

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 549

21 de febrero de 2014

IX Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. José Tomás Serrano Guio

Sesión celebrada el viernes 21 de febrero de 2014

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-160/2014 RGEF.764. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.^a Carmen Villares Atienza, diputada del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno las medidas de seguridad vial de las carreteras M 614 y M 619, competencia de la Comunidad de Madrid, que atraviesan el Municipio de Guadarrama.

2.- PCOC-181/2014 RGEF.944. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.^a Regina Plañiol Lacalle, diputada del Grupo Parlamentario Popular en

la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre balance que hace el Gobierno de la entrega de viviendas del cupo de especial necesidad en 2013.

3.- C-1103/2013 RGEP.13466. Comparecencia del Sr. Gerente del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre reducción de líneas de autobuses de la EMT. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

4.- C-1433/2013 RGEP.16598. Comparecencia del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, al objeto de informar sobre situación de las concesiones de las líneas de autobuses interurbanos. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

5.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 11 horas y 12 minutos.....	30245
— PCOC-160/2014 RGEP.764. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª Carmen Villares Atienza, diputada del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno las medidas de seguridad vial de las carreteras M 614 y M 619, competencia de la Comunidad de Madrid, que atraviesan el Municipio de Guadarrama.	30245
- Interviene la Sra. Villares Atienza, formulando la pregunta.....	30245
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta.	30245
- Intervienen la Sra. Villares Atienza y el Sr. Director General, ampliando información..	30245-30247
— PCOC-181/2014 RGEP.944. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª Regina Plañiol Lacalle, diputada del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre balance que hace el Gobierno de la entrega de viviendas del cupo de especial necesidad en 2013.....	30247
- Interviene la Sra. Plañiol Lacalle, formulando la pregunta.....	30248

- Interviene la Sra. Directora General de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta.	30248
- Interviene la Sra. Plañiol Lacalle, ampliando información.	30248-30250
— C-1103/2013 RGEF.13466. Comparecencia del Sr. Gerente del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre reducción de líneas de autobuses de la EMT. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).	30250
- Interviene el Sr. Franco Pardo, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.	30250
- Exposición del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.	30250-30252
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Ruiz de Alda Moreno, la Sra. Moreno Martínez, el Sr. Franco Pardo y el Sr. Cabrera Orellana.	30252-30259
- Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los señores portavoces.	30260-30262
— C-1433/2013 RGEF.16598. Comparecencia del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, al objeto de informar sobre situación de las concesiones de las líneas de autobuses interurbanos. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).	30262
- Interviene la Sra. Ruiz de Alda Moreno, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.	30262-30263
- Exposición del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.	30264-30265
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Ruiz de Alda Moreno, la Sra. Moreno Martínez, el Sr. Franco Pardo y el Sr. Cabrera Orellana.	30265-30274
- Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los señores portavoces.	30274-30277
— Ruegos y preguntas.	30278
- No hubo ruegos ni preguntas.	30278
- Se levanta la sesión a las 13 horas y 12 minutos.	30278

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

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes, Infraestructuras y Vivienda con el primer punto del orden del día.

PCOC-160/2014 RGEF.764. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.^a Carmen Villares Atienza, diputada del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno las medidas de seguridad vial de las carreteras M 614 y M 619, competencia de la Comunidad de Madrid, que atraviesan el Municipio de Guadarrama.

Damos la bienvenida al ilustrísimo señor director general de Carreteras don Iván Maestre. Tiene la palabra doña Carmen para formular la pregunta.

La Sra. **VILLARES ATIENZA**: Buenos días, señor Presidente. Buenos días, señor Director General. Señores y señoras diputados, la pregunta es: ¿cómo valora el Gobierno las medidas de seguridad vial de las carreteras M-614 y M-619, que atraviesan el municipio de Guadarrama, y que son competencia de la Comunidad de Madrid? Como usted sabe mejor que yo, porque es su competencia, nos consta que el problema de la M-614 ya está solucionado; con lo cual, no sería objeto de esta pregunta, más allá de alguna reflexión. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Carmen. Tiene la palabra don Iván Maestre.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Maestre Santos-Suárez): Muchas gracias, señor Presidente. Gracias por llamarme a este foro. En contestación a la pregunta de cómo valora el Gobierno las medidas de seguridad vial en las carreteras M-614 y M-619 que atraviesan el término municipal de Guadarrama, la contestación es que valoramos que es suficiente. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Director General. Doña Carmen, tiene la palabra.

La Sra. **VILLARES ATIENZA**: Bueno, pues entre los comentarios que circulan por el municipio de Guadarrama sobre el tema de las carreteras, en este caso, la M-619 y M-614, que atraviesan ese municipio, hay uno que hace referencia a una manera de gestionar bastante arbitraria o discriminatoria por parte de esta Consejería, alegando un trato preferencial al municipio de Alpedrete, donde gobierna el Partido Popular, en comparación con Guadarrama, regido por una alcaldesa que antes era del Partido Popular y que ahora es independiente. Lo digo para aclarar.

Más allá de los comentarios que se hacen entre la vecindad, el hecho es que, tras pedir desde Alpedrete que se subsanaran los problemas de la M-619 en su recorrido por el municipio, esto se ha efectuado desde esta Comunidad como se debe: con pasos peatonales, badenes y demás para eliminar los puntos peligrosos, que los tiene. Sin embargo, y a pesar de las reiteradas peticiones de nuestro Grupo Izquierda Unida, en el propio Consistorio de Guadarrama, y de las quejas y denuncias

de los vecinos, el arreglo se limitó estrictamente al territorio de Alpedrete, y no se efectuó ningún arreglo en la M-619 a partir del límite con el municipio de Guadarrama.

La M-619 presenta una serie de puntos negros, que han sido reiteradamente señalados a esta Consejería desde hace bastante tiempo, que entrañan un peligro serio para la seguridad vial y para los peatones que se ven obligados a cruzar esta vía en distintas partes de su recorrido; además, el tráfico, en ciertos horarios, es intenso y de velocidad alta, y no hay siquiera badenes o señalizaciones para reducir la velocidad. Yo misma, en una visita que hice hace relativamente poco tiempo a Guadarrama, he tenido la oportunidad de comprobar directamente cómo la alarma sobre el riesgo y la dificultad que presenta para los peatones este tramo municipal de la M-619 no es nada exagerada. Me consta que, tras pertinente intervención de nuestro Grupo Izquierda Unida en Guadarrama, se ha solucionado, como le he dicho, la primera parte de esta pregunta, y ya ha sido eliminado un punto negro de la M-614, que era de sumo peligro para los vecinos de una urbanización situada a ambos lados de la carretera, poniéndose paso peatonal y semáforo, con la consiguiente satisfacción de los afectados y del propio municipio, a los que me complace saludar.

Lo que este Grupo quiere plantear hoy, aquí, es solo que la Consejería tome las medidas oportunas y urgentes para hacer extensiva esta actuación preventiva de seguridad vial a los demás puntos negros de relevancia que le han sido señalados por el Ayuntamiento de Guadarrama en la M-619, así como en otras vías que cruzan el término municipal; pero hacemos hincapié en la M-619. Realmente, espero que ustedes tomen estas palabras como un recordatorio de apremio para una tarea a acometer muy urgentemente, pues sería muy lamentable y una desgracia para los vecinos, y seguramente también para todos ustedes y para nosotros, que se produjeran accidentes graves y hubiera alguna víctima como consecuencia de una incomprensible demora en atender una responsabilidad prioritaria de su competencia: garantizar al máximo la seguridad de las personas en su movilidad, a pie o en vehículo, en las carreteras de esta Comunidad. Creemos que con poner limitaciones de velocidad, como tiene el tramo de la misma carretera que pertenece ya a Alpedrete, se solucionarán los problemas, que me consta que usted conoce, y que yo he comprobado no hace mucho; por ello, ni los vecinos del municipio ni nosotros mismos entendemos cómo no se soluciona este problema para que esta situación no vaya más allá. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Carmen. Para finalizar, tiene la palabra don Iván Maestre.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Maestre Santos-Suárez): Muchas gracias. Ante todo, quiero agradecer su comentario relativo a la actuación que hicimos desde la Dirección General de Carreteras en la urbanización El Peñón de Guadarrama: la instalación de paso peatonal y semáforo.

Antes de responder a la pregunta, quisiera matizar un poco sus palabras. En la Comunidad de Madrid no existen puntos negros porque, como tal, los puntos negros no existen. La Dirección General de Carreteras tiene como uno de sus pilares básicos la mejora de la seguridad vial dentro de

las carreteras de la Comunidad de Madrid y, a tal efecto, lo que hace es enfocar la seguridad vial desde dos aspectos: por un lado, el estudio de todos aquellos accidentes que han producido una víctima mortal. Se estudian cuáles han sido las causas y se propone una serie de medidas. Por otro lado, todos los años se hace una serie de estudios basados en los denominados tramos de concentración de accidentes, que son tramos que tienen una singularidad estadística suficientemente importante como para denominarlos de esta manera. La Comunidad de Madrid lleva al menos seis años haciendo estos estudios, de los que sale una serie de medidas, pero, como le he dicho antes, no existen puntos negros sino tramos de concentración de accidentes; tramos que ustedes pueden encontrar en la Dirección General de Carreteras para consultar sobre ellos sin problemas. Son casos totalmente estadísticos, que no vienen de la valoración subjetiva que puede llegar a tener alguien más o menos cualificado sobre cualquier tramo.

Una vez dicho esto, la Comunidad de Madrid se enfrenta a dos situaciones: primero, de esos estudios salen medidas a corto plazo y medidas a largo plazo. En los casos que nos comenta, la Dirección General de Carreteras ha dividido la Comunidad en tres contratos, y lo que está haciendo en estos momentos es estudiar todas las medidas de corto plazo que salen de esos tramos de especial significación en cuanto a temas de accidentes. De hecho, uno de esos tramos se encuentra ya en fase de contratación, y la Dirección General de Carreteras va a licitar a lo largo de este año el resto de la Comunidad de Madrid el tratamiento a corto plazo del resto de los tramos en toda la Comunidad de Madrid. Por lo tanto, es una labora que llevamos identificando desde hace mucho tiempo, que hemos trabajado en ciertos casos puntuales, como bien han dicho antes; en los casos más generales, por cuestiones de optimización o por crear una masa suficientemente crítica como para poder tratarlos todos de golpe, lo que hemos hecho es agruparlos, y se están tratando una serie de proyectos que vamos a licitar a lo largo del año. Así que, sepa usted que las medidas que nosotros tenemos que implementar en aquellos puntos que hemos detectado que son problemáticos, primero, los estamos estudiando; segundo, hemos trabajados en aquellos puntos que son especialmente significativos; tercero, vamos a darle un impulso fuerte en lo que queda de año. Muchas gracias. Con esto creo que he contestado la pregunta.

El Sr. **PRESIDENTE:** Muchas gracias por su comparecencia. Pasamos al segundo punto del orden del día.

PCOC-181/2014 RGEP.944. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.^a Regina Plañiol Lacalle, diputada del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre balance que hace el Gobierno de la entrega de viviendas del cupo de especial necesidad en 2013.

Doy la bienvenida a la directora general de Vivienda y Rehabilitación doña Ana Gomendio, a quien invito a que ocupe su lugar en la mesa.

La Sra. **PLAÑIOL LACALLE**: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quería darle la bienvenida a la Directora General y preguntarle qué balance hace el Gobierno sobre la entrega de viviendas para personas en situación de especial necesidad en el año 2013. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, tiene la palabra la señora Directora General.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Gomendio López de Asián): Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. En cuanto a la evolución del balance de la entrega de viviendas del cupo de especial necesidad en el año 2013, destacaríamos que se han adjudicado y entregado cerca de 586 viviendas en régimen de arrendamiento por especial necesidad. Esto hace que alrededor de 2.000 madrileños hayan visto satisfecha su necesidad de vivienda en el año 2013. De estas viviendas, un 29 por ciento se han adjudicado a solicitantes incluidos en el cupo de impulso familiar; un 13 por ciento del total se ha adjudicado a solicitantes mayores de 60 años; un 4 por ciento, a mujeres víctimas de violencia de género; un 3 por ciento, a personas con discapacidad que han necesitado vivienda adaptada, y cerca del 51 por ciento ha sido adjudicado a solicitantes que integran el cupo general. Además, podríamos añadir que la modificación de la normativa, a través de la aprobación del Decreto 59/2013, de 18 de julio, ha permitido el acceso a la vivienda a mayores de 35 años, además de cambiar el régimen de uso -poder adaptar a la vivienda a la demanda-, bien en renta, en venta o en opción de compra. Con esto se ha conseguido poner más de 500 viviendas a disposición de una unidad familiar o de un inquilino de la Comunidad de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Ana. Tiene la palabra doña Regina Plañiol.

La Sra. **PLAÑIOL LACALLE**: Muchas Gracias, doña Ana, por las explicaciones que nos ha dado sobre el balance de las viviendas sociales. Antes de seguir con la pregunta, me va a permitir que le transmita en mi nombre personal, y creo que también en el de todos los compañeros de Grupo Parlamentario, nuestro apoyo a su gestión y nuestra condena a la iniciativa presentada por el Partido Socialista presentando una querrela contra usted. Estamos totalmente en desacuerdo en que se quiera ganar por la vía judicial lo que se ha perdido en las urnas y, desde luego, creemos que no es la manera de hacer una oposición política en democracia en la Comunidad de Madrid.

