadanos siempre hemos defendido que la inversión en mantenimiento y conservación de nuestras infraestructuras de transportes conducen al desarrollo de la sociedad y entendemos este tipo de instalaciones como un elemento esencial de la estructura productiva y social. El caso que nos ocupa, la M-506, es una carretera autonómica de la Comunidad de Madrid que une las autovías y autopistas: A-3, A-4, R-4, A-42, R-5, A-5 y M-501. Con esto quiero poner sobre la mesa la importancia que tiene esta vía de comunicación.

Construido inicialmente con un carril por sentido, allá por los años ochenta, y ante la alta afluencia circulatoria se construyó un segundo carril, dicho sea de paso, utilizando la técnica de junta en frío, lo que produce parte de la problemática que nos encontramos hoy en día. La M-506 bordea y es circunvalación de municipios como San Martín de la Vega, Pinto, Fuenlabrada, Móstoles, Villaviciosa de Odón, es decir, afecta a un número muy elevado de madrileños. Dado el carácter de paralelismo que tiene con la M-50 y la M-506 y teniendo en cuenta las mejores características de la M-50, nos hace pensar que está sería mucho más utilizada, sin embargo, la M-506 está dando todo el servicio a los ejes radiales de la A-5 y la A-42. En Fuenlabrada es donde presenta menos cruces a nivel y, sin embargo, sigue siendo una de las zonas más afectadas por la situación de siniestralidad. Las carreteras del ámbito se caracterizan por unos elevados niveles de tráfico y los datos disponibles a los que hemos tenido acceso, que son de 2015, muestra un IMD de 53.000 vehículos diarios, y esto insisto a pesar del paralelismo que mantiene con la M-50; exactamente 53.324. En Madrid solamente

es superada por la M-45, M-600 y M-503, y tiene el segundo mayor índice de siniestralidad en los 21 tramos de concentración.

Los tramos más problemáticos que hemos identificado, después de hacer una visita, acompañado por mis compañeros en la política municipal, entendemos que son la intersección con la A-42, Fuenlabrada Polígono Los Gallegos, que cuando hicimos la visita calificamos de ruleta rusa porque la verdad es un cruce de locura; intersección con la M-405 y con la M-413 en Fuenlabrada, que con dos enlaces muy próximos, dos puentes, una curva y la proximidad de glorietas en la salida hacen este tramo extremadamente peligroso; a la altura de Alcorcón tiene su enlace con la A-5, con la M-50 y con la zona comercial de Parque Oeste, en donde durante los fines de semana se producen grandes retenciones que se pueden comprobar.

Los tramos con mayor intensidad circulatoria se sitúan en el término municipal de Fuenlabrada, con un tráfico de entre 45.000 y 53.000 vehículos al día. En el caso de las carreteras de titularidad madrileña, fue la M-506 la que más infracciones registró por exceso de velocidad en 2015; según la Dirección General de Tráfico, se impusieron 5.790 multas este año. Con los datos de las encuestas domiciliarias de movilidad realizadas por la Comunidad de Madrid y aportadas por el Consorcio de Transportes, se ha estimado que la movilidad mecanizada con origen o destino en Fuenlabrada se reparte entre el transporte público y vehículo privado con una proporción del orden del 35 por ciento en transporte público y el 65 por ciento en transporte privado.

Todos estos datos nos indican la importancia de esta vía para los usuarios. Por ello, el Grupo Parlamentario de Ciudadanos ha traído esta iniciativa. Es evidente que cuando hablamos de las intervenciones que estamos solicitando para la M-506 no nos estamos limitando a volver a pintar la señalización horizontal y a cambiar la señalización vertical. Entendemos que hay que realizar intervenciones en la geometría de las curvas como algo fundamental, particularmente, en la geometría de los accesos y salidas de la M-506.

Esperamos que en la Dirección General de Infraestructuras, los técnicos –en los que confiamos plenamente- hayan validado y valorado estos radios de curvatura de los accesos, de igual manera que estamos convencidos de que se ha valorado el estado del firme; pero no queremos dejar de resaltar que los datos de siniestralidad y de infracciones por exceso de velocidad que hemos indicado nos deben hacer pensar que estos indicadores están relacionados y que nuestra obligación es mejorar la seguridad vial, entendiendo la realidad de lo que es la vía, no solo como un efecto sancionador. Por todo ello, hemos solicitado y solicitamos el apoyo a nuestra iniciativa para hacer esta intervención en el menor plazo posible e incrementar de forma drástica los índices y niveles de seguridad para esta vía. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Al no haberse presentado enmienda alguna por parte de los Grupos, procede iniciar el debate por orden inverso a la representación numérica; con lo cual, el señor Sánchez, en nombre del Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Intentaré ser muy breve dado que en esta cuestión, como en la anterior PNL, estamos de acuerdo con la propuesta y, lógicamente, no hay discrepancias. Desde el Grupo Podemos vamos a apoyar la propuesta realizada por el Grupo de Ciudadanos, que viene derivada, como la anterior, de una moción aprobada, en este caso, en el Ayuntamiento de Fuenlabrada hace unas semanas; entonces, lógicamente, asumimos el compromiso que los distintos Grupos municipales de esa Corporación nos han derivado.

