

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 590

14 de abril de 2014

IX Legislatura

---

## COMISIÓN DE PRESUPUESTOS, ECONOMÍA Y HACIENDA

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Jesús Miguel Dionisio Ballesteros

Sesión celebrada el lunes 14 de abril de 2014

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-111/2014 RGEF.680.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª Míriam Villares Gonzalo, diputada del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo contribuye el Gobierno de la Comunidad de Madrid al mejor conocimiento de la artesanía y, en particular, a la apertura de nuevos canales para la comercialización de los productos artesanos madrileños.

---

**2.- PCOC-504/2014 RGE.3797.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Rosalía Gonzalo López, diputada del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre balance de las actuaciones desarrolladas por el Gobierno Regional para potenciar al sector artesano.

**3.- PCOC-505/2014 RGE.3798.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Gema Sanz Sanz, diputada del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre objetivos que persigue el Gobierno Regional con la puesta en marcha de las campañas inspectoras de comercio en 2014.

**4.- PCOC-470/2014 RGE.3346.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Fernando Díaz Robles, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre las campañas de inspección de consumo que ha programado para 2014 la Dirección General de Consumo.

**5.- PCOC-256/2014 RGE.1276.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Jesús Miguel Dionisio Ballesteros, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre las iniciativas que se han tomado desde el Consejo de Gobierno en materia de subcontratación para cumplir los compromisos adquiridos con la asociación AMAEXCO para mejorar la situación actual de los subcontratistas de nuestra Comunidad.

**6.- PCOC-164/2014 RGE.821.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Jesús Miguel Dionisio Ballesteros, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre las nuevas iniciativas que se están realizando desde el Consejo de Gobierno para facilitar la reubicación de la fábrica de INDRA de Aranjuez.

**7.- C-339/2013 RGE.3040.** Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Economía y Hacienda, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre acciones desarrolladas por su Consejería en el sector de la automoción Comunidad. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

**8.- Ruegos y preguntas.**

## SUMARIO

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 6 minutos. ....	32577
— <b>Modificación del orden del día:</b> retirada de los puntos primero, segundo y tercero, PCOC-111/2014 RGEF.680, PCOC-504/2014 RGEF.3797 y PCOC-505/2014 RGEF.3798. ....	32577
— <b>PCOC-470/2014 RGEF.3346. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Fernando Díaz Robles, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre las campañas de inspección de consumo que ha programado para 2014 la Dirección General de Consumo.</b> ....	32577
- Interviene el Sr. Díaz Robles, formulando la pregunta. ....	32577
- Interviene la Sra. Directora General de Consumo, respondiendo la pregunta. ....	32577-32578
- Intervienen el Sr. Díaz Robles y la Sra. Directora General, ampliando información. ...	32578-32579
— <b>PCOC-256/2014 RGEF.1276. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Jesús Miguel Dionisio Ballesteros, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre las iniciativas que se han tomado desde el Consejo de Gobierno en materia de subcontratación para cumplir los compromisos adquiridos con la asociación AMAEXCO para mejorar la situación actual de los subcontratistas de nuestra Comunidad.</b> ....	32579
- Interviene el Sr. Dionisio Ballesteros, formulando la pregunta. ....	32580
- Interviene el Sr. Director General de Política Financiera, Tesorería y Patrimonio, respondiendo la pregunta. ....	32580-32583
- Intervienen el Sr. Dionisio Ballesteros y el Sr. Director General, ampliando información.....	32583-32585
— <b>PCOC-164/2014 RGEF.821. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Jesús Miguel Dionisio Ballesteros, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre las nuevas iniciativas que se están realizando desde el Consejo de Gobierno para facilitar la reubicación de la fábrica de INDRA de Aranjuez.</b> ...	32586