Continúo con la contestación que quería dar a la presentación de su balance felicitando a su Consejería, porque yo creo que la iniciativa de los programas sociales de vivienda de Madrid es y está siendo un éxito absoluto, especialmente en el año 2013, con su programa de entrega de viviendas sociales a las familias de Madrid. Que se hayan podido entregar 1.000 viviendas en el año 2013, con la situación que tiene en este momento nuestro país, es un éxito sin precedente; que de ellas 576 se hayan podido reservar para familias de especial necesidad dentro del cupo reservado para ellas ha sido otro éxito más; que además se continúe con esta iniciativa en el año 2014 y, por lo tanto, demuestra la constancia del Gobierno en su programa, que creo recordar que llevamos 63 en lo que va de año. Concretamente, esta semana se han entregado 19 y ayer nuestro compañero y diputado Viceconsejero de Transporte y de Vivienda, tuvo la ocasión de entregar personalmente una de las

viviendas a una familia de especial necesidad. Es verdad que se ha acertado, además, en el perfil de las familias elegidas para este fin, como acaba usted de señalar, que sean familias con situación precaria de recursos, con unas situaciones económicas muy débiles, que sean también víctimas de violencia de género o personas mayores sin un lugar donde vivir, y, por supuesto, también familias que han sufrido un desahucio, creo que es un acierto en la configuración de esos madrileños que se benefician de este plan. Se les facilita además una vivienda en régimen de alquiler, con una renta adaptada a sus circunstancias económicas, con lo cual podemos decir que hay todo un trabajo de adaptación e individualización a cada familia en función de sus específicas dificultades. Pero también es verdad que no es la única acción social que hace su Consejería, quiero destacar que también el año pasado 5.300 familias han visto adaptada su renta de forma que puedan pagar la renta de su vivienda y, por supuesto, no nos podemos olvidar de todo la gran red de vivienda social que tiene el IVIMA. La política social es una constante en todas las Consejerías de la Comunidad de Madrid. Ayer en el Pleno tuve la ocasión de afirmar –y lo afirmo hoy de nuevo- que la Comunidad de Madrid es la Comunidad que tiene una mayor política social en todas las diferentes áreas de Gobierno de nuestra región, y que reto porque no hay ninguna Administración gobernada por el Partido Socialista solo o en compañía de Izquierda Unida o de UPyD que tenga una política social más completa que la que tiene la Comunidad de Madrid. Y lo seguimos demostrando no solo en las tradicionales áreas sociales adscritas a la Consejería de Asuntos Sociales sino que en todas las Consejerías del Gobierno se encuentran políticas de familias y políticas sociales. Hoy estamos hablando de vivienda social, ayer en el Pleno hablábamos de la política de transporte, con importantes descuentos en los abonos anuales para familias numerosas, para mayores, para jóvenes y también para personas con discapacidad, pero encontramos política social en economía, con una política fiscal de reducción del IRPF, con, prácticamente, la supresión de los Impuestos de Sucesiones y de Donaciones, además de deducciones importantes para la familia, hay política social en educación, la mayor red de escuelas infantiles y de plazas infantiles soportadas con impuestos públicos o con financiación pública, también con el incremento de la libertad de elección de colegio para los padres, la política tradicional de asuntos sociales, que nos permite decir y destacar que tenemos la mejor red de atención a la dependencia en Madrid, que también es vivienda para muchas de las familias, casi 20.000 personas viven en plazas públicas de la Comunidad de Madrid, sean residencia o sean centros para personas con discapacidad. Podemos presumir de la mejor red de centros de protección a la infancia, de un programa estrella en nuestra región, que es el programa de renta mínima, configurado como un derecho que no tiene además límite y que permite que familias sin ingresos tengan garantizado el sustento mínimo en nuestra región, que yo creo que es un complemento ideal a los programas de vivienda que acaba usted de explicar y, por lo tanto, tenemos la suerte de tener en Madrid un programa o un Gobierno que trabaja con la política social siempre presente, siempre en la cabeza y que es capaz de desarrollarlo en cada una de las Consejerías. Y es un programa que además es serio, como el que estamos viendo ahora en vivienda, muy lejos de otros programas demagogos que nos encontramos en otras comunidades autónomas. No me puedo olvidar hoy aquí de destacar aquí el programa de Andalucía, me gusta hablar de los sitios en los que gobierna la oposición. Siempre hablamos de Parla y Andalucía, porque son referentes que tenemos cerca, pero en Andalucía el programa estrella anunciado de política de vivienda social no era más una ley que quería expropiar la vivienda; solo expropió dos, está paralizado

por el Tribunal Constitucional, y el Gobierno de Andalucía no ha sabido poner a disposición de las familias que lo necesitan la inmensa red de viviendas públicas que tiene todavía. Muchas felicidades por su gestión en su Dirección General y transmita a la Consejería nuestro apoyo a esa política social tan necesaria en nuestra región. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, doña Regina. Agradecemos a doña Ana su comparecencia. Para sustanciar los dos puntos siguientes del orden del día, pido a don Jesús Valverde Bocanegra que ocupe su lugar en la mesa. (*Pausa.*) Buenos días, don Jesús; le damos la bienvenida de nuevo a esta Comisión. Pasamos al tercer punto del orden del día.

C-1103/2013 RGE.13466. Comparecencia del Sr. Gerente del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre reducción de líneas de autobuses de la EMT. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

Para introducir la iniciativa, tiene la palabra don José Manuel Franco por tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **FRANCO PARDO**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días a todas y a todos. Señor Gerente, agradezco que venga a comparecer ante nosotros. También quiero aprovechar la ocasión para saludar a los representantes de los trabajadores de la EMT que hoy nos acompañan; muchas gracias por su presencia. Son trabajadores que, como cualquier usuario madrileño del transporte público, tienen una serie de inquietudes referidas, en este caso, al transporte público en general pero, en particular, a la EMT. Hay una serie de cuestiones, señor Gerente, que preocupan a todos los madrileños, que, como decía, tienen que utilizar el transporte público. Hemos asistido durante los últimos meses a una serie de recortes importantes que afectan a autobuses de la EMT - también afectan a líneas de transporte interurbano, pero hoy vamos a centrarnos en la EMT- y existe una profunda preocupación también por parte de los trabajadores sobre si esta política de reducción de coches que circulan ahora mismo por las carreteras de Madrid va a afectar también a una reducción de puestos de trabajo en la EMT. Es una cuestión que ya hemos planteado en algún Pleno de forma tangencial, no tan directa como hoy, pero queremos aprovechar su presencia para que nos informe y, si es posible, también nos tranquilice, tranquilice a los usuarios y tranquilice a los trabajadores. En principio, nada más; luego seguiremos hablando. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don José Manuel. Tiene la palabra don Jesús Valverde para la exposición por tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Valverde Bocanegra): Gracias, señor Presidente. Señoría, agradezco que me dé la oportunidad de hablar ante esta Comisión de Transportes de la Asamblea de Madrid sobre la situación del transporte

urbano en la ciudad de Madrid. Luego también tendremos ocasión de hablar del transporte interurbano y de otros asuntos que seguro que están relacionados con la movilidad en nuestra región.

El señor Franco sabe que la red de la EMT es amplísima, cubre prácticamente el cien por cien de la población de la ciudad de Madrid. A 31 de diciembre de 2012, es decir, a inicios del año pasado, tenía 216 líneas, 178 líneas diurnas, 38 líneas nocturnas y 14 que únicamente prestaban servicio las noches de los fines de semana y víspera de festivo. Ha habido algunos ajustes básicamente a lo largo de 2013, y algún pequeño ajuste también en este inicio de 2014, en unos casos aumentando la oferta y en otros reduciéndola, para intentar acompasar la oferta y la demanda, que ha sido algo cambiante desde que se inició la crisis, allá por 2007.

En estos ejercicios se ha producido una caída de la demanda acumulada muy importante, y ha sido necesario el ajuste que se ha hecho en total en la EMT para reducir el número de vehículos/kilómetro, que habían llegado a superar los cien millones de kilómetros al año y había que acompasarlo. En este momento, la capacidad que tiene la red de la EMT de Madrid es grande, tiene una importante reserva aún. A pesar de esos ajustes o de la regulación en la oferta y la demanda que tiene la EMT, prestando servicio en la ciudad de Madrid, el nivel de ocupación medio de los vehículos está por debajo del nivel de ocupación media antes de la crisis. De vez en cuando se dice que ha habido retirada de servicios y que eso perjudica la calidad del servicio, pero yo le puedo asegurar que, lejos de perjudicar la calidad del servicio, le pueda dar la información, que pueden también obtener de las distintas memorias que publica cada año la EMT, de que los niveles de ocupación, la ratio de ocupación de los vehículos, está por debajo de lo que estaba antes del inicio de la crisis.

En cuanto al otro asunto que le inquieta –y lo entiendo- al señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, que tiene que ver con la estabilidad o con el futuro de la empresa, no me corresponde a mí como Gerente del Consorcio dar esa información. Entiendo que no tiene que haber ningún problema, ninguna dificultad. El Ayuntamiento de Madrid está haciendo una magnífica labor de gestión, está iniciando también –al igual que lo han hecho otros operadores públicos en Madrid- unos procesos de mejora, de optimización, buscando recursos para permitir dar viabilidad y garantías de futuro a estos operadores. Yo estoy seguro de que no tendrán ninguna dificultad porque están haciendo los deberes. Parte de estas cosas que hacemos son necesarias para hacer que el transporte sea sostenible, que las empresas puedan continuar en el tiempo y que se pueda seguir prestando el servicio por los distintos operadores con total seguridad, con total garantía y con unos magníficos indicadores de calidad; sin ninguna duda, la EMT lo está haciendo, en este caso, muy bien.

A partir de ahí entiendo que donde corresponde hablar de temas laborales será en el foro de la propia EMT, en el Comité de Empresa o, en todo caso, en el Ayuntamiento de Madrid. Por nuestra parte, solo tengo que decir que estamos haciendo los deberes, que los estamos haciendo de la mano el Consorcio con los operadores y con los ayuntamientos adheridos a este Consorcio, y creo que el trabajo y el esfuerzo que estamos haciendo entre todos da resultados: seguimos teniendo en Madrid, en su conjunto, en la región, el mejor sistema de transporte público posible y, sin ninguna duda, nada

que envidiar a ningún otro entorno metropolitano que pueda ser comparable con el nuestro. Muchas gracias.

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

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías, y buenos días, señor Valverde. El señor Franco ha pedido hoy su comparecencia para hablar sobre la reducción de las líneas de la EMT, y yo le agradezco la información y los datos que usted nos ha ofrecido. Como estoy segura de que el señor Franco en su siguiente intervención ahondará en aquellos temas que considere necesarios, yo no pretendo extenderme mucho en esta intervención. Solo quiero señalar las mismas cosas que hemos manifestado cuando hemos hablado de reducciones de servicio que se están produciendo no solo en la EMT sino también en otros modos, metro, interurbanos y urbanos en otros municipios.

El sistema público de transportes debe ser un sistema vivo y dinámico que permita ajustes ante nuevas demandas, nuevos conceptos en cuanto a movilidad se refiere o cambios en los hábitos de los usuarios. Evidentemente, esos ajustes deben tener un límite en el derecho a la movilidad de todos y cada uno de los ciudadanos con un servicio eficiente, de calidad, asequible y con unos tiempos de desplazamiento razonables y los menores posibles. Llegar al equilibrio es sin duda difícil pero posible, y eso es lo que pedimos desde nuestro Grupo al Consorcio Regional de Transportes. Consideramos que este organismo tiene información y herramientas de sobra a su alcance para una gestión global del sistema y una coordinación adecuada entre los diferentes modos para garantizar lo expuesto anteriormente.

Insisto también en el comentario que ya nos han oído en alguna ocasión sobre que nuestro Grupo no es muy partidario de hablar individualmente de cada operador y de su estrategia sino de las posibilidades de movilidad que tiene el ciudadano y la oferta que el Consorcio Regional de Transportes le ofrece. No obstante sí quiero señalar alguna cosa: el comportamiento de la EMT en 2013, como también ha confirmado el propio Consejero en esta sede, no ha sido del todo malo. Parece que ha conseguido mantenerse en torno a los 405 millones de viajes, una cifra muy similar a la de 2012; no sé si tanto por mérito propio como de mérito de Metro, pero aun así las cifras están ahí y no voy a ser yo quien las niegue. No obstante, no nos podemos dar por satisfechos; al menos nosotros no lo hacemos. Tenemos que ser capaces de incrementar la demanda para poder hacer todavía más sostenible el sistema, no con más recortes, sino con más usuarios. Por ello, me gustaría que nos comentara en su siguiente intervención el planteamiento que tienen desde el Consorcio para lograrlo, y qué objetivos se han puesto para 2014. También me gustaría saber cómo afecta a sus planes comerciales la nueva cotización del pago en especie, entre la que se encuentra el cheque transporte en el que ustedes han basado parte de su estrategia.

También quiero decirle que vivimos en un entorno muy permisivo con el vehículo privado, y no me refiero a la libertad a la que ustedes habitualmente recurren de que cada uno escoge

libremente cómo desplazarse. En libertad no creo que me vayan a ganar, pero, para mí, libertad y respeto van de la mano, y aquí hay mucha libertad para coger el coche, pero muy poco respeto a la hora de ver dónde se deja, y mientras siga siendo así será muy difícil cambiar algunos hábitos.