En el pasado, yo frecuentaba con cierta asiduidad esta carretera, especialmente entre la carretera de Toledo y el cruce con la carretera de Moraleja de Enmedio, donde residía mi hermana. Es una vía muy complicada, muy conflictiva, con un estado del firme muy malo, con algunos cambios de rasante realmente peligrosos, con una señalización horizontal pésima -las rayas prácticamente no se ven- y que verdaderamente necesita un mantenimiento urgente. Es, además, una de las vías de competencia autonómica con mayor intensidad de tráfico de la Comunidad y la segunda con mayor índice de siniestralidad, como ya ha dicho el señor Rubio, y en sus más de 54 kilómetros -es una carretera realmente larga- registra 21 tramos de concentración de accidentes, lo cual es un récord: un tramo de accidentes cada 2,5 kilómetros.

Sin embargo, es importante recordar cómo ha ido descendiendo el presupuesto regional destinado a la reposición y mejora de carreteras. En 2014 solo se ejecutó el 77 por ciento del presupuesto destinado a reposición de carreteras. En 2015 se ha continuado con esa dinámica y recientemente hemos sabido que, de los 52 millones presupuestados, finalmente, solamente se implementó algo más de la mitad, poco más de 28 millones. Para 2016 están presupuestados 27,5 millones; a lo largo del año se ha aumentado esa cuantía, pero en septiembre solamente se había ejecutado el 37,64 por ciento, estando en ejecución el 43,37 por ciento y pendiente el 18 por ciento.

Más allá de considerar que este presupuesto para la reposición y mejora de carreteras ni está bien dotado ni parece estar bien ejecutado, desde aquí aprovechamos para volver a reclamar el desglose presupuestario, de tal manera que pudiéramos realmente valorar el esfuerzo que se hace o no se hace para el estudio de eliminación de los tramos de concentración de accidentes, porque, realmente, tal y como nos llegan los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid, es prácticamente imposible saber cuáles son los tramos que se van a acometer en cada año presupuestario.

Desde nuestro Grupo Parlamentario creemos que no es prioritario que la Comunidad invierta en la construcción de nuevas carreteras, lo prioritario es el mantenimiento de las que ya tenemos y usamos a diario, sobre todo por la seguridad de toda la ciudadanía.

Pero, volviendo a la propuesta concreta, hemos de recordar que esta carretera, que ya ha mencionado el señor Rubio, tiene una alta siniestralidad, y él ha detallado los accidentes de los últimos meses, dos víctimas mortales a su paso por Fuenlabrada en los últimos dos meses. Esta carretera en todo su trazado presenta graves deficiencias, no existen carriles de aceleración, el pavimento está en malísimo estado, lo cual hace que cuando llueve se generen grandes bolsas de

agua al no drenar, y este mal estado, por supuesto, afecta a la adherencia de los neumáticos; ya he dicho que hay cambios de rasante muy peligrosos. En fin, nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley obviamente, pero también queremos repetirle al Grupo Parlamentario de Ciudadanos la necesidad de planificar en conjunto; el detalle, lo municipal, es importante, pero, desde nuestra perspectiva, nos parece que ir PNL por PNL, carretera por carretera, no es una buena táctica, especialmente cuando el Grupo de Ciudadanos tiene en su mano el influir decisivamente en los presupuestos regionales. Si se quiere verdaderamente mejorar las carreteras de la región, tienen en su mano exigir al Gobierno de la Comunidad de Madrid unos presupuestos acordes y que cumpla con su deber, que es realizar el mantenimiento periódico de las vías sobre las que tiene competencias. Sin más, muchas gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Sánchez. En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Mena.

La Sra. **MENA ROMERO**: Gracias, señora Presidenta. Como todos ya sabemos y conocemos, esta carretera de la que estamos hablando, la carretera M-506, es uno de los puntos más conflictivos y problemáticos entre las vías de comunicación de nuestra Comunidad. Estamos hablando de una carretera que dispone en la actualidad de una longitud aproximada de 55 kilómetros y es utilizada como nexo de comunicación de tres de los términos municipales de la Comunidad de Madrid con mayor número de población y tráfico rodado, como son Fuenlabrada, Móstoles y Alcorcón. A eso hay que sumar la población de los alrededores que usan esta carretera para desplazarse como conexión a la A-4, la A-5 y la carretera de Toledo como enlace más rápido; estamos hablando de municipios importantes de la zona sur, como puede ser Humanes o como puede ser Pinto. Además de la A-5 y de la carretera de Toledo, en su itinerario se han establecido vías de comunicación con las autovías circundantes, con la R-5 y la M-50, circunstancias que hacen que la M-506 sea la cuarta vía de la Comunidad de Madrid en intensidad circulatoria. Por el contrario, la carretera M-506 es la vía que tiene, según datos de la Dirección General de Tráfico, la peor puntuación dentro de la red de intensificación, vigilancia y velocidad, con un total de 28 kilómetros de alta siniestralidad en accidentes de tráfico, distribuidos en seis tramos.

Señorías, como no puede ser de otra manera, tienen nuestro apoyo ante esta iniciativa, toda vez que viene a reproducir una demanda también de nuestro Grupo y de nuestro partido tanto en esta Cámara como en el ámbito municipal. Además, la vida humana y sus riesgos no pueden ni deben ser motivo de canje partidario, ya que lo inexcusable es tener permanentemente la atención en los ciudadanos. Y con este compromiso nos parece más que oportuno ampliar el foco al abordar la oportunidad de esa iniciativa; así, aunque la proposición no de ley habla más del mantenimiento de la propia vía y de tramos de concentración de accidentes, también queremos dejar constancia que se necesita dar una solución urgente y una nueva planificación, con la construcción de nuevas conexiones, nuevos enlaces y accesos, y con ello dar mejor servicio a los miles de usuarios.