- Interviene el Sr. Dionisio Ballesteros, formulando la pregunta. ....	32586
- Interviene el Sr. Viceconsejero de Economía, Comercio y Consumo, respondiendo la pregunta. ....	32586
- Intervienen el Sr. Dionisio Ballesteros y el Sr. Viceconsejero, ampliando información.....	32587-32589
<b>— C-339/2013 RGE.3040. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Economía y Hacienda, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre acciones desarrolladas por su Consejería en el sector de la automoción Comunidad. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>	<b>32589</b>
- Interviene el Sr. Ruiz López, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	32589-32590
- Exposición del Sr. Director General de Industria, Energía y Minas. ....	32590-32594
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Velasco Rami, el Sr. Ruiz López, el Sr. Dionisio Ballesteros y el Sr. Oficialdegui Alonso de Celada.....	32595-32605
- Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los señores portavoces.....	32605-32607
<b>— Ruegos y preguntas. ....</b>	<b>32607</b>
- No hubo ruegos ni preguntas. ....	32607
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 56 minutos. ....	32607

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

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de esta Comisión de Presupuestos, Economía y Hacienda. Antes de pasar a desarrollar el orden del día, quiero preguntar a los portavoces de los Grupos Parlamentarios si va a haber alguna modificación en el mismo. *(El señor Oficialdegui Alonso de Celada pide la palabra.)* Tiene la palabra la el señor Oficialdegui.

El Sr. **OFICIALDEGUI ALONSO DE CELADA**: Gracias, señor Presidente. El Grupo Parlamentario Popular retira del orden del día los puntos primero, PCOC 111/14, segundo, PCOC 504/14, y tercero, PCOC 505/14.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Presidente. ¿Hay algún inconveniente al respecto? *(Denegaciones.)* No habiendo ningún inconveniente, se acepta esta modificación del orden del día; con lo cual, el punto cuarto pasaría a ser el primer punto a desarrollar.

**PCOC-470/2014 RGE.3346. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Fernando Díaz Robles, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre las campañas de inspección de consumo que ha programado para 2014 la Dirección General de Consumo.**

Va a contestar a la pregunta la señora Directora General de Consumo. Para la formulación de su pregunta, tiene la palabra el señor Díaz Robles.

El Sr. **DÍAZ ROBLES**: Gracias, señor Presidente. Buenos días. Señora Directora General, ¿qué campañas de inspección de consumo ha programado para el año 2014 su Dirección General?

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Tiene la palabra la señora Directora General.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CONSUMO** (Pérez Merino): Gracias, señor Presidente. Señorías, para este año, y al objeto de dar cumplimiento al mandato contenido en la Ley 11/98, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, la Dirección General de Consumo ha programado un total 23 campañas de inspección, dos más que en 2013. Estas 23 campañas programadas se llevan a cabo sin perjuicio de aquellas otras actuaciones que realiza la Dirección General para el control de los productos, bienes y servicios que, sin obedecer a una programación previa, se ponen en marcha para atender determinadas reclamaciones o situaciones que se producen.

Dentro de las campañas programadas, seis se van a llevar a cabo en el marco de colaboración con la Agencia Española de Consumo, Seguridad Alimentaria y Nutrición, en la que están presentes y participan todas las comunidades autónomas, y el resto corresponde a la programación regional que dirige y organiza la Comunidad de Madrid con su propio personal y, en algunas de estas campañas, con la participación de las entidades locales. En estos casos, los protocolos de actuación se elaboran por la Dirección General de Consumo con el fin de homogeneizar criterios en toda la región.