Otro tema destacado al hablar del incremento de la demanda es, evidentemente, el del sistema tarifario. Se lo dije el otro día al Viceconsejero y se lo digo a usted hoy: la tarjeta transporte que están implantando no es lo que dijeron, no da la respuesta que nosotros consideramos necesaria y, sobre todo, no parece justificar las decenas de millones de euros que nos ha costado. Su tarjeta es, desde el punto de vista de funcionalidades, medianita y restrictiva en cuanto a la incorporación de nuevos títulos o abonos.

Por otro lado, reconozco que el sistema de información de la EMT es muy bueno y que las aplicaciones móviles y la web de la EMT son muy positivas. Ojalá el Consorcio fuera capaz de ofrecer al usuario una información como esa, porque incluso la información se ha vuelto buena para el usuario no habitual que no tiene habilidades tecnológicas, aunque siempre se puede mejorar para quienes no las tienen.

Voy a comentarle dos anécdotas, una buena y otra mala. El otro día estaba en una parada y una señora mayor que yo se acercó para saber si podía mirar en mi móvil cuánto tenía que esperar, lo cual está bien porque significa que todos empiezan a ser conocedores de la utilidad de estas inversiones, incluso quienes no son usuarios habituales de aplicaciones de dispositivos móviles. Y, ahora, la mala: el otro día, mi hija tuvo que acabar cogiendo su vehículo privado porque la información que ofrece la web no es exactamente la misma que la de la aplicación y acabó perdiendo alguno de los autobuses. Estoy convencida de que si corrigen este tipo de detalles serán capaces de beneficiar al usuario.

Como ya le he dicho que no me iba a extender, y creo que empiezo a hacerlo, termino ya. Quiero decirle que usted, como Gerente del Consorcio, tiene mucho que hacer para mejorar el sistema del transporte público, sobre todo para recuperar demanda y para coordinar a los diferentes operadores. Nada más. Muchas gracias.

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

La Sra. **MORENO MARTÍNEZ**: Buenos días, Presidente. Buenos días, señorías. Buenos días, señor Valverde. Buenos días también y un saludo especialmente cariñoso a los representantes de los trabajadores de la EMT, que imagino que estarán sorprendidos de escuchar aquí, en sede parlamentaria, que el Consorcio Regional entiende que los temas de la EMT no deben tratarse en estas sesiones sino exclusivamente con la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, cuando sistemáticamente esta nos dice tanto a los interlocutores, en este caso sus trabajadores, como a muchos de nosotros cuando nos hemos reunido con ellos, que realmente cumplen aquellos acuerdos y aquellas decisiones, impuestas en la mayoría de los casos, por el Consorcio Regional de Transportes.

Por ello, entiendo que hoy los representantes de los trabajadores transmitan su sorpresa al conjunto de los trabajadores a quienes representan en esta sesión.

Señor Valverde, al hablar de la situación del transporte en Madrid en este momento, como vamos a hablar a continuación del transporte interurbano, nos vamos a centrar básicamente en la EMT. Desde septiembre del año pasado la situación del transporte en Madrid está siendo absolutamente lamentable. Se han producido distintas situaciones de recortes en servicios y en características de los servicios y, además, se van aplicando de forma paulatina, de manera que se va incrementando el deterioro del servicio en el conjunto de las líneas y en el conjunto de la Comunidad de Madrid a medida que se van incorporando nuevas medidas de recorte que, como digo, van haciendo el transporte más deficitario.

Nos dicen una y otra vez –yo voy a procurar no extenderme mucho- que ustedes esas decisiones que toman son eminentemente técnicas y consultándolas sistemáticamente con los ayuntamientos. Eso es lo que nos han dicho una y otra vez en esta Comisión, en el Pleno y cada vez que tenemos ocasión de hablar con ustedes, con usted como representante del Consorcio o con los responsables, en este caso, de la Consejería de Transportes del Gobierno de la Comunidad de Madrid.

Desgraciadamente, tengo que decirle una cosa, señor Valverde, las decisiones políticas que se toman -porque son políticas-, están basadas evidentemente en datos técnicos, por estudios que se pueden realizar de forma propia, ni siquiera hay que recurrir a estudios privados. El Consorcio tiene magníficos profesionales y magníficos técnicos que pueden realizar cualquier estudio que se les demande y se les solicite, y de hecho así ha sido a lo largo de mucho tiempo. Como le digo, esos estudios que se hacen, esos datos, esos informes técnicos tienen que configurar la opinión política de los que tienen la responsabilidad del transporte público, del transporte colectivo en la Comunidad de Madrid y en este caso en el municipio de Madrid, que son ustedes y es el Ayuntamiento de Madrid.

Y no me extraña que los trabajadores estén inquietos cuando, además del deterioro, como digo, del conjunto de los servicios que se prestan en el municipio de Madrid, escuchan sistemáticamente las palabras de la alcaldesa y del conjunto del equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid sobre el futuro de la empresa y sobre el futuro de los trabajadores. Así como por la opacidad con la que se están tomando las decisiones sobre, por ejemplo, la fusión con Madrid Movilidad; en qué va a quedar la tarifa de equilibrio que van a aplicar en este caso en la EMT; cómo se piensa financiar la EMT; cómo se van a financiar, si por kilómetro o por viajero; cómo se encuentra en realidad la salud económica de la EMT en este momento. Entiendo que usted, aunque dice que no puede y no debe hablar de esas cosas aquí, sí tiene que conocer esa realidad, porque no es lo mismo que el Consorcio Regional planifique con una EMT fuerte, funcionando y con un servicio de calidad, que con una empresa que no tiene ninguno de esos conceptos que le he mencionado anteriormente. Por lo tanto, me parece que es fundamental que se conozca, que se sepa, que haya transparencia en todo este proceso, porque, como hemos dicho, en la oposición no nos han dolido prendas ni nos duelen en decir que el transporte en la Comunidad de Madrid era uno de los mejores transportes que se podían conocer de cualquier ciudad, incluso a nivel internacional, pero hoy día, lamentablemente,

ya no podemos decir lo mismo; lamentablemente. Y creemos que eso puede ser todavía recuperable y puede serlo si las decisiones que se toman son otras a partir de ahora; políticas, evidentemente, porque las técnicas ya sabemos que ponen sobre el papel aquellos datos que, a veces, son obvios. Aunque todos también tenemos claro cómo se pueden obtener esos datos a la hora de que nos refrenden aquellas decisiones que sean tomadas con anterioridad; primero se toma una decisión y, luego, hay un informe técnico que lo avala; eso no es nuevo tampoco. Tampoco vamos a hablar en esta Comisión de ese tema en concreto.

Por lo tanto, señor Valverde, nos gustaría que nos dijera si usted conoce desde el Consorcio Regional en qué situación se encuentran en este momento las negociaciones para fusión de la EMT con Madrid Movilidad; cómo piensa usted que puede ser la mejor salida para la EMT. En el Consejo de Administración de la EMT les han hablado de un déficit brutal, un déficit que ni siquiera es suficientemente explicable, porque es un déficit contable -ahí hay datos que podrían ser perfectamente cuestionables-, y depende muy mucho de la decisión política que se tome desde el Consorcio; no digo técnica, sino política. No es lo mismo que se ponga una tarifa de equilibrio que se ponga otra; no es lo mismo que se compense a la empresa con un precio de viaje o que se compense con otro. Por lo tanto, como le decía, y teniendo en cuenta las múltiples quejas que creo que ustedes reciben desde el Consorcio y desde los ayuntamientos -y luego le mencionaré, para cuando usted comenta que los ayuntamientos participan de las decisiones-, le diré que en un ayuntamiento que me es muy próximo y familiar, puesto que he sido concejala hasta no hace mucho tiempo, que es el de Coslada, y nada sospechoso de estar gobernando en este momento por la izquierda sino que está gobernada este momento por el Partido Popular, en la página web oficial del Ayuntamiento derivan las quejas automáticamente al propio Consorcio Regional; ponen un enlace para que den explicaciones en este ayuntamiento sobre el déficit del servicio que se produce en el municipio. Por lo tanto, como verá usted, señor Valverde, no parece que a usted le hayan entendido bien cuando dice que negocia con los ayuntamientos o que negocia las condiciones de los recortes con los ayuntamientos.

Y, para finalizar, lo más terrible es que el último recorte que se ha producido sobre las líneas universitarias y sobre los servicios nocturnos y las últimas incorporaciones y enganches con los primeros horarios que se han puesto en marcha a finales del mes de enero, precisamente se plantean y se justifican porque lo vienen demandando sistemáticamente los trabajadores; algo que los trabajadores han desmentido categóricamente. Es una decisión que ustedes tomaron, que ha afectado, y mucho, a los servicios nocturnos de transporte, puesto que también se han recortado los servicios en metro; es una decisión que creemos que ustedes deben revisar, y, desde luego, cuando hablemos del tema de los servicios de las líneas interurbanas, veremos cómo ha, afectado todos los recortes que se han producido, que afectan de igual manera a la ciudad de Madrid y a los municipios más próximos de nuestro entorno. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Isabel. Tiene la palabra don José Manuel Franco, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **FRANCO PARDO**: Gracias, señor Presidente. Señor Gerente, usted sabe perfectamente que durante el verano pasado, durante el verano de 2013, se produjeron una serie de cambios en lo que es la estructura del Consorcio Regional de Transportes. Concretamente, ha habido un acuerdo en el que se cambia esta estructura, se crea una Dirección de Planificación Estratégica y Explotación y se crean además nueve áreas funcionales, entre las que se encuentra una específica dedicada a autobuses urbanos de Madrid. Nosotros suponemos que esta nueva estructura será para mejorar el funcionamiento que venía teniendo hasta ese momento el Consorcio. Cuando se toma una medida de estas características suele ser siempre para mejorar. Pero, viendo lo que está sucediendo últimamente, me da un poco de temor lo que puede pasar o lo que pueden suponer estas nuevas áreas funcionales, por si esto puede implicar –y perdone, porque pueda parecer casi un mantra en mi intervención- la preocupación por la posible reducción de personas con estas nuevas áreas funcionales, con esta nueva estructura que ha adoptado el consorcio. Porque no debemos olvidar, señor Gerente, pese a que usted asume la parte de responsabilidad que le toca, es verdad que no ha dicho que todo sea competencia municipal. Obviamente, el Consorcio tiene una gran responsabilidad sobre la EMT, pero hay un hecho evidente: que en los últimos años hay una reducción importante de coches de la EMT circulando por las calles de Madrid. Yo lo cifro en 387 menos; seguro que si usted entra en esta guerra de cifras me dirá que son menos. En fin, los usuarios notan que hay esa disminución y, sobre todo -yo lo noto particularmente-, en sábados y festivos, que es cuando más se nota esta reducción que se ha producido, porque a esto hay que añadir también la desaparición del búho metro, que suponía un 40 por ciento del transporte en las horas en que funcionaba; un 40 por ciento del transporte de Madrid se desarrollaba a través del búho metro, que también ha desaparecido.

Y me preocupa también profundamente que ustedes me hablen de una tercera fase; prometen una tercera fase y dicen que quieren eliminar duplicidades. Visto así, no parece que sea muy peligroso, pero, conociendo el lenguaje que utilizar a veces el Gobierno del Partido Popular, los eufemismos, cuando, por ejemplo, llama ajustes a los recortes, a mí lo de eliminar duplicidades me preocupa seriamente, porque esto puedo suponer nuevos recortes. De ahí la importancia de su intervención de hoy, señor Gerente, para que nos garantice que no va a haber nuevos recortes, nuevas supresiones de servicios en la EMT. Insisto, aunque no sea una competencia clara, concreta y única del Consorcio, el Consorcio tiene mucho que decir en este terreno.

Por otra parte, en junio de 2013 se firma un informe de conclusiones de una mesa de trabajo conjunta entre la empresa y el comité de empresa en la que se acuerda hacer llegar al Consorcio –ya la han hecho llegar- una propuesta de diez acciones que incluía la creación y modificación de algunas líneas, y creo que hasta este momento no ha habido ninguna respuesta por parte del Consorcio. Confírmelo si es así o, si tienen ya respuesta preparada, dígame en qué sentido va a ser; porque, además, eran una serie de propuestas muy interesantes. Había diez propuestas en las que se hablaba de la posibilidad de nuevas líneas, como he comentado; pero, además, se hablaba de otros temas muy importantes para el conjunto del transporte público de Madrid, como es, por ejemplo, la intermodalidad, que es una asignatura que tenemos pendiente, y como es, por ejemplo, el

tema de las plataformas reservadas. Se hablaba de todos estos temas, con lo cual creo que ese trabajo, o esa propuesta, merece una contestación por parte del Consorcio.

En diciembre se firma un convenio en el que se regulan las condiciones de adhesión del Ayuntamiento de Madrid. El Ayuntamiento de Madrid, pese a que usted ha hablado de su magnífica gestión, creo que no estuvo especialmente diligente a la hora de sumarse, pero bueno. Ha llegado; tarde, pero ha llegado. Saludamos su incorporación y ya está. No vamos a hacer alharacas de su magnífica gestión porque no es magnífica, desde mi punto de vista. De este acuerdo nos preocupa – usted estará pensando que al Partido Socialista de Madrid le preocupan demasiadas cosas, pero es que intentamos ponernos en la piel de los usuarios y de los trabajadores; de ahí nuestras preocupaciones- cómo se van a compensar las posibles desviaciones que va a haber, al alza o a la baja, en cuanto al número de viajes que se puedan producir; porque, claro, ahora se cambia el sistema. Usted sabe que antes se pagaba por número de viajeros y ahora es por número de viajes, por kilómetros recorridos. Aprovecho para preguntarle qué previsiones tienen en este terreno, qué previsiones tienen de kilómetros y qué previsiones tienen en cuanto al precio por kilómetro que el Consorcio va a aportar.