Mi Grupo quiere, por tanto, hacer referencia a esta problemática que existe en varios de los municipios afectados por esta vía, como por ejemplo el mencionado municipio de Pinto, que es uno de

los municipios en los que todas las mañanas se concentra un gran atasco en la A-4 y, por tanto, esto supone que muchos de los vehículos que se desplazan eligen la M-506 como vía de escape para evitar las grandes aglomeraciones a la entrada y a la salida de Madrid. Todo esto supone que se necesita ese esfuerzo en el mantenimiento de esta vía. Si bien es cierto que en el tramo de Pinto, según los datos oficiales, no existen los puntos negros de los que estábamos hablando antes, no es menos cierto que, si seguimos sin un mantenimiento adecuado, con el paso del tiempo aparecerán y sobre todo si hoy no buscamos ni acordamos soluciones. La voz y la opinión de los ayuntamientos es necesaria y convencidos de esto queremos hacer constar aquí también las reivindicaciones de los vecinos y vecinas del municipio de Pinto con respecto a la solicitud que tienen hecha sobre instalaciones de pantallas acústicas.

Igualmente, por seguir hablando y haciendo un repaso a alguno de los municipios afectados, tenemos el ejemplo de Móstoles, segunda población más importante de la Comunidad de Madrid, al menos en cuanto a número de habitantes se refiere. La situación actual de los accesos a Móstoles a través de la M-506 directa o indirectamente repercute en los diferentes movimientos circulatorios de entrada y salida de vehículos en la población a través del resto de los nudos de enlace. En Móstoles existe una gran problemática, por ejemplo, en la Avenida de Portugal, que es la principal arteria de circulación de la ciudad, y que podría quedar solucionado simplemente con la construcción de una rotonda en la confluencia del vial de salida de la M-506 con la prolongación de la Avenida de Móstoles en el término municipal de Alcorcón. También en Móstoles, en el Camino de Leganés, en la actualidad, la situación se ha degradado notablemente, ya que en una misma rotonda coinciden los nexos de unión con la M-506 y la M-50; esta rotonda consta de los ocho viales más utilizados por los usuarios de Móstoles y única interconexión entre ambas arterias, lo cual puede explicar las situaciones próximas al colapso que se producen en determinadas horas del día.

Para ir terminando mi intervención queremos destacar la problemática en el tramo de la M-506, que ya se ha dicho aquí por el resto de Grupos, sobre todo en el término municipal de Fuenlabrada, donde se identifican en diversos puntos trazados complicados, con curvas y escasa visibilidad y señalización. Igualmente se identifican conexiones hacia otros viales dentro del término con incorporaciones y accesos de escaso recorrido y visibilidad, hecho que repercute directamente en una mayor probabilidad de accidentes de los usuarios. Y cabe incluso recordar, como además ha dicho el diputado de Podemos, que no hace ni quince días que un nuevo accidente ha quebrado la vida de un conductor. Yo no he ido a visitarla, es que yo circulo por allí todos los días, conozco esa zona y hay escasa visibilidad; es bastante problemática.

Quiero dejar aquí constancia que, debido a la gravísima problemática que existe en estos tramos, el pasado 3 de noviembre el equipo de Gobierno de Fuenlabrada presentó y aprobó se en Pleno una moción instando a la Comunidad de Madrid a poner en marcha de manera urgente un plan para reducir la siniestralidad vial en la carretera M-506. Por tanto, consideramos necesario que la Comunidad de Madrid, como titular de esta vía y previo estudio de los técnicos competentes, adopte entre otras medidas las siguientes: adecuar la incorporación de vehículos de la intersección situada en la carretera M-506 a la altura del polideportivo municipal Fermín Cacho, de tal forma que la misma se

efectúe por un carril de incorporación desde el carril derecho -en la actualidad dicha incorporación se efectúa por el carril de la izquierda, dentro de un tramo de glorieta con escasa visibilidad y sin apenas carril de aceleración-; adecuar el itinerario de la carretera 506 a la altura de los campos municipales, evitando el tramo peraltado y la contracurva existente en la actualidad en ambos sentidos; reforzar la señalización existente en el tramo de la carretera M-506 donde se ubica el nuevo puente que transita sobre las carreteras M-505 y M-413, empleando señalización luminosa de advertencia de peligro y de restricción de velocidad, igualmente emplear bandas sonoras sobre la calzada para garantizar una correcta adecuación de la velocidad de los usuarios; mejorar las infraestructuras en las incorporaciones de acceso a las carreteras M-405, Humanes de Madrid, y M-413, Moraleja de Enmedio, permitiendo unos viales más largos que permitan disponer de mayor visibilidad en la actualidad -dichos accesos se efectúan con trazados de gran inclinación y una curva con escasa visibilidad-; remodelar el nudo interior que enlaza la M-506 con el acceso a la calle Constitución, Avenida de la Hispanidad, polideportivo municipal Fermín Cacho, de Fuenlabrada, eliminando las intersecciones al mismo nivel mediante la creación de viales independientes, igualmente proceder a la segregación de los viales de incorporación de la M-506 en ambos sentidos de circulación en adecuadas condiciones de seguridad. Estos son datos que nos han pasado los propios compañeros de Fuenlabrada, que son los que conocen aún más que nosotros la problemática.