Dentro de las campañas nacionales previstas para el año 2014 la Comunidad de Madrid va a participar en las siguientes: en primer lugar, en la campaña de disfraces, caretas y máscaras, incluidas las infantiles; se van a realizar un total de 50 muestras en relación con estos productos. En segundo lugar, la de gasolinas y gasóleos, campaña que se justifica por las reclamaciones presentadas por los consumidores y cuyo objetivo es comprobar la adecuación del combustible a las especificaciones legales. En tercer lugar, una campaña sobre las empresas de servicios funerarios, respecto a la información que se le da al consumidor, la publicidad y las condiciones de contratación. En cuarto lugar, el control de los servicios de tarificación adicional, línea de voz y mensajerías, servicios de SMS Premium y concursos de televisión; el objetivo es controlar la información recibida por el consumidor para que sea veraz, eficaz y completa, y determinar la existencia de posibles abusos en el acceso telefónico y la práctica comercial. La quinta campaña es la inspección sobre centros de depilación láser, en la que van a participar distintos ayuntamientos. Y la sexta y última campaña nacional es la de inspección de artículos de puericultura; es la segunda fase, pues esta campaña se desarrolla en el marco de una acción conjunta entre varios países miembros de la Unión Europea, concretamente en el Foro Europeo para la Aplicación de la Legislación sobre Seguridad de los Productos.

Por lo que respecta a las campañas de programación regional, se van a realizar un total de diecisiete: siete sobre empresas y diez sobre productos. Las campañas sobre empresas son: el control de ofertas y promociones de empresas de telefonía, las cláusulas abusivas en entidades bancarias, la contratación de préstamos en entidades no bancarias, las ventas fuera de establecimiento, los establecimientos de alquiler de vehículos sin conductor, el control de las páginas web de las empresas de aerolíneas y, por último -la séptima-, el control de establecimientos de "Compro oro". Las campañas sobre productos van a ser: el etiquetado de productos textiles; la campaña de comercio electrónico; el control de garantía de productos; la seguridad de productos y la inclusión en la red de alerta de todos aquellos productos que tengan un riesgo sobre la seguridad de los consumidores; la toma de muestras sobre artículos textiles infantiles, que se va a realizar en colaboración con el centro de investigación y control de la calidad o el laboratorio de Barajas; la tradicional campaña de Navidad que se hace todos los años en esas fechas; el control de aparatos eléctricos y bienes de uso doméstico; la publicidad en alquileres de vivienda; control de defectos constructivos en vivienda, y, la última, el control de vivienda de segunda mano en entidades bancarias. Muchísimas gracias, señorías, Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Tiene la palabra ahora el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **DÍAZ ROBLES**: Gracias, señor Presidente. Señora Directora, hoy ha venido usted a hablarnos de las campañas de inspección durante este ejercicio 2014. Su Dirección General ha venido desarrollando y desarrolla actuaciones de control e inspección de los productos, bienes y servicios destinados a los consumidores. Las actuaciones de inspección y control de calidad las lleva sobre todo tipo de productos, bienes y servicios, comprobando que se adecuan a la legalidad en cuanto a sus características técnicas, higiénico-sanitarias, de seguridad y comerciales, así como que se ajusten a las expectativas que puedan motivar su adquisición, derivadas de las descripciones realizadas en su

presentación, publicidad y precio. Las actuaciones de inspección y control que durante el año 2014 se van a llevar a cabo serán preferentemente sobre aquellos productos, bienes y servicios considerados de uso común, como puede ser el caso de disfraces, caretas y máscaras para niños, gasolinas y gasóleos, empresas de servicios funerarios, sector de telecomunicaciones, centros de depilación láser y artículos de puericultura, campaña esta última que desarrolla en el marco de una acción conjunta entre varios Estados miembros de la Unión Europea.

Observamos que la programación regional de la que usted nos ha informado incide directamente en sectores comerciales bastante demandados en la actualidad gracias al gran abanico de productos que ofrecen, como pueden ser el control de ofertas y promociones en empresas de telefonía, las cláusulas abusivas en entidades bancarias, la contratación de préstamos con entidades bancarias o empresas no bancarias, ventas fuera de establecimiento, alquileres de vehículos sin conductor, aerolíneas en sus páginas web y establecimientos de "Compro oro". También queremos destacar las campañas de inspección sobre productos, preferentemente en sectores comerciales, como pueden ser las relacionadas con el etiquetado de