Hay otro documento, un acuerdo marco entre la EMT y el Consorcio Regional de Transportes, en el que se detallan algunas posibilidades de funcionamiento, en el que se detalla la letra pequeña de lo que le acabo de comentar; si ese documento está ya ultimado, nos gustaría tener acceso al mismo y también que el comité de empresa, como representante que es de los trabajadores, también tuviese acceso a dicho documento, señor Gerente.

También me gustaría que usted nos explicase –aunque no sea algo directamente relacionado con su gestión, sí tiene que ver con la EMT- cómo afecta la nueva ley de reforma local a los consorcios y, en este caso, al Consorcio Regional de Transportes de Madrid; concretamente, a las decisiones que van a tomar ustedes en el futuro sobre la EMT, porque, además, es significativo que, siendo la Empresa Municipal de Transportes de los pocos medios de transporte en la Comunidad de Madrid que no pierden viajeros –en el último año no pierde viajeros-, es curioso que, dada la situación de no pérdida de viajeros, se cambie el sistema, como antes ha comentado, pasando de pagar por número de viajeros a pagar un precio por kilómetro recorrido. Queremos que nos explique esta previsión para 2014 sobre los kilómetros y sobre el precio, y queremos que nos diga si desde el Consorcio tienen pensado acometer nuevos recortes y acometer reducción de personal de la Empresa Municipal de Transportes. Son temas que nos gustaría que usted nos explicase y sobre los que estamos esperando con mucha ansiedad sus respuestas. Nada más y muchas gracias.

EL Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don José Manuel. Tiene la palabra don José Cabrera, por el Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **CABRERA ORELLANA**: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Gerente, agradezco su presencia esta mañana y su amplia explicación, informando claramente de sus competencias y de las competencias del ente jurídico EMT, como un órgano independiente en el que, evidentemente,

tiene como tal su propia gestión. Por lo tanto, en contestación a lo que decía Izquierda Unida, el Consorcio tiene unas competencias y, por supuesto, la empresa tiene otras, compatibles; y lógicamente, cada uno tiene que dar cuenta de su responsabilidad. En este caso concreto del que estamos hablando, era una competencia del Consorcio.

Cualquier empresa, en cualquier circunstancia, tiene sus altibajos; lo vivimos día a día. Estamos en un momento en el que, por una serie de circunstancias, algunas externas, por la política de la globalización internacional, pero, por qué no decirlo, también porque el capitán del barco que tuvimos durante una serie de años en España nos llevó por un mal camino, y eso trae estas consecuencias. Y, ahora, me sorprende que el pirómano critique al bombero cuando tiene que romper la puerta para poder entrar a apagar el fuego. En este momento nos encontramos con esta situación: el Partido Popular está haciendo de bombero en una situación crítica, heredada claramente de una gestión nefasta durante una serie de años y, por más que nos duela reconocerlo, al final el día a día pone en evidencia la mala planificación que hicimos de nuestra economía nacional.

Lógicamente, Madrid es la más afectada por esta política y, en consecuencia, tenemos que seguir sufriendo día a día una situación difícil, situación difícil de la que no se escapan las empresas, ni las privadas ni las públicas. Tanto empresas privadas como públicas, en definitiva, trabajadores de uno u otro sector, están sufriendo la misma presión: la del descenso de la actividad económica que se ha producido y que, afortunadamente, quien entiende de economía dice que ya hemos tocado fondo y que, probablemente, ya estamos en el proceso de recuperación lenta y difícil y, lógicamente, el empleo tardará en verse.

Según estaba hablando, leía la intervención del Gerente y veía que en el año 2007 la EMT tuvo 455,4 millones de viajeros y en el año 2013, 404,2 millones de viajeros. A cualquier empresa pública o privada que se le presentaran estos números, evidentemente, se asustaría, porque es difícil conseguir cuadrar un presupuesto con una caída de ingresos tan espectacular como la que supone bajar un 11,25 el número de usuarios. Y lo público y lo privado no pueden ir por distinto camino, puesto que al final todos somos trabajadores y todos tenemos que tratar de conseguir que nuestra empresas, públicas o privadas, lleguen a final de mes y puedan pagar la nómina. Y lo que no puede ser es que la empresa privada, ante las dificultades, se tenga que buscar la vida y la empresa pública lo único que tiene que hacer es meter la mano en los bolsillos de los ciudadanos para sacar aquel déficit que se produce por su gestión. Eso tiene sus límites en todos los aspectos y algún día tendremos que empezar a tratar de la misma forma a un empleado público que a uno privado, porque, en el fondo, son dos personas que tienen que atender una unidad familiar, que tienen que llevar a su casa un sueldo y no puede haber privilegios en el sentido de decir: como mi empresa va muy mal, pero es una empresa pública, a mí que me cubran déficit, y si tu empresa va mal, como es privada, tú la cierras. ¡Eso no puede ser! Por eso hay que ser solidarios en estos momentos y, sobre todo, responsables.

A la hora de valorar los datos, vemos que el grado de ocupación de la EMT en el año 2007 era de un 48 por ciento y en este momento el grado de ocupación es de un 45. Eso también hay que

verlo desde la responsabilidad de la gerencia del Consorcio, de los trabajadores, que tienen que intentar que su empresa sea viable, que su empresa funcione y no tener la tranquilidad de decir: ¡no pasa nada! Luego, simplemente, nos aumentan la subvención y aquí no ha pasado más. Pues es que no hay de dónde sacar más subvención, porque hay un montón de sectores prioritarios: la sanidad, la educación e infinidad de cosas más, y todo el mundo dice lo mismo: a mí, que la empresa vaya bien o mal me da igual; luego pido más subvención, y se acabó.

Ustedes, como representantes políticos, cuando llegan los presupuestos es cuando se tienen que retratar y yo, que soy una persona que suelo aludir bastante a esto, cada vez que vienen fuera de los presupuestos aquí, a querer hacer "buenismo" político, a dar a todo el mundo la razón, a decir: yo también estoy de acuerdo contigo, ¡y contigo!, ¡y contigo!, y con todo el mundo. ¿Por qué en los presupuestos no dijeron que había que dotar una partida extraordinaria para apoyar, en este caso, a la EMT o a cualquier ente público que consideren que en este momento no cubre el déficit que tiene entre ingresos y gastos? ¡Ah, no! Eso, no. Solo en cada momento, y puntualmente, se va dando la razón a aquel colectivo que nos hace un planteamiento. Pero, claro, luego hay una responsabilidad: la nómina hay que pagarla el día 30. Esa es la responsabilidad que tienen los gestores, tanto del Consorcio como de la EMT, que tienen que hacerlo con una limitación presupuestaria, con menos recursos tanto en ingresos ordinarios como en la subvención recibida. Por eso tienen que hacer mangas y capirotos para poder sacar adelante un presupuesto difícil y escaso; desgraciadamente, más escaso, confiando en que cambie esa tendencia para que pueda haber una actividad económica que permita una mayor y mejor movilidad. En ese factor realmente entramos todos; es por eso por lo que llegan, y dicen: vamos a unificar los búhos y los búho-metro porque, de esa manera, conseguimos eliminar duplicidad de líneas y ahorrar no sé cuánto, y lo estamos viendo en el sistema de frenado de los trenes de metro porque ahorramos energía, y estamos intentando, como cualquier empresa, equilibrar los ingresos y los gastos, pero no pensando que los ingresos son infinitos, porque no por el hecho de que sea una empresa pública los ingresos son eternamente infinitos ya que los ingresos de lo público salen de los bolsillos de los ciudadanos y, en este momento, los bolsillos de los ciudadanos son de cristal, transparentes, y están vacíos y no dan para más.

Por tanto, ahora viene la segunda fase de ejercicio de responsabilidad por parte de todos: los trabajadores, que deben intentar que sus empresas se mantengan; los gestores, haciendo una economía como la que se está aplicando, y los partidos políticos desde la máxima responsabilidad a la hora de hacer el "buenismo" político, cuando toca, y de responsabilidad de gestión, porque nos afecta a todos.

Y esta es mi opinión con respecto a este tema, y lo único que me queda es felicitar no solamente a la EMT por ese esfuerzo diario y continuo que está haciendo de equilibrar ingresos y gastos en un escenario tan difícil como está siendo la reducción de la movilidad por la reducción, evidentemente, del uso del transporte, así como de nuestra economía de una manera dramática, y mientras no generemos empleo y actividad va a ser difícil que los trabajadores salgan de su casa para ir a trabajar, y eso es una responsabilidad de todos. Por lo tanto, insisto: no seamos tan críticos con aquellos que están resolviendo el problema que otros crearon. Nada más y muchas gracias.

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

El **GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Valverde Bocanegra): Gracias, Presidente. Quiero empezar agradeciendo al portavoz del Grupo Parlamentario Popular señor Cabrera su intervención y sus palabras de ánimo y aliento al trabajo que está haciendo mucha gente, muchos técnicos del Consorcio, muchos responsables de las distintas áreas, las empresas, los operadores, y también esta casa que, evidentemente, hace también su trabajo.

Quería aclarar algunas cosas, porque hay algunos comentario -supongo que con cierta intención- sobre que se eluden las responsabilidades o que se tiran balones fuera. No es así. El Consorcio tiene responsabilidad en el ámbito de la planificación del transporte, tiene responsabilidad a la hora de decidir las ofertas que se tienen que presentar en los distintos modos, pero no tiene responsabilidad en las relaciones laborales en las empresas operadoras. Eso lo hemos repetido doscientas mil veces, pero hay quien no entiende que es diferente. Probablemente, sigamos con el modelo sindical, pero entiendo que el Consorcio no es el Comité de Empresa de los operadores, ni este Parlamento lo es, y aquí tendremos que dar cuenta de la parte que nos corresponde a nosotros, que tiene que ver con la oferta, con la demanda y con la gestión económica que se hace de los recursos que ponen los madrileños a disposición del Consorcio a través de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, igual que a otros organismo autónomos o entes gestores, para prestar los servicios que tenemos obligación de dar.

Respecto a la planificación, no la rehuimos. Es verdad que la resolución de los ajustes, cuando se ponen líneas nuevas o se cierra alguna existente, o cuando se retira o aumenta algún servicio en alguna línea, evidentemente, sale firmada del Consorcio Regional de Transporte; basada, como bien decía la diputada del Grupo Parlamentario Izquierda Unida, en informes de los técnicos de la casa, y siempre justificada en el ámbito técnico y económico.

Dicho esto, en el ámbito de la ciudad de Madrid, cuando hablamos de la EMT, todas las decisiones que se toman en el Consorcio, que salen firmadas desde el mismo con las instrucciones de cómo se tienen que dar los servicios y cuáles son los estándares de calidad que se pactan con el ayuntamiento y con la EMT, se hacen siempre con diálogo con la empresa operadora y siempre con el acuerdo del Ayuntamiento de Madrid, para eso está establecida en la comisión delegada y es donde se aprueban todas las modificaciones que correspondan. Por lo tanto, tanto las dos Administraciones que tienen mayor presencia en el Consorcio, como son la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, participan de todas las decisiones y también la empresa operadora EMT participa en los estudios, porque también tiene magníficos profesionales que se dedican a estudiar y a hacer el seguimiento de su gestión, de su oferta, de su demanda y de los niveles de calidad para poder estar en permanente revisión para ver cómo se está operando, cómo se está prestando el servicio, qué niveles de calidad se están ofreciendo a los clientes, a los viajeros, que cerca de 1,5 millones de madrileños utilizan a diario el servicio de la EMT.

Por lo tanto, yo creo que no eludimos responsabilidades, pero sí quiero dejar claro que las decisiones en el ámbito laboral las toman los operadores, y por mucho que insistan en que es el Consorcio o es este foro el que tiene que dar cuenta de cuáles son las responsabilidades en el ámbito laboral, no tenemos absolutamente ninguna relación laboral; absolutamente ninguna. Cosa distinta que entiendo que, es verdad, las decisiones que se tomen pueden tener impacto en los presupuestos, y eso se traduce en gestión que tendrán que hacer los operadores EMT o Metro para arreglar sus números, y ahí hay maneras de resolverlo, como lo están haciendo; lo están haciendo bien todos los operadores. Están buscando fórmulas para incorporar nuevos ingresos; están buscando fórmulas de ahorrar en los gastos; están viendo cómo hacerlo más eficiente, como lo está haciendo toda la sociedad española, como lo está haciendo todas las empresas españolas. En momentos difíciles toca hacer ese esfuerzo, hacer ese ajuste, hacer probablemente un esfuerzo mayor de capacidad de imaginación para buscar soluciones y que entre todos consigamos, cuadrando los números, hacer el sistema sostenible, como en más de una ocasión se hace referencia en esta Asamblea; no se hace sostenible pidiendo más dinero sin más, como bien decía el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Yo creo que hay elementos comunes de los que todos hablamos; cada uno lo habla desde una perspectiva distinta, pero yo creo que cuando se tiene la responsabilidad de tomar las decisiones se ven las cosas de una manera probablemente distinta, es más difícil. Es mucho más fácil pedir, de eso no tengo ninguna duda; pedir sabemos hacerlo todos, pero luego hay que gestionar esas empresas, poder sacar adelante el día a día y seguir dando el servicio.