Y bien, señorías, se trata de cumplir con nuestra obligación dando soluciones a los problemas que sienten, que viven y que sufren nuestros convecinos, que reclaman nuestros ayuntamientos, y que, además, exige atención prioritaria, ya que ni debemos, ni podemos, ni espero que estemos dispuestos a continuar sin generar mayores seguridades para que los riesgos para la vida humana sean un mal recuerdo. Por eso, atender estas justas reivindicaciones y necesidades votando favorablemente esta iniciativa no admite excusas ni demora. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Mena. A continuación tiene la palabra el señor Peral en representación del Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **PERAL GUERRA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Antes de entrar en el contenido de la proposición no de ley, a la que vamos a votar a favor, quisiera hacer una referencia, con todo respeto, a la política de infraestructuras de los partidos situados a la izquierda del PSOE -antes, Izquierda Unida; hoy, Podemos-. Sinceramente les digo que deben hacer un esfuerzo por definir una propuesta razonable y coherente en el campo de las infraestructuras, en particular en las carreteras, porque, claro, es muy fácil decir ahora, a toro pasado, que no es prioritario que se construyan nuevas carreteras, y se argumentan motivos de seguridad, pero, claro, piensen ustedes, si no se hubieran construido la M-40, la M-45, la M-50, qué hubiera ocurrido con la M-406 o con la M-506 -objeto de esta PNL- no solo en materia de seguridad sino también en cuanto a congestión, tiempo perdido por los usuarios, etcétera.

Si uno repasa los programas electorales que ustedes han ido presentando sucesivamente en las distintas elecciones, se encuentra la falta de una política definida y como que todo este tema de las carreteras les ocasiona un determinado complejo, por no mencionar ocurrencias grotescas como la

que presentó su filial Izquierda Unida en las elecciones municipales de 2003 solicitando que se pusieran pasos de cebra en la M-30. ¡Afortunadamente su representación fue muy limitada y esto no se llevó a cabo en la realidad!

Entrando concretamente en la M-506, tienen ustedes toda la razón: es una carretera con una intensidad media muy elevada, que llega hasta 53.324 vehículos/día en el punto kilométrico 19,6, con un porcentaje de vehículos pesados que alcanza el 9,81 por ciento. La situación de esta carretera, que, evidentemente, necesita un mantenimiento importante y unas mejoras importantes, no solo ha sido asumido por la Consejería y por la Dirección General sino que hay una serie de actuaciones importantes que ya están en ejecución; por ejemplo, el contrato de mejora de la seguridad vial en los tramos de concentración de accidentes en la zona sur-sureste, que en el caso concreto de la carretera M-506 se está actuando desde el punto kilométrico 1 hasta el punto kilométrico 28, y se prevé que esta actuación se lleve a cabo a principios del próximo año 2017.

Por otra parte, está ya redactado el proyecto de mejora de las condiciones de seguridad vial de esta misma carretera en los tramos que van del kilómetro 5 al kilómetro 28. Es una actuación en el pavimento para mejorar su adherencia y se prevé ejecutarla en el año 2017. El tramo entre los puntos 5 al 28 está muy deteriorado y, por eso, estas obras incluyen el fresado y la reposición de tramos y zonas puntuales más deterioradas, la reposición de capas de rodadura entre los puntos kilométricos 12 y 14, la extensión de microaglomerado en frío en toda la traza, así como la colocación de nuevos sistemas de contención en los tramos más conflictivos y la señalización horizontal en toda la zona; también el sellado de fisuras en el pavimento. El presupuesto base de esta licitación asciende a 2.574.095 euros.

Además, el área de conservación y explotación viene realizando actuaciones desde el año 2014 para mejorar las condiciones de la zona, por ejemplo, en lo referente a señalización, mejora del coeficiente de rozamiento transversal mediante granallado, es decir, mediante limpieza superficial o por impacto a presión, en diversos tramos de esta obra, no solo durante el año 2014 sino durante 2015 y el año actual, también con mejora de la señalización y del balizamiento. Está en fase de tramitación la redacción del proyecto de enlace de la M-506, punto kilométrico 13,3, y acceso a Fuenlabrada, y también la contratación del acondicionamiento y conservación de las márgenes, travesías e isletas de las carreteras de la Comunidad de Madrid, con un presupuesto de 5 millones de euros. También hay un proyecto, que está en fase de contratación, de señalización vertical de carreteras de la Comunidad de Madrid. Por todos estos motivos, compartimos la necesidad de mejorar rápidamente esta carretera y vamos a votar a favor de la proposición no de ley. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Peral. Concluido el debate de esta proposición no de ley, procede someterlo a votación. (*Pausa*).

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 15 votos a favor. Queda aprobada, por unanimidad, la Proposición no de Ley 217/16.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

PNL-211/2016 RGEF.11208. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: - Instar al Gobierno de España a una mayor implicación en la financiación del transporte público urbano colectivo en los municipios de la Región. - Instar al Gobierno de España al inicio de la redacción y tramitación de una Ley de Financiación de Transporte Público, que incluya la participación de todos los niveles de gobierno en coherencia con las recomendaciones de la Unión Europea.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, señora Díaz.