Como bien ha indicado el portavoz del Grupo Popular, la EMT en este momento tiene menor grado de ocupación en los autobuses que tenían en 2007. Y decía la diputada del Grupo Parlamentario Izquierda Unida que antes era muy bueno el servicio de transporte de la EMT y ahora es muy malo. Bueno, pues si es malo será porque tiene menos ocupación que la que tenía en 2007, porque, desde luego, ese es un indicador muy claro. Pasar del 48 al 45 por ciento de ocupación quiere decir que hay mucho margen de maniobra. Por lo tanto, entiendo que los operadores, incluido la EMT, tienen reserva de capacidad todavía para poder absorber la demanda que va a ir en aumento los próximos meses. Yo creo que el año 2013 fue cuando se tocó fondo en esa caída sistemática de demanda que lleva haciendo caer el número de viajeros en los distintos modos. Hay una curva que es muy fácil de ver: 2007-2013 y cómo van cayendo los viajeros. (*Mostrando unos gráficos.*) Este es el caso de la EMT. Sin embargo, en el ámbito de la producción, que tiene que ir siempre en paralelo con la evolución de la demanda, la producción no hay caído ni mucho menos en la misma proporción que ha caído la demanda. Incluso ha habido momentos en los que ha ido por encima, ha ido creciendo la producción cuando estaba cayendo la demanda. Y lo que se está haciendo es converger; eso es lo que entiendo que los gestores, los responsables de administrar los fondos públicos tienen que hacer: hacerlo eficiente y que sea sostenible. Y la mejor manera de hacerlo eficiente y sostenible es haciendo esfuerzos entre todos para que, entre otras cosas, se puedan dar noticias como las que hemos tenido este año, que es que, gracias al esfuerzo que han hecho todos los operadores –ya no es el Consorcio, sino también el esfuerzo de los operadores- en ahorrar, en mejorar sus modelos de gestión, y nosotros también en la parte de planificación del transporte y del servicios en los distintos modos, hayamos podido congelar las tarifas. Yo creo que esa es una buena noticia y un buen resultado del

trabajo de todos, de muchas personas, de muchas instituciones, de muchas Administraciones, y yo creo que también debíamos felicitar a todos los que han participado, incluidos a los trabajadores de estas empresas por el buen resultado que están consiguiendo.

¿Qué hay mucho por hacer? Sin ninguna duda. Queda mucho por hacer. Tendremos que seguir trabajando, tendremos que seguir estudiando oferta y demanda porque siempre hay modificaciones y no todas son a retirar servicio o disminuir recorridos. Hace unos meses hemos ampliado en Vallecas Villa una de las líneas que prestaba servicio para llegar al centro de salud, por ejemplo. No parece que haya protestado nadie por eso. Hemos hecho una fusión –y es verdad- de los sistemas nocturnos de redes de la EMT porque no tenía sentido, había una duplicidad. Hemos mejorado la red que atiende a la ciudad de Madrid y en este momento se están atendiendo barrios que antes de esta fusión no se estaban atendiendo por ninguna de las dos redes. Por tanto, se ha optimizado, hemos conseguido dar un mejor servicio, hemos conseguido atender a más madrileños con este servicio y además se ha conseguido generar algunos ahorros que vienen bien para los presupuestos públicos. Yo creo que, en líneas generales –cada uno con su discurso-, todos hablamos de cosas parecidas: tenemos que mejorar el transporte, que tenemos que hacerlo sostenible, que tenemos que mantener la calidad, y yo creo que esos pasos se están dando. Yo creo que desde la oposición no es fácil reconocer cuando se hacen bien las cosas, pero yo creo que el Ayuntamiento de Madrid y otros ayuntamientos que participan en el Consorcio, empresas públicas y empresas privadas y sus correspondientes trabajadores, están haciendo un buen trabajo, y ahí están los niveles de calidad, los niveles de satisfacción de los clientes y los resultados que han permitido, entre otras cosas, poder congelar las tarifas en el año 2014, que yo creo que es una magnífica noticia. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Valverde. Pasamos al cuarto punto del orden del día.

C-1433/2013 RGE.16598. Comparecencia del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, al objeto de informar sobre situación de las concesiones de las líneas de autobuses interurbanos. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

Para la introducción de la iniciativa, tiene la palabra doña Loreto Ruiz de Alda por un tiempo de cinco minutos.

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Valverde, nuestro Grupo ha solicitado esta comparecencia para hablar de la situación de las concesiones de las líneas de autobuses interurbanos porque hay muchas cuestiones alrededor de este tema que nos preocupan, incluso yo le podría decir que algunas nos alarman. Según la última Memoria disponible para el contribuyente correspondiente a 2011... Que ya les vale, señor Valverde. Le recuerdo que los más de 1.000 millones de presupuesto del organismo que dirige salen de los bolsillos de los

contribuyentes usuarios o no usuarios del transporte público y que todos deberían tener la posibilidad de conocer sus datos de una forma fácil y asequible, algo que, sin duda, les están negando.

Como decía, según la Memoria 2011, el conjunto de líneas interurbanas es explotado por 28 empresas diferentes al amparo de 30 concesiones administrativas; concesiones administrativas que vienen de antiguo y que se prorrogaron en 2009, días antes de la entrada en vigor del Reglamento comunitario 1370/2007, que hubiera supuesto la licitación de las concesiones, abriéndose a la competencia. Sobre esto tengo una primera cuestión. ¿Cuántos años llevan prestando las concesionarias actuales este servicio, señor Valverde? Prórrogas que fueron objeto de un interesante informe por parte de la Comisión Nacional de la Competencia en el que, entre otras cosas, señala: "La Comisión Nacional de la Competencia discrepa totalmente tanto de la filosofía que subyace en dichas actuaciones como de las condiciones concretas que, en muchos de los casos, se aplican a las prórrogas. La Comunidad de Madrid, por mucho que el señor Pradillo lo negara, es; prórrogas, por cierto, que están siendo investigadas por la Comisión Europea, que en un escrito dirigido al Gobierno de España nos invita a remitirle nuestras observaciones. Le agradeceré que nos confirmen en qué línea ha respondido la Comunidad de Madrid y si tienen alguna información sobre el desarrollo de este expediente.

También quiero referirme a la modificación introducida por la Ley de Acompañamiento que permite a la Comunidad de Madrid aplicar una fórmula de liquidación al operador de kilómetro por viajero, independientemente de lo que señala el título concesional. Por lo que yo tengo entendido, para Europa está muy claro que modificar las condiciones de una concesión supone un nuevo contrato. ¿Estaríamos en ese supuesto, señor Valverde? ¿Sería entonces necesario licitar las concesiones?

Por último, quiero referirme a la liquidación que hacen ustedes a los diferentes operadores de este servicio; porque si estamos todos de acuerdo en que descifrar la factura de la luz es ciertamente complejo, no se pueden ustedes imaginar lo que es descifrar las liquidaciones a los operadores del Consorcio Regional de Transportes. Según el cierre del ejercicio presupuestario de 2012 al que tuve acceso en sus oficinas y del que tengo aquí una copia, por si le interesa, a respuesta de una petición de información de mi Grupo, en la página en la que detallan las necesidades de compensación tarifaria en el apartado "Concesiones por carretera", que incluye también a urbanos de otros municipios pero, como usted sabe, no pesan lo suficiente como para distorsionar mucho el dato, tenían un presupuesto de 348 millones de euros y acabaron pagando 603 millones de euros; esto es, 255 millones de euros más, señor Valverde. Este mismo informe que yo leí decía, refiriéndose a los interurbanos, que las necesidades presupuestarias han presentado desviaciones significativas como consecuencia de una estimación inicial errónea. ¿A usted esto le parece normal, señor Valverde? A nosotros, desde luego, no, y le pedimos que nos lo explique; sinceramente, espero que sea usted convincente. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE:** Muchas gracias, doña Loreto. Tiene la palabra don Jesús Valverde por tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Valverde Bocanegra): Gracias, señor Presidente. Señora Ruiz de Alda, creo que hay una serie de aspectos muy distintos que tienen que ver con esta comparecencia, tienen que ver con la prestación del servicio, tienen que ver con el origen de los títulos concesionales, con las fórmulas de liquidación o con memorias de ejecución presupuestaria de ejercicios anteriores.

Intentando aclarar por pasos alguna de las dudas o preguntas que hacía S.S., debo decirle que hay concesiones que tienen su origen a principios del siglo XX y hay concesiones más recientes; hay de todo. Hay concesiones hechas en distintas épocas y con distintos Gobiernos, incluidos compañeros de su partido, y prórrogas también hechas por distintos Gobiernos, incluidos también compañeros de su partido; por lo tanto, entiendo que no tendrá ninguna dificultad.

Estos contratos se hicieron en 2009, por diez años, tras una aprobación de una iniciativa que se debatió en esta Asamblea que, por unanimidad, fue aprobada para poner en marcha un plan de modernización que abarcaba muchos aspectos del sistema de transporte interurbano en la Comunidad de Madrid; y para garantizar el buen desarrollo de ese plan ambicioso de mejora y modernización, se entendió necesario dar un mínimo de estabilidad en el tiempo a esas concesiones que pudiera permitir, entre otras cosas, la amortización de las importantes inversiones que eso suponía. Eso es algo que, repito, fue debatido y discutido en esta casa, en el Parlamento de Madrid, y fue aprobado por unanimidad.

Como consecuencia de ello, Madrid dispone del mejor sistema de transporte interurbano. Cuenta con la mejor flota de autobuses que se puede tener. Madrid tiene cerca de 2.000 autobuses que prestan servicio interurbano, y todos los que se han incorporado en estos últimos años cuentan con la más alta tecnología en cuanto a sistemas de eficiencia energética y también de emisiones de elementos contaminantes. Se han producido unas mejoras también importantes en los sistemas de ayuda a la explotación de los sistemas de transporte interurbano que permiten tener información en tiempo real de todo lo que está ocurriendo en la red, dónde están los autobuses o qué incidencias pueden tener. En cuanto a las dudas que en algún momento se planteaban sobre si se prestaban todos los servicios que se prorrogaban o no, evidentemente, entiendo que había un control, un seguimiento y una inspección que garantizaba eso, pero ahora no tenemos ninguna duda; ahí queda registrado dónde está cada vehículo en cada momento y, por lo tanto, la producción en ese aspecto está absolutamente controlada.

Hablaba de la investigación de la Comisión Europea sobre las prórrogas. Lo que sí le puedo decir es que de Madrid no dice nada, y no dice nada porque hay concesiones que se prorrogaron en España, que sí pone en cuestión la Unión Europea, y lo único que se pide a Madrid es que aclare las inversiones que se estaban haciendo, pero no discute ni pone en cuestión en ningún momento la prórroga de Madrid porque sí la considera establecida y hecha conforme a derecho. Entiendo que no le guste la respuesta, pero eso es lo que hay. Por lo tanto, en la respuesta lo que se cuenta es que el plan está en fase de desarrollo, como contemplaba esa prórroga, y que, en todo caso, no había ninguna justificación que aportar. En el caso de otras comunidades sí decía claramente en ese primer

informe preliminar de la Comisión Europea que tenían dudas de que hubieran sido hechas conforme a derecho, en tiempo, en forma y en plazo, pero no es el caso de Madrid.

Ha habido –y es verdad- un cambio en la ley conocida como Ley de Acompañamiento de Presupuestos de la Comunidad de Madrid, aprobada en la Asamblea a finales del mes de diciembre, en la que se permite pagar a los operadores públicos por kilómetro. Eso nos va a permitir tener un mayor control del gasto. Uno de los problemas a los que usted se ha referido, esas divergencias que se pueden producir en los presupuestos, entre lo que se planteaba y se producía, entre otras cosas tiene que ver con las enormes diferencias que había en la producción o en la previsión de costes. Con este modelo que se ha planteado vamos a tener absolutamente amarrado el presupuesto y no vamos a estar al albur de lo que ocurra con la producción ni con la oferta. Tenemos capacidad de reserva suficiente en el sistema para poder absorber la demanda y lo que pretendemos es darle esa continuidad, esa mejora en la prestación del servicio, sin que tenga que repercutir, como esperamos que ocurra, entre otras cosas, a partir de ahora, con una remontada del número de viajeros que nos llevaría, probablemente, a subir de manera importante las necesidades presupuestarias para atender el pago de todos esos aumentos de demanda en distintos operadores; entre otros, los operadores privados, que también hacen su trabajo. Por lo tanto, creo que es una decisión acertada la que se plantea en ese cambio que aprobó esta Asamblea para poder retribuir a los operadores públicos, porque los incentivos están planteados en el ámbito de la calidad, es decir, en la prestación, en el nivel de calidad de servicio prestado, apartando la dificultad presupuestaria que tenía de sacar la bola de cristal y saber cuántos viajeros íbamos a tener a lo largo del año, que podría producir, tanto hacia arriba como hacia abajo, unas importantes desviaciones presupuestarias.

Con esto queda garantizado, queda amarrado, y entiendo la parte de las dudas jurídicas de la concesión; independientemente de que guste más o guste menos. A nosotros, en principio, la concurrencia nos gusta, pero parece que, para plantear esos ambiciosos planes -que están dando buenos resultados, porque, repito, tenemos la mejor flota y la mejor información posible del transporte interurbano-, tendía, entre otras cosas, que pasar necesariamente por esa prórroga. Por tanto, creo que en su momento fue una buena decisión, que yo me he encontrado, pero creo que era una buena decisión que está dando sus resultados y los seguirá dando. Muchas gracias.