La Sra. **DÍAZ ROMÁN**: Muchas gracias, señora Presidenta. Mi Grupo trae hoy aquí una proposición no de ley que plantea instar al Gobierno de la nación a una mayor implicación en la financiación del transporte público colectivo urbano de la Comunidad de Madrid, así como hacer ver al Gobierno estatal la necesidad de que se redacte y que se tramite una ley de financiación del transporte público que incluya a todas las Administraciones que se encuentran en los distintos niveles de Gobierno y que día a día tienen que enfrentarse con los problemas de movilidad de sus ciudadanos. España es el único gran país europeo que no cuenta con una ley estatal de financiación del transporte público, además hay que tener en cuenta que la aportación del Estado a la financiación es irregular: en términos absolutos, ha disminuido considerablemente en los últimos años; además está distribuida de forma incoherente y no contempla las necesidades reales de los distintos municipios.

Ahora nosotros, aquí, en la Asamblea, y como consecuencia de los acuerdos alcanzados unánimemente por los cuatro Grupos, que se plasmaron en la Resolución 38, de 19 de noviembre de 2015, tenemos el compromiso de elaborar una ley de financiación regional y es básico que esta ley cuente con un marco estable de financiación estatal que permita a todos los municipios, y, lo que a nosotros nos interesa, a los 179 municipios de la Comunidad de Madrid, poder diseñar y planificar sus políticas de movilidad a largo plazo y que puedan dar así respuesta a las necesidades de sus vecinos ante uno de los retos más importantes que tiene y tendrá la gobernanza de los distintos municipios del país, como es la planificación estratégica de su movilidad.

Es cierto que las políticas del Partido Popular en esta materia son cualquier cosa menos coherentes y sostenibles, ya sea las que implanta a nivel autonómico o a nivel estatal. A nivel autonómico -ya lo hemos visto cuando hemos llegado aquí-, empezamos a pedir una planificación estratégica que comprenda una financiación sostenible del transporte público colectivo y lo que nos encontrábamos era con un plan de movilidad que se había hecho al calor de las obligaciones que imponía la Ley 2/2011, de Economía Sostenible, que se cumplía con desgana y que, para colmo, resulta que ahora, ante la decisión de los cuatro Grupos de hacer un nuevo plan de movilidad que supere las deficiencias de la actual, se ha dejado de cumplir en su totalidad; de verdad que esto parece de traca, vamos. Esto yo nunca lo había visto: que cuando se está empezando a redactar una nueva ley, por ejemplo, se deje de cumplir la antigua. Esto no tiene ningún sentido.

A nivel de financiación del transporte autonómico se funciona también a golpe de ocurrencias. Ayer, en el Pleno, nos tachaban de populistas porque, por primera vez en la historia de esta región, se está abordando de forma rigurosa qué personas deben ser beneficiadas a través de una política tarifaria progresiva que aborde el problema con criterios de equidad, estableciendo un abono social que queremos que beneficie en un principio tan solo a 30.000 de las personas que peor lo están pasando en esta crisis tan devastadora, y que va a tener un coste de 10 millones de euros, y nos llaman populistas, y mientras tanto el Partido Popular implanta, así por las buenas, sin cobertura financiera, sin saber el gasto en el que se estaban metiendo, un abono para cerca de un millón de jóvenes, con un coste de 100 millones de euros, y eso no es populismo, eso es una magnífica gestión.

El diseño de la movilidad estatal adolece de los mismos errores, nos encontramos con un Plan de Infraestructuras, el famoso PITVI, que, replicando lo que pasa a nivel autonómico, cualquier parecido de lo allí previsto con lo que se está haciendo en la Comunidad de Madrid es pura coincidencia. Yo he buscado las medidas estrella que solicita la Comunidad de Madrid para Fomento y de verdad que no aparecen; no aparecen por ningún lado ni la nueva carretera paralela a la A-1 que se quiere construir de forma inmediata ni el famoso AVE a Barajas, que también quieren que construya Fomento y que costará otros 250 millones de euros. Mientras tanto, se dejan sin financiar las infraestructuras que realmente se necesitan para asegurar la movilidad de todos los españoles.

En los últimos años hemos asistido a un escenario de importantes recortes en la aportación que el Estado realiza a los ayuntamientos para subvencionar la prestación de los sistemas de transporte público. Es cierto que a nivel global hay un importante descenso en el total de los ingresos del sistema, debido fundamentalmente al descenso en el aporte de la Comunidad de Madrid, que entre 2012 y 2015 pasa de aportar 1.000 millones a aportar 834. Pero es que, respecto a la aportación del Estado, nos encontramos con que, en vez de ir aumentado, como correspondería al existir un compromiso serio con la movilidad, si el incremento de los ingresos de 2013 respecto a los de 2012 fue de un 6,05 por ciento, el aumento de 2014 respecto a 2013 fue tan solo de un 3 por ciento, y en esa paulatina disminución, el aumento de 2015 respecto de 2014 fue tan solo de un 1 por ciento. Estos son los datos que nos ha facilitado el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Hemos buscado lo que se hace en otros países de nuestro entorno y vemos que, por ejemplo, en Francia, desde los años setenta se aplica una tasa que afecta a todas las empresas de más de 9 trabajadores dentro de las zonas urbanas con más de 10.000 habitantes. Esta tasa se calcula sobre el salario del trabajador en función de la cobertura del transporte público de la zona y se destina a las necesidades del transporte público. En Alemania, lo que se aplica es una tasa sobre el precio del combustible, que se destina a financiar el transporte público. En fin que, si nos ponemos a buscar fórmulas que permitan una financiación sostenible del transporte público colectivo, seguro que encontramos sistemas en nuestro entorno que nos permitirán ir solucionando los graves problemas de movilidad que tienen nuestras ciudades, pero hay que ponerse a buscarlos.