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

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Muchas gracias, señor Valverde, por su intervención, aunque la información que me ha facilitado no me ha convencido. He de decirle que con un coste de 600 millones de euros ya podemos tener los interurbanos más exquisitos del mundo mundial, desde luego.

En relación a la prórroga de las concesiones, no voy a extenderme mucho en este asunto porque está en Bruselas. Usted dice que no se hace mención a ello, pero mención se hace y por eso

han tenido que contestar, pero bueno. Bruselas sigue su curso y, cuando nos diga, ya volveremos a hablar sobre el asunto. Solo me queda decir que espero que no nos cueste todavía más de lo que nos están costando estas prórrogas.

Sí voy a referirme a los títulos concesionales actuales y a qué ha ocurrido desde su ratificación. Pero antes déjeme exponerle algo que sí me han pedido algunos usuarios que les transmita, que tiene que ver con la revisión de las rutas que han hecho, porque, en algunos casos, por ejemplo, en las líneas 661 y 631, los usuarios están teniendo que ir de pie. Tenía entendido que esto no era posible, pero leyendo los títulos concesionales, hay un punto denominado "Autorización para transportar viajeros de pie" en el que se admite esa posibilidad, siempre previa autorización del Consorcio Regional de Transportes, que fijará además el número de plazas en esa situación.

Me gustaría que me confirmara que esto es así, que están autorizados a ir de pie y, en el caso de que sea así, cuántas autorizaciones tienen concedidas. A lo mejor usted no puede darme ese dato ahora, pero no se preocupe si no me lo puede decir; ya preguntaré por ello. Por otro lado, en el caso de que no se pueda ir de pie, me gustaría saber qué medidas se están tomando para que este tipo de situaciones no se produzcan.

Y vamos al tema que yo quería tratar hoy aquí: los títulos concesionales y las liquidaciones a los operadores. Los títulos vienen de una prórroga de 2009 –usted lo ha comentado-. Podríamos discutir mucho sobre el procedimiento, pero ese tampoco es el tema. Yo tengo aquí un título concesional, el de la empresa Llorente -lo tengo porque lo solicité mediante una petición de información y ustedes me lo facilitaron-, y quiero hablar del punto 3: condiciones de carácter económico. Según el título, de una forma más o menos resumida, se fija que la retribución al concesionario tiene dos periodos definidos. Hay un periodo transitorio, de 2010 a 2011, en el que la liquidación sería el resultado de aplicar los kilómetros producidos por el ingreso unitario por kilómetro. El ingreso unitario por kilómetro del primer año venía decidido en cada título en función de una serie de parámetros, que imagino que el Consorcio había dado como válidos; aunque no estaría mal que me explicara cómo asegura que los costes son correctos, porque, claro, podría pasar que estuviéramos pagando ineficiencias de las empresas privadas. De 2012 en adelante, la liquidación sería el resultado de aplicar el ingreso unitario por viajero por el número total de viajeros de la concesión. Al igual que en el caso anterior, el ingreso unitario por viajero del primer año venía definido en cada título, también en función de una serie de parámetros. Ambos ingresos unitarios, a lo largo de la concesión debían ser equivalentes para viajeros y costes operativos estándar fijados en el año de referencia, que era el año 2008. Para lograrlo, se actualizaban en función de dos índices: uno, que actualizaba los costes de personal, mano de obra en reparaciones y carburante, principalmente, y otro, el llamado IPK, un índice importante a la hora de analizar estas liquidaciones, que mide la relación entre viajeros y kilómetros.

Claro, que esto es lo que decía el título concesional, porque el Consorcio decide, primero, prorrogar el periodo transitorio hasta 2013, y con la ley de acompañamiento deciden que las liquidaciones serán por kilómetro, o por viajero, según les convenga. Ya nos ha anunciado que van a

aplicar el pago por kilómetro, el pago por producción, lo que para mi Grupo, en principio, es una desvirtualización completa de las concesiones actuales, entre otras cosas, porque el riesgo para el empresario, que ya era poco, desaparece por completo. Además, genera confusión, es muy poco transparente, y pone de manifiesto algo que a mí me sorprende: ustedes entienden que cuantos más viajeros, más pagan, y no quieren. Pues, a lo mejor, cuantos más viajeros, mejor para todos; a veces no entiendo muy bien ese razonamiento.

También quiero decirle que a nosotros no nos parece mal el pago por producción; de hecho, creemos que podría ser positivo a la hora de liquidar a los concesionarios, pero lo que nos parece una mala opción es hacerlo con estas concesiones. Si quieren ustedes pagar por producción, saquen de nuevo las concesiones a concurso, que liciten, y al que tenga el precio más barato se lo pueden ustedes adjudicar; pero lo que están haciendo ahora, para nosotros, es un despropósito. Y quiero demostrarles que su argumento de que el pago por kilómetro les permite controlar el gasto no es cierto, porque vamos a ver qué ha pasado con la evolución de los gastos desde el año 2009, en que se empezó a pagar por kilómetro. En 2009, las necesidades de financiación de las aportaciones del Consorcio a las concesiones por carretera son –siempre según datos de su informe anual, que es el que yo tengo- 396 millones de euros; en 2010 –según también el informe anual de aquel año-, 370 millones de euros; en 2011, y sin ninguna variación aparente, la cifra asciende a 500 millones de euros. Respecto a este incremento de 139 millones de euros, que llama poderosamente la atención, mi Grupo formuló una pregunta al Consorcio, y la respuesta que nos dieron fue que en 2010 los operadores ingresaban directamente los importes obtenidos por la venta de títulos propios, mientras que desde 2011 estos importes los ingresaba el Consorcio, y luego procedía al abono de las cantidades correspondientes.

Hoy pienso que lo que me contestaron fue una milonga, porque el título concesional dice exactamente lo contrario. En cualquier caso, diga lo que diga, de repente llega 2012 -en el que no había ningún cambio- y, según el cierre que le he comentado antes, las necesidades de compensación tarifaria son de 603 millones de euros. O sea, que llevamos años pagando por kilómetro y cada vez hacemos menos kilómetros; sin embargo, cada vez pagamos más. Yo, sinceramente, creo que esta partida está absolutamente descontrolada, Ya no sé si es pagamos más por menos, si menos por más, si menos por menos o qué por qué. Desde luego, Señor Valverde, yo por la confianza que le tengo, le agradecería que nos explicara qué está pasando realmente con los interurbanos y cuánto nos están costando. Nada más y muchas gracias.

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

La Sra. **MORENO MARTÍNEZ**: Gracias, señor Presidente. Señor Valverde, nuevamente, vamos a hablar ahora del servicio de transporte por superficie y, en este caso, vamos a dedicar un tiempo –del que disponemos, que no es mucho tampoco- al tema de los interurbanos.

Como ha dicho la portavoz de UPyD responsable de estos temas en esta Comisión de Transporte, es cierto que estas concesiones vienen de antiguo; algunas, efectivamente, han sido renovadas, compensadas, modificadas, y cada una ha tenido su trayectoria, realmente no muy clara ni muy justificada en muchos casos. Se han hecho negociaciones en función de la necesidad de prestar el servicio de una determinada manera, y de eso se han ido aprovechando también –desde mi punto de vista y del de Izquierda Unida- las distintas concesiones o empresas concesionarias de las distintas zonas, que, en algunos casos, se trata más de sagas familiares que de empresas al uso que pudieran competir en mercados abiertos.

Desde nuestro punto de vista, se han reducido los usos del servicio interurbano. También es cierto que desde hace tiempo nosotros venimos repitiendo una y otra vez que el problema fundamental cuando hablamos de las distintas modalidades de pobreza es la falta de trabajo; es un problema de crisis económica en la Comunidad de Madrid que ha llevado a que mucha gente que se desplaza en distintos modos de transporte público ha tenido que dejar de usarlos bien porque no se desplaza para ir al trabajo bien porque sus recursos no se lo permiten y tiene que ir buscando fórmulas alternativas.

De todas maneras, mientras que el transporte en superficie tiene un tratamiento, ustedes desde el Consorcio Regional –y por eso le decía antes que, desde nuestro punto de vista, está todo muy relacionado- utilizan al usuario del transporte sin ningún tipo de pudor. Es decir, el Consorcio Regional quiere potenciar el uso del transporte en superficie y dificulta, reduce y recorta los servicios en el suburbano, en el metro. Cuando entendemos que el servicio de superficie debe ser potenciando, como se plantea, porque ha recuperado –por lo que se ve, por los últimos datos de que disponemos- usuarios, ha ido en detrimento del metro, porque realmente parece que en este momento se está recuperando el uso del transporte urbano en superficie en el municipio de Madrid por la complejidad que está teniendo el servicio del metro. Pero eso no se produce en los interurbanos, primero, porque se han reducido sustancialmente los servicios que llevan el transporte a los distintos municipios de la Comunidad de Madrid, se han reducido en expediciones, se han reducido en horarios y se han reducido en condiciones, cuestiones que hemos denunciado aquí con algunos ejemplos. Tengo aquí una relación de las últimas quejas recibidas en nuestro Grupo sobre los recortes que han sufrido esos municipios –y voy a ser muy rápida-, citaré algunos: San Fernando de Henares, Torrejón de la Calzada, Parla, Fuentidueña de Tajo, Leganés, Getafe, Mejorada del Campo, Coslada, Alcalá de Henares, Torreldones, Collado-Villalba, Manzanares el Real, Navalcarnero, Rivas-Vaciamadrid y un largo etcétera. Y digo que todos estos municipios no consideran que hayan pactado con ustedes ni hayan podido intervenir de una forma clara, en las condiciones de ese nuevo servicio del que iban a disponer. De hecho, algunos de estos municipios, como le digo, han aprobado mociones de las que han participado todos los Grupos, incluidos los del Gobierno. Le he mencionado todos estos porque aquí hay Gobiernos de todos los colores. No es verdad que los alcaldes se sumen a la marea de protestas, es que entiendo que si un político está del lado de aquellos ciudadanos a los que representa no puede consentir que en casos como el de Getafe –que ya hemos mencionado aquí en otros momento y que trajimos a esta Comisión- de repente las personas del municipio de Perales o de Getafe vean reducidos sus servicios para asistir al hospital de referencia o tenga que hacer unos

transbordos cuando se trata de personas que cuando van a un hospital –y lo hemos dicho muchas veces- no están en las mejores condiciones físicas precisamente para andar haciendo recorridos tortuosos.

También se nos dice –a mí se me ha llegado a decir en algún momento- que, claro, es que la gente primero hace las viviendas de desarrollo residencial y luego quieren que les pongan el transporte, y, claro, eso no puede ser así de fácil. Vamos a ver, la responsabilidad de la planificación estratégica de la Comunidad de Madrid la tiene la Comunidad de Madrid, que aprueba los planes generales, que pasan por aquí una serie de cuestiones que ustedes deben relacionar unas con otras. Si ustedes aprueban unos desarrollos residenciales, evidentemente, tienen que tener igualmente claro que van a tener una exigencia de dotaciones, llámense como se llamen: educación, sanitarias, servicios sociales, infraestructuras, servicios públicos y transportes. Por lo tanto, no pueden sorprenderse de que luego los vecinos que van a habitar esos núcleos residenciales quieran tener transporte. Claro, nos hemos encontrado a veces que sus decisiones son como “la yenka”, que hacen un tren y luego lo quitan porque no sirve para nada y lo tienen que quitar; hablamos, por ejemplo, del tren a la Warner, o la desaparición del proyecto inicial de Torrejón, o el de Móstoles-Navalcarnero, del que ayer mismo hablábamos en el Pleno; desde luego, cuando la portavoz del Partido Popular habla de “buenismos” y “malismos”... ¡Hombre, es que nosotros, la oposición, no somos responsables de las decisiones que toman ustedes desde el Gobierno! Y si entierran 120 millones en Móstoles, 80 en la Warner, etcétera, evidentemente, no nos pueden responsabilizar a nosotros; la responsabilidad es de quien toma esas decisiones, que, por lo que se ve, no son muy acertadas. Claro, eso hay que repercutirlo porque hay que pagarlo y hacer frente a ello. Hay muchas decisiones que se están tomando que corresponden a épocas de alegrías, y no hablamos ya solo de los Gobiernos perversos, malvados y esas cosas que nos dicen. No; estamos hablando de decisiones muy recientes tomadas por muchas de las personas que todavía en este momento se sientan, como responsables, en el Gobierno.

Nos acusan de no haber hecho propuestas. La oposición ha hecho propuestas en esta Cámara y la oposición ha presentado modificaciones a los presupuestos, enmiendas; hemos hecho propuestas para que se dotara de unos mayores recursos al Consorcio Regional con el fin de que pudiera operar en mejores condiciones, y no se han tenido en cuenta, porque se han priorizado otras cosas. Evidentemente, la decisión política la toma el Gobierno, en este caso, el partido que gobierna, y a usted, en su faceta de político, a la vez, responsable técnico del Consorcio, le toca asumir y ejecutar; así de claro. Yo le entiendo, señor Valverde, pero hay que asumir las responsabilidades. Por tanto, nosotros creemos que, efectivamente, hay que revisar esas decisiones. Se han mencionado cosas respecto a las prórrogas. No me voy a extender en ello; mi compañera de UPyD ha sido muy exhaustiva. Hay quejas por la reducción de los servicios interurbanos, ya que, por ejemplo, en algunas expediciones hay usuarios que se quedan en tierra, que no pueden entrar; no les dejan subir, porque en unos casos -no sé por qué criterios-, no se puede viajar de pie y en otros casos sí se puede. Entiendo que cuando se dice que no se puede viajar de pie y los dejan en tierra es porque debe ser así, pero, claro, hasta una hora después no sale el siguiente autobús.