Mi Grupo Parlamentario entiende que es el momento de ponernos al mismo nivel que el resto de los países de Europa y de que el Estado apueste por el transporte público colectivo urbano.

Es una necesidad imperiosa para un desarrollo sostenible y, como tal, debe ser considerado una prioridad. Ya no nos vale la excusa de que no hay recursos económicos para afrontar estas aportaciones. Lo hemos visto una y otra vez cuando de lo que se trata es de construir una M-45 o una ilegal M-501. Sobran recursos para pagar, multiplicados, los costes de la construcción de las carreteras para rescatar radiales, o, si hablamos de Fomento, para gastarse esos 500 millones de euros en una carretera que colapsará nada más construirse y un AVE a Barajas.

Entendemos que el transporte público urbano en España tiene un equilibrio razonable entre la tarifa y la subvención. No pretendemos que haya un mayor subsidio, sino una mayor aportación al sistema para mejorar el mismo y avanzar hacia un transporte público eficiente y competitivo, hacia un transporte que garantice el acceso social a la movilidad y unas ciudades más habitables y con mayor calidad de vida. Desde que se lanzó esta iniciativa que mi Grupo trae hoy a esta Comisión, ya son 26 las ciudades que se han adherido a la misma y que demandan ese marco estatal coherente y equitativo que aporte esos elementos de fiscalidad y de racionalidad que solo se pueden alcanzar desde una ley de financiación estatal; ello nos permitirá acercarnos a los modelos de movilidad de los países de nuestro entorno que mejor están resolviendo los problemas de movilidad de sus ciudadanos. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Díaz. No se ha presentado enmienda alguna por parte de ningún Grupo; con lo cual, doy la palabra al Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. La verdad es que mi intervención va a ser más bien breve, por no decir muy breve, ante lo que nos parece evidente: la necesidad de financiación del transporte urbano.

En primer lugar, quiero decir que desde Ciudadanos hemos impulsado y hemos conseguido el apoyo de todos los Grupos Parlamentarios –es justo reconocerlo- tanto para el Plan de Movilidad Estratégico en la Comunidad de Madrid como para el Plan de Mantenimiento Estratégico de las Infraestructuras de Madrid, porque, efectivamente, desde el primer momento nos hemos posicionado diciendo que antes de pensar en nuevas inversiones teníamos que mantener las que teníamos, entre otras cosas porque hemos comunicado hasta la saciedad que hay una cosa que se llama vector de gestión –señores del Gobierno, en este caso les tengo que hacer referencia a ello, a los Gobiernos anteriores del Partido Popular- que se compone de siete procesos, que son: planificación, presupuestación, catálogo, contratación, inventario, operaciones y calidad. El primero es planificación, pero el segundo es presupuestación; cuando en unos presupuestos yo presupuesto solamente el importe de la ejecución de la obra, debo presupuestar también su correcto mantenimiento. Llevamos invirtiendo el 40 por ciento del mantenimiento en nuestras infraestructuras desde 2008 y aplicando, y además reduciendo, estas partidas presupuestarias. Esta es la situación real en la que nos encontramos y contra la que estamos luchando.

Dentro de todo esto, como no miramos, desde luego, el color de las propuestas, entendemos que esta propuesta es absolutamente razonable, es absolutamente lógica, entre otras cosas porque está implantada en muchos países europeos y porque entendemos que la financiación municipal ha sido y es la gran olvidada dentro de nuestro modelo organizativo administrativo. Y, dicho

sea de paso, dio en su momento origen a lo que posteriormente se conoció como burbuja inmobiliaria y que básicamente es especulación urbanística.

Por todo ello, y sin nada más que decir, excepto que apoyamos instar al Gobierno de nuestra nación, al Gobierno de España, para que desarrolle esta ley, quiero comunicar que nuestro voto, como no puede ser de otra manera y después de todo lo que acabo de exponer, va a ser favorable. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rubio. A continuación interviene el Grupo Parlamentario Socialista y, en su nombre, el señor Vinagre tiene la palabra.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, Presidenta. Buenos días. Desde mi Grupo vamos a apoyar la PNL que plantea el Grupo Parlamentario Podemos porque coincidimos en la filosofía del texto; creemos que es necesaria una ley de financiación del transporte público que nos permita situarnos a los niveles de la mayoría de los países europeos; creemos que es necesario garantizar una adecuada financiación del transporte público que favorezca decididamente la vertebración territorial articulando mecanismos para adecuar la movilidad entre las diferentes regiones y, dentro de las regiones, entre los diferentes municipios; la cohesión social, introduciendo criterios también de solidaridad; la movilidad ciudadana, y la movilidad sostenible, sostenible de tal manera que se cumpla con la directiva europea en materia de medio ambiente, reduciendo consumo energético y emisión de gases.

Bien es cierto que no podemos olvidarnos de la situación que nos encontramos aquí en Madrid. Ya el 19 de noviembre del año pasado se aprobó una PNL en la que se instaba, entre otras cosas, a la elaboración de una ley de financiación del transporte público en la Comunidad de Madrid; una ley de la que la última noticia que tenemos es de mayo de este año, y era que se estaba elaborando el borrador del anteproyecto de ley. Estamos en el mes de diciembre y aquí seguimos. En una anterior comparecencia, un Director General del Gobierno de la Comunidad hablaba de que se deje trabajar al Gobierno. ¡Si nosotros dejamos trabajar al Gobierno!, pero los días van pasando, los meses pasan, los años pasan y, al final, cuestiones que se aprueban aquí en esta Cámara no se llevan a la práctica. Nosotros somos pacientes, pero, en fin, entre el trabajo, la paciencia y la inacción, creo que hay algunas diferencias y hay un largo camino.

Por tanto, la primera cuestión que queríamos resaltar, estando de acuerdo, como he dicho anteriormente, con la PNL que se ha presentado hoy, queremos subrayar la necesidad de que aquí en Madrid se ponga en marcha algo que ya se ha aprobado y que es consonante y tiene que ir en consonancia con el texto de esta PNL.

Por otro lado, creemos también necesario que seamos capaces de desligar el transporte público de la pelea política, y nada mejor para ello que introducir un marco legal que delimite claramente las competencias, que delimite claramente la financiación de las diferentes instituciones y que no quede al albur del criterio político que el Gobierno de turno pueda entender o dejar de entender. De esa manera, nos evitaríamos casos como a los que estamos asistiendo en estos últimos días entre el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad al hilo de la gratuidad o no del transporte

público ante determinados episodios de contaminación atmosférica. Si hubiera un marco legal, esto estaría recogido y no daría lugar a un intercambio de declaraciones públicas de diferentes instituciones o, mejor dicho, de representantes de instituciones, que creo que no beneficia para nada a los ciudadanos.

Dicho sea de paso, además, nos encontramos en una situación en la que el Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid va a llegar un momento en que va a parecer la Santísima Trinidad, porque le tenemos de Consejero, de Presidente del Consorcio y de Presidente de Metro. Yo no sé si en algún momento no va a saber cuál es la gorra que se tiene que poner y pueda incurrir en alguna contradicción en su condición... (El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: *Eso siempre ha sido así.*) Sí, sí, pero bueno.

Creo que también habría que revisar -y es algo que ya abordamos en el debate que se produjo el pasado 19 de noviembre- la necesidad de introducir, después de 30 años, cambios en la Ley de creación, de constitución del Consorcio Regional de Transportes, que, efectivamente, fue - como en aquel entonces muy bien dijo el portavoz del Partido Popular- creación del Gobierno Socialista de Joaquín Leguina, que ha sido y es un ejemplo en todo el mundo, que recibe numerosas visitas y consultas, pero creo que 30 años hacen precisa una adecuación a los nuevos tiempos, a las nuevas necesidades y a las nuevas demandas que tiene una sociedad moderna del siglo XXI, en la cual se delimiten también las responsabilidades, se delimiten las representaciones y se definan nuevamente los marcos competenciales que deben tener, de tal manera que sea quizá más inclusivo en las instituciones y también con los diferentes grupos y entidades implicados.

Termino -no quiero extenderme más- simplemente remarcando nuestro apoyo a esta moción, compartiendo su filosofía, y creo que esta misma filosofía debemos trasladarla, acelerando los tiempos del Gobierno, a la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Vinagre. En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Juan Antonio Gómez-Angulo.

El Sr. **GÓMEZ-ANGULO RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Viniendo de la celebración del Día de la Constitución en la sede de la Presidencia de la Comunidad de Madrid, no es día para agrias polémicas, porque creo que el grito de ¡Viva la Constitución! y ¡Viva España! nos reconforta siempre y, por tanto, relativiza algunas críticas que mi compañera, no de partido pero sí de Mesa de la Asamblea, la señora Díaz Román, a la que tengo afecto, ha efectuado.

Yo creo que de algunas de las críticas que se desprenden de la intervención de la señora Díaz Román surgen precisamente las razones, entre otras muchas, que han permitido al Partido Popular, tanto en la Comunidad de Madrid durante más de 20 años como los más de 25 años en el Ayuntamiento de Madrid, sus amplias mayorías, porque se ha llevado a cabo una política de transportes que ha sido absolutamente envidiada y ejemplar en el ámbito de la Comunidad Europea, por supuesto. Madrid ha sido, desde los últimos años del siglo XX, la región metropolitana en la que mayor porcentaje de viajes se realizan en transporte público. La política efectuada desde la llegada del Presidente Ruiz-Gallardón a la Comunidad o desde la primera mayoría absoluta del Alcalde Álvarez

del Manzano –que, desde luego, también tuvo continuidad con la del señor Ruiz-Gallardón- han permitido al Partido Popular esas amplias mayorías, precisamente por el gran éxito en la política de transportes en todas sus vertientes.