Ahí se han incrementado frecuencias de forma importantísima en muchos de estos municipios que he mencionado y en otros; en cualquier caso, se han reducido las frecuencias de una manera absolutamente sustancial en muchos, muchos municipios. Cuando ustedes dicen que casi no se usa, hay municipios de la Comunidad de Madrid en los que van cuatro o cinco personas en el autobús. Resolver esa situación, prestar un servicio determinado a las personas que deben comunicarse en la Comunidad de Madrid es algo que ustedes deben intentar, con un autobús que lleve a cuatro personas, con un microbús o de otra manera. Hay veces que dicen: es más sencillo pagarles un taxi. Algunos de ustedes me lo han dicho en algún momento: sería incluso más económico pagarles un taxi que poner un autobús. Bien, ustedes deben tener claro que el derecho a la movilidad y a un servicio es un derecho que tienen los madrileños, al que deben ustedes dar respuestas desde las posibilidades que se tengan, evidentemente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya finalizando.

La Sra. **MORENO MARTÍNEZ**: Perdón, ya acabo. Pero como desde Izquierda Unida entendemos que ustedes están invirtiendo en cuestiones que pueden ser perfectamente susceptibles de no ser ejecutadas en este momento y, sin embargo, deben atender prioritariamente a las personas en una situación de crisis como la que además estamos viviendo, deben ser atendidas en mayor medida por los poderes públicos. Por eso les pedimos que reconsideren esa decisión que han tomado -desde nuestro punto de vista, dura y equivocada- de reducir los servicios interurbanos en la Comunidad de Madrid.

Quiero hacer simplemente una alusión. No debería, porque a lo mejor luego quiere contestar el señor Cabrera, pero no estamos hablando de un ejercicio de "buenismo" o "malismo" sino de un ejercicio de cinismo, el que usted normalmente utiliza en estas sesiones; porque, claro, cuando nos cuenta lo de que nosotros decimos que solamente queremos público... Ustedes se presentan a unas elecciones y les dicen que van a hacerles el metro, cosa que luego no pueden mantener; que van a hacerles no sé qué carretera que no van a poder hacer; que van a hacer no sé qué. Ustedes digan lo que van a hacer. A lo mejor consiguen ustedes unas mayorías aplastantes o no les vuelven a votar nunca más. Solo les digo que sean sinceros. Desde luego, la responsabilidad en la generación de empleo y en que la gente pueda salir de esta crisis económica, como usted ha dicho, es de todos y básicamente de ustedes, que tienen la obligación de gobernar. Simplemente quiero decir esto, con todos mis respetos, señor Cabrera. Muchas gracias a todos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Isabel. Tiene la palabra don José Manuel Franco, del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **FRANCO PARDO**: Gracias, señor Presidente. Quiero plantear dos cuestiones relacionadas con el tema, pero previas. Una de ellas es que antes, el señor Gerente, el señor Valverde no me ha dicho si nos iba a hacer llegar el famoso acuerdo marco entre el Consorcio y la EMT en el que se reflejan los datos económicos y el intercambio -por así decirlo- en materia económica entre estos dos organismos. Confío en que, en aras a la transparencia -espero mucho de usted en ese

terreno-, nos haga llegar al menos a los Grupos Parlamentarios dicho acuerdo marco. Creo que sería importante y seguro que contaremos con ello.

La segunda cuestión previa que quiero comentar tiene que ver con el autobombo y propaganda que hacen los diputados del Grupo Popular respecto a la congelación de tarifas para 2014; y quiero comentarlo porque me duele especialmente, ya que ustedes olvidan que hace escasamente dos meses mi Grupo Parlamentario tuvo el honor de defenderlo. Defendió una proposición no de ley en la que pedíamos la congelación de las tarifas del transporte público, y el Partido Popular, haciendo uso de su legítima mayoría, votó en contra. En fin; bromas, las justas. Por otra parte, hay que tener en cuenta que en los últimos diez años las tarifas subieron el doble del IPC en la Comunidad de Madrid; hay que situar las cosas en su justo lugar.

En lo que se refiere a este tema concreto y puntual del orden del día, estoy bastante de acuerdo con lo que ha dicho la portavoz de UPyD, doña Loreto Ruiz de Alda. Estoy de acuerdo en muchas cosas casi siempre y luego tengo la desgracia de que casi nunca votan las propuestas que hace mi Grupo, pero en fin; en este caso concreto, como no hay que votar, estamos de acuerdo en casi todo.

Simplemente quiero comentarle, señor Valverde, que me daría por satisfecho si en este tema concreto ustedes cumplen a rajatabla el Reglamento 1370/2007 del Parlamento y del Consejo Europeo. Ahí se establecen una serie de recomendaciones; yo creo que son muy sensatas, pero tengo mis dudas sobre si ustedes siguen a rajatabla las recomendaciones que ahí se establecen.

Por otra parte, le voy a hablar de un tema conceptual, en el que sé que nunca estaremos de acuerdo, afortunadamente, porque yo no soy de la opinión de Fukuyama, del fin de las ideologías; yo creo que todavía hay diferencias entre izquierda y derecha, conservadores y progresistas, etcétera. Nunca estaremos de acuerdo porque nosotros veremos siempre –es tan respetable su postura como la nuestra- el transporte público en términos de rentabilidad social y la derecha, los conservadores, ven el transporte público más en términos economicistas. Ya digo, es tan respetable una posición como la otra, pero es imposible que aquí llegemos a un acuerdo. ¿Por qué digo esto? Porque si lo trasladamos al tema que estamos tratando, es evidente que los concesionarios buscan antes su beneficio, su interés particular, económico, empresarial, que para eso están, que el bien público, que el bien de los ciudadanos. Para eso están las Administraciones, en este caso, el Gobierno de la Comunidad y los Ayuntamientos: para exigir determinados comportamientos a esas concesionarias. Esa es la labor que no debe abandonar nunca un buen Gobierno que se precie de ser un buen Gobierno. Hay un dicho muy popular –en el que a mí no me gusta incurrir, pero que ahora saco a colación- que dice que el que hace la ley, hace la trampa. Bueno, suponiendo que el nuevo modelo sea mejor que el anterior, no es lo mismo que para hacer determinados viajes una empresa coloque un autocar de 50 plazas que un microbús, y puede hacerlo. El número de kilómetros es el mismo, pero el número de viajeros que se desplazan es la mitad. Por eso les exijo que estén ustedes, señor Gerente, muy vigilantes, porque esas prácticas se pueden dar y pueden dar lugar a situaciones como que haya gente que tenga que dejar pasar un autobús y esperar al siguiente porque este venga

abarroto o que tengan que esperar más de una hora en las paradas, ocasionando algún altercado de carácter de orden público; se ha dado el caso, concretamente en Torreldones, si mal no recuerdo, en el que ha tenido que intervenir la fuerza pública ante la situación que se produjo, porque los usuarios protestaban, se molestaban ante la falta de un medio de transporte en pleno siglo XXI.

Las dificultades presupuestarias seguramente obliguen a tomar este tipo de decisiones; ahora, yo siempre le digo, a pesar de ser tachado de "buenismo" o de demasiado idealista o de lo que sea, siempre digo que las Administraciones Públicas tienen que garantizar –y remarco mucho la palabra garantizar- un transporte público de calidad para todos los ciudadanos, independientemente de su poder adquisitivo e independientemente de la zona, de la Comunidad, en este caso, en la que viva. Ahí siempre nos encontraremos y siempre contarán con el apoyo del Partido Socialista de Madrid. Nada más y muchas gracias.

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

El Sr. **CABRERA ORELLANA**: Muchas gracias, señor Presidente. Hay un dicho que dice: ¡qué bien se crían los hijos de la vecina! Normalmente lo suele decir una soltera que no tiene hijos. Esto suele pasar muchas veces en política, ¿verdad? ¡Qué fácil es decir lo que hay que hacer, pero cuando uno tiene la responsabilidad de hacerlo, no lo hace! Tengo aquí una nota que dice textualmente: cuando el Partido Popular llegó al Gobierno de la Comunidad de Madrid, el contrato programa del Consorcio con el Estado, con Borrell de ministro, nos obligaba a subir los precios de las tarifas por encima del IPC cada año. A lo mejor cuando gobiernen, no son tan sociales y miran más el equilibrio del sistema. ¡Claro! Cuando dejen de ser solteras y tengan que cuidar sus propios hijos, a lo mejor la cosa cambia y se dan cuenta de que no es tan fácil. Cuando yo hablo de "buenismo" político quiero decir lo que digo, y es que qué fácil es hablar desde la barrera, pero cuando se está abajo, en la plaza, las cosas son completamente diferentes.

Y claro que hay diferencias ideológicas, ninguna duda de que las hay, pero en cosas tan elementales como la concepción que tenemos de la economía global. Porque, claro, si yo, en el bloque donde vivo, tengo un vecino que trabaja en un ayuntamiento y otro que trabaja en el quiosco de prensa de la esquina, a la hora de tratarles esta sociedad lo hace de forma distinta. El del ayuntamiento tiene la protección de lo público y, por lo tanto, es intocable, y por lo tanto no puede alterarse su economía, sino todo lo contrario, las garantías tienen que ser del cien por cien; y el señor del quiosco de la esquina, si vende más o menos periódicos el problema es suyo y, si no vende, que cierre el quiosco. Eso me parece insolidario, y creo que una sociedad tiene que ser solidaria; por supuesto, con el empleado público, pero también con el ciudadano que está en el mercado libre, pasando mucho frío, porque ve que realmente la única manera de subsistir es equilibrando los ingresos de la empresa en la que trabaja con los gastos. Creo que ya tenemos que empezar a ser todos españoles de la misma clase; no puede haber cortesanos, que están bajo el paraguas de lo público, y que el resto de los ciudadanos se busque la vida.

En el caso concreto del que estamos aquí hablando, las concesiones no son sospechosas de nada. Son empresas que legítimamente desarrollan una actividad, que como consecuencia de esa actividad tienen que tener unos controles, no solamente públicos sino, en este caso, también por parte de la persona que le paga los honorarios, que en este caso es el Consorcio, que toma, como es lógico, las medidas necesarias para conseguir que se preste el servicio adecuado, y que los vehículos sean los adecuados, y no tiene por qué haber trampas. Las empresas privadas no son sospechosas de nada. ¡De nada! Lo diga quien lo diga. ¡De nada! Serán sospechosas las personas, pero nunca las empresas. Y puede ser igual de sospechoso el gerente de una empresa privada que el concejal de urbanismo de una entidad pública, o, por supuesto, que el funcionario de turno del departamento de urbanismo de esa entidad pública. Por lo tanto, vamos a dejar de poner bajo sospecha, porque la generalidad no es cierta. Cuando generalizamos, perdemos la razón, y cuando decimos que si los altos o los bajos, o los gordos o los delgados, o los policías o los guardias civiles, entramos en una serie de contradicciones. Eso ya no vale, creo que hay que ir caso a caso, para, en cada momento, ir resolviendo lo que se produzca. Por lo tanto, me parece lamentable que pongamos bajo sospecha a las empresas privadas por el hecho de ser privadas y que pongamos en cuestión la gestión por parte de quienes en este momento están administrando los bienes públicos, que es el Consorcio, que tiene como responsabilidad administrar esos bienes de la mejor manera.

Como ha podido comprobar, en mi intervención anterior no he hablado de la congelación de tarifas. Creo que es una obligación que tiene en este momento el Gobierno de la Comunidad de Madrid. Me parece que es una obligación, como me parece que lo es que intente bajar los impuestos a los ciudadanos; también es una obligación que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid. Como también tiene la obligación de evitar los abusos por parte de quien los cometa, ya venga de lo público o de lo privado. Como también tiene la obligación de enfrentarse como corresponde a sindicatos o no sindicatos, o a colectivos que quieran ejercer la fuerza y la presión para conseguir privilegios; también tiene que tener esa responsabilidad y esa obligación, y también lo tiene que hacer. Porque, si no, podemos acabar como los famosos controladores aéreos, personas que con una diplomatura de tres años terminaban ganando 400.000 euros al año porque, si no, no había tráfico aéreo. Hasta que llegó alguien, en este caso, un ministro socialista, a quien reconozco la valentía de poner las cosas encima de la mesa y decir: esto es inadmisibile. No por el hecho de que tengas una fuerza sindical o una fuerza estratégica en un momento determinado puedes llevar a esta sociedad a la carrera, hasta el hecho de que un controlador aéreo pueda ganar 300.000 o 400.000 euros al año, lo que 30 cirujanos. Eso no puede ser. Y eso es lo que hay que hacer en un momento determinado, cuando se tienen responsabilidades políticas como las que tiene el señor Valverde, aquí presente: equilibrar para que se pague lo que hay que pagar, se gaste en lo que hay que gastar, se controle lo que haya que controlar, y no crear ni la más mínima sombra de duda de que esto es así.