Miren, perdonen que me remonte a la primera Legislatura, pero ser ya veterano en política me permite ser el único diputado de la actual Asamblea que fue diputado en la primera Legislatura de esta Asamblea, la Legislatura constituyente, en la que era responsable de Transportes un tipo -digo tipo, pero era un señor- simpático, que pertenecía al Partido Comunista -no sé si luego lo dejó-, que estuvo en el primer Gobierno del Presidente Leguina, del que guardo un cariñoso recuerdo; me refiero a don Eduardo Mangada, que era un personaje singular, divertido, “bon vivant” -se puede ser comunista y se puede ser un “bon vivant” también, como la historia ha demostrado-. Y no sé si será porque por las tardes ya estaba más relajado, pero el señor Mangada tenía una teoría, que los que tenemos ya años la recordamos: que, con el cierre de la M-30, el problema de movilidad en Madrid -se llamaba movilidad entonces- ya estaba solucionado. ¡Imagínese, señora Díaz Román, que la tesis del buen amigo Eduardo Mangada, que era entonces Consejero de Transportes, se hubiese mantenido a lo largo del tiempo! ¡Claro, en Madrid iríamos en tartana prácticamente! ¡Esto sería un auténtico caos! Creo que han sido o son las políticas que luego llevó a cabo el Partido Popular las que han hecho una infraestructura viaria en la Comunidad de Madrid y en el municipio de Madrid verdaderamente ejemplar. Existe un lunar evidentemente grave, que es el nudo Manoteras, que hay que resolver. Yo, particularmente, espero que ahora se solucione, porque todas las Administraciones estamos en ello, y, como se dice ahora en una expresión que no me gusta -no la voy a decir-, hay que resolverlo obligatoriamente, y es obligación de todas las Administraciones ponerse de acuerdo para llevar a cabo ese cometido, que es el punto negro de la infraestructura viaria en la Comunidad de Madrid y en el municipio de Madrid en concreto.

Y, luego, hay unos datos que creo que se han omitido y que me parecen importantes. Aunque se ha hecho una crítica a la inversión hecha en el Abono Joven, se olvida que esa política permite una fidelización de los jóvenes al transporte público, a la vez que un ahorro de cerca de 100 millones de euros a las familias madrileñas, que son datos que hay que tener en cuenta cuando se habla de estos temas.

Hace diez años, en 2006, la Administración del Estado aportaba casi 169 millones de euros al Sistema Público de Transportes de la Comunidad de Madrid; el Ayuntamiento, 264,5 millones de euros más o menos y, la Comunidad de Madrid, 642 millones de euros. A partir del año 2006, tanto la Administración del Estado como el Ayuntamiento de Madrid han reducido de forma progresiva sus aportaciones, de forma que actualmente el Estado aporta 126 millones de euros y, el Ayuntamiento de Madrid, 127 millones de euros. Afortunadamente, este Ayuntamiento incrementó su aportación del año 2015, que se redujo incluso el año pasado a 108 millones de euros; esto significa que el Ayuntamiento de Madrid aporta a niveles del año 2013, y hay que recordar que, gracias al Gobierno de la Comunidad de Madrid, nuestro sistema de transporte público se ha mejorado considerablemente con la congelación de tarifas, como ya se ha puesto de relieve aquí, la puesta en marcha de importantes bonificaciones para determinados colectivos –que también se ha significado-, la tarjeta infantil gratuita hasta los 7 años, el Abono Joven del que ya he hablado, que ya cuenta con cerca de

un millón de usuarios, como sus señorías saben, o la reducciones, en otro grado, para discapacitados y familias numerosas. Hay que recordar que el Ayuntamiento de Madrid llegó a aportar 212 millones de euros al sistema y que no es hasta el año 2015, con el nuevo Gobierno Local, cuando alcanza sus mínimos históricos. Si todas las Administraciones Públicas que participan en el Consorcio Regional de Transportes no asumen su responsabilidad con el sistema, este, tal y como se concibió desde su creación en el año 1985, como ha recordado aquí el portavoz del Grupo Socialista, dejaría de funcionar; no es posible que una Administración Pública asuma casi el 80 por ciento de las aportaciones. En efecto, con este escenario, la Comunidad de Madrid es la única Administración que ha aumentado sus aportaciones al sistema, de tal forma que este año ha aportado 940,4 millones de euros frente a los 747 millones de euros del año pasado.

La proposición no de ley planteada, solicitando al Estado una mayor implicación en la financiación del transporte, está muy bien. Evidentemente, todo Gobierno al que se le aumente la financiación, por una u otra vía, para un bien social, un bien general, como es el transporte, está bien, y la efectiva tramitación de una ley de financiación de transporte es una necesidad que compartimos, porque es por todos conocido -se ha puesto ya de relieve en las anteriores intervenciones- que es la única forma de mantener el excelente sistema de transporte público de nuestra región y pasa porque todas las Administraciones que integran el Consorcio asuman su responsabilidad con los millones de usuarios que diariamente utilizan este sistema de transporte público, llegando a realizar casi 1.400 millones de viajes al año, y el compromiso de aportación acorde a las nuevas tarifas, garantizando así la sostenibilidad del sistema. Por eso, nuestro Grupo va a votar favorablemente esta proposición no de ley y la legislación que también se nos pide a través de los correspondientes mecanismos presupuestarios, financieros y fiscales, que permitirá distribuir la financiación del transporte en el conjunto de la sociedad. Muchas gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Gómez-Angulo. Concluido el debate de esta proposición no de ley, pasamos a su votación. *(Pausa)*.

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 15 votos a favor. Por tanto, como ha sido anunciado por los distintos portavoces, se aprueba por unanimidad.

Entramos en el último y sexto punto del orden del día.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Algún ruego o alguna pregunta que formular a la Mesa? *(Denegaciones.)* No habiendo ruegos ni preguntas, se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las doce horas y treinta y dos minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es

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