Yo he sido testigo durante el tiempo que llevo en esta Asamblea de que cuando venía el anterior gerente del Consorcio se iba de aquí con un ramo de flores todos los viernes. ¿Por qué? Porque ustedes estaban permanentemente lanzando flores y elogios a la magnífica gestión que se estaba llevando a cabo, y no ha cambiado; ha cambiado a mejor, si me lo permiten, porque hemos conseguido prestar los mismos servicios, o mejores, en una situación mucho más difícil, con muchos

menos recursos. Y yo, como ciudadano, lo que quiero son gestores públicos que no gasten sin límite, que gasten lo justo y necesario.

En cuanto al tema de si es social o no el transporte, evidentemente, no hay nada más social que conseguir mejorar nuestro medio ambiente, por ejemplo. Esa es una de las cosas a las que doy un valor enorme. En el momento que la movilidad sea a través de los servicios públicos y en transporte colectivo, vamos a conseguir mejorar muchísimo el ambiente que respiramos. Para mí es fundamental que lo hagamos. Solamente por ese motivo de salud sería suficiente para que potenciáramos, como no puede ser de otra manera, el transporte público; pero lo que no podemos cambiar es que el transporte público es una correa transmisora de una situación económica que en cada momento se está viviendo, y en este momento no se está viviendo la mejor, y ahí se refleja. Y les puedo asegurar que en cuanto que empiece a aumentar el trabajo –como espero que así sea pronto-, verán ustedes como estas cifras cambian. Y entonces nos daremos cuenta de lo fantástico que ha sido tener gestores que han sabido gestionar la pobreza y la crisis, porque la riqueza la gestionan todos. Y ahí tenemos esos ayuntamientos que, cuando ha venido el primer escollo, automáticamente han saltado por los aires con unas deudas multimillonarias, porque lo que estaban haciendo era gastar sin límite, a manos llenas, como un borracho en una taberna cuando ya pierde el control. Y cuando ha llegado la hora de la verdad, nos hemos dado cuenta de que ahí es donde están los buenos gestores. Porque el buen gestor no es el que perjudica a cuarenta para beneficiar a uno, sino el que perjudica a uno para beneficiar a 40 y eso es lo que está haciendo el Partido Popular en el Gobierno.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Valverde Bocanegra): Gracias, señor Presidente. Señorías, como antes, quiero empezar agradeciendo al señor Cabrera su intervención y la defensa de lo que él entiende que son las buenas prácticas que se deben llevar a cabo desde los distintos ámbitos donde hay responsabilidad de gestión y de administrar los dineros públicos.

Hemos vuelto a tener una comparecencia con dos aspectos muy diferenciados, por un lado, la parte jurídico-económica del origen de las concesiones y, por otro, la oferta y la demanda y las dificultades que eso ha podido generar, y es verdad en algunos casos en alguna línea o en algún punto concreto de la extensa red que tiene el servicio público que se presta y se coordina desde el Consorcio Regional de Transportes. Es verdad que ha podido haber alguna disfunción en algún momento puntual cuando se iniciaron algunos cambios de horarios. No es verdad que haya esperas de una hora de un autobús a otro con personas esperando en las paradas. Eso no es verdad, y saben ustedes que no lo es. Es verdad que en algún caso, cuando pasa una expedición que va llena, hay que esperar a la siguiente que pasa en dos, tres o cuatro minutos, como pasa en la ciudad de Madrid cuando llega un autobús en hora punta, que solamente se produce en una franja horaria muy reducida de la mañana, que es cuando todos queremos viajar –casi, casi, digo- a la misma hora, y se

producen aglomeraciones, que no son fáciles de resolver. Fuera de esos tiempos de espera, que es verdad que en algún momento se han podido producir, está absolutamente ajustada.

De hecho, igual que hablábamos antes de la EMT de que tenía una capacidad o reserva importante de transporte todavía, en el caso de los interurbanos es mayor. En el caso de los interurbanos estamos hablando de que en el año 2007 había un nivel de ocupación medio del 44 por ciento, y en este momento, al cierre de 2013, es del 33 por ciento la capacidad media de la red de autobuses interurbanos. Eso quiere decir que, a pesar de esos ajustes..., que en unos casos –igual que ha pasado con la EMT- ha sido fusión de líneas y, en otros, ha sido recorte de algún recorrido, se ha hecho menor recorrido; en algunos casos se ha podido eliminar alguna línea, pero en otros se han puesto líneas nuevas o se han prolongado servicios más allá de donde llegaban antes. Por lo tanto, en ese universo de cambios que ha tenido como consecuencia una reducción del número de kilómetros producidos, que es el parámetro que medimos para hablar de producción para garantizar y para establecer la oferta, ha habido un ajuste, y en ese ajuste importe es donde tienen el riesgo, entre otras cosas, los operadores privados. Porque dicen: no tiene ningún riesgo. El principal riesgo es que si cae la demanda, cae la oferta, y la oferta la regula la Administración, en este caso la regula el Consorcio Regional de Transportes, y, por lo tanto, su facturación cae espectacularmente. Y cuando vean la Memoria de 2013 -ya está publicada y no sé cómo no está aquí; en todo caso, remitiremos las memorias que se aprobaron el año pasado correspondientes al ejercicio 2012-, podrán comprobar cómo ha habido una caída en las liquidaciones a los operadores de transporte como consecuencia de los ajustes y en la reducción de kilómetros que han tenido que dar. Por lo tanto, tienen ese riesgo de, a menor demanda, menor oferta y, por lo tanto, menor facturación, y también tienen el otro, que es que, si no cumplen con los parámetros de calidad, también habrá las correspondientes penalizaciones. Por lo tanto, tienen ese doble riesgo: lo tienen que hacer y lo tienen que hacer bien, y si no lo hacen bien, no cobrarán lo que esperan y, si no tenemos la suficiente demanda, pues en algún caso verán cómo también su factura se ve reducida.

En el caso que se reiteraba de la duda de los títulos concesionales y de su transparencia o si estaba en cuestión su origen, le repito a la señora Ruiz de Alda que el escrito de la Comisión Europea no lo pone en cuestión, así como sí lo hace en otras comunidades autónomas. En el caso de la Comunidad de Madrid no pone en cuestión la prórroga; sí pide alguna información complementaria de cómo se está desarrollando ese contrato, pero no pone en ningún momento en cuestión esa prórroga que fue fruto, repito, de una decisión unánime que tomó esta Asamblea de Madrid hace ya unos cuantos años; si no recuerdo mal debió ser en el año 2009, con carácter previo al plan de modernización y a la ampliación de contratos. Lamento no saber de memoria todos los títulos concesionales y las condiciones de cada uno de sus apartados y qué es lo que contemplan, pero las revisaremos. Es verdad que hay determinadas líneas que sí tenían en origen autorizada poder transportar viajeros de pie y otras que no, y también dependiendo del tipo de autobús, del tipo de clase –eso es un tema técnico de industria, y tiene que ver con el control que Tráfico tiene que hacer, en este caso, la Guardia Civil, o los servicios de policía municipal en los ámbitos urbanos de la utilización de los vehículos-, hay vehículos que pueden llevar viajeros de pie y vehículos que no. En el caso de los urbanos y de algunos interurbanos eso es posible, y en otro tipo de vehículos,

independientemente de cómo estuviera el título concesional, no permite la normativa propia de ese vehículo, la que lleva asociada, el transporte de pasajeros de pie. Nadie cuestiona que en los autobuses de la EMT o de cualquier otro autobús suburbano vayamos de pie, no parece que sea un problema; evidentemente, si circulan por autopistas, la cosa cambia, y no es el caso, estoy convencido de que no es el caso.

Hablamos de los tiempos de espera. Esos tiempos de espera no son ciertos, supongo que será una leyenda urbana. Es verdad que se han producido puntualmente en el origen en el mes de octubre o noviembre cuando se cambiaron algunos horarios porque hubo en algunos casos algún error en la comunicación o no llegaron a tiempo las informaciones a los vecinos y a las propias paradas donde se estaba dando la información de las modificaciones de esos horarios; todo eso quedó absolutamente corregido en el ejercicio pasado entre el mes de octubre y de noviembre. En este momento el nivel de ocupación, como decía antes, está mucho mejor, dependiendo de cómo cada uno lo quiera ver. Desde el punto de vista de la eficiencia, peor, pero desde el punto de vista del confort está mejor el nivel de ocupación, que ha bajado del 44 a aproximadamente el 33 por ciento. Hay más expediciones hoy que en 2007 y, sin embargo, el número de viajeros que había en 2007 con respecto a 2013 ha caído más de un 20 por ciento. El ajuste de kilómetros, es decir, la producción que había en 2007 y la producción que ha habido al cierre de 2013 tan solo ha caído un 8 por ciento; es decir, entre lo que ha caído la demanda y lo que ha bajado la oferta aún está a un tercio de distancia; es decir, ocho puntos de ajuste de oferta con respecto a 23 o 24 puntos de caída de demanda, que ha pasado de 260 millones de viajeros a 204 millones de viajeros. Creo que se ha hecho un gran esfuerzo de estudio, porque hay miles de líneas afectadas; no es un tema sencillo porque hay unas 400 líneas matrices, pero, luego, como bien saben SS.SS., muchas de estas líneas tienen sublíneas o recorridos alternativos en función de los horarios. Ese universo tan importante que llega a tener 3.190 itinerarios distintos hace que haya mejor oferta, mejor servicio del que teníamos en 2007. Son datos fríos, y luego cada uno puede tener la percepción que quiera y que entienda, y dependiendo de las ganas de jalearse más o menos, se pueden interpretar los datos, pero, desde luego, los datos fríos, en número de expediciones, producción y oferta estamos en estos momentos mejor de lo que estábamos en 2007 en cuanto a términos de prestación de ese servicio.

En términos económicos, el ajuste que se ha producido y el cambio en el criterio en la retribución de los operadores nos va a permitir, como decía antes, controlar mejor el gasto y poder reaccionar inmediatamente cuando haga falta hacer algún ajuste a la baja o al alza, pero sabiendo de verdad dónde está el control. Por supuesto, tenemos el máximo interés como Administración -en este caso, como autoridad del transporte-, desde el Consorcio y desde los distintos operadores, en que cuantos más viajeros haya, mejor. Lo que no queremos es que eso dispare los costes a los usuarios y que, como consecuencia de que haya más viajeros, tengamos que subir tarifas o subir impuestos. Como eso no es lo que buscamos, queremos hacer más eficiente el sistema para que podamos tener ese magnífico servicio que ya tiene Madrid.

Hablamos de la utilidad y la rentabilidad social del transporte público, pero los que ha apostado de verdad por el transporte público creo que no hay ninguna duda de que han sido

sucesivos Gobiernos del Partido Popular. En 1995 había cien kilómetros de metro y hoy hay trescientos; se ha triplicado la red de metro. Hoy tiene acceso a una estación de metro prácticamente toda el área metropolitana, y en 1995, no; eso sí, había mucho discurso, es verdad. Había un discurso reiterado de la apuesta por el transporte público, pero no había ni un duro que lo apoyara; sin embargo, durante unos cuantos años se ha producido un esfuerzo importante de los distintos Gobiernos del Partido Popular, que han mejorado las infraestructuras, las redes, los servicios y la movilidad. El número de viajeros que tiene hoy el sistema público es infinitamente más alto que el que había en 1995. Es verdad que desde 1985, año en que se creó el Consorcio, hasta 1995, hubo también un incremento porque se empezaron a integrar los sistemas, porque se empezó a hablar de intermodalidad –como aquí se ha dicho- y se empezó a trabajar en la buena dirección; pero cuando se produce de verdad un salto importante en cuanto a la prestación de esos servicios apoyados en realidades, que se miden primero, en presupuesto y segundo, en realidades de infraestructuras terminadas, es a partir de 1995. Por eso tenemos una de las mejores redes de metro que uno pueda tener y tenemos uno de los mejores sistemas de transporte y, además, un sistema de transporte razonablemente barato cuando uno lo compara con los precios y los costes que tiene en otras áreas metropolitanas que pueden ser similares a la de Madrid.

Aquí hay una fuerte subvención. Se ha hecho referencia al objetivo de cobertura que había en 1995. En este momento, estamos en coberturas superiores al 50 por ciento de la subvención respecto al coste de los servicios que se prestan. Creo que eso es, de verdad, defender y apostar por el transporte público; es querer que esto siga funcionando; es querer seguir creciendo; es querer poner los medios que se traducen en estos resultados, y también ayudar, en cierta medida, en todo lo que podamos a otro factor al que distintos Grupos han hecho referencia en esta comparecencia: ayudar a hacer más saludable el entorno en el que nos movemos eliminando contaminación, porque el transporte público será un sistema más eficiente y menos contaminante que el transporte individual. Así que en ese camino de mejora que tendremos que seguir, en ese camino de seguir ajustando, reforzando e inspeccionando... Porque una de las claves fundamentales de la Administración es tener un control y una inspección exhaustiva para evitar esos abusos, esos fraudes o esas desviaciones que no proceden, que hay que perseguir, hay que buscar y al que la hace, que la pague. Ese es el objetivo y en eso espero que nos encontremos y que en todo lo que puedan también nos ayuden.

Respecto al contrato programa, por el que empezaba el señor Franco, no está aún finalizado; en cuanto esté terminado lo pondremos a su disposición. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias por su comparecencia. Pasamos al último punto del orden del día.

— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** —

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

(Eran las trece horas y doce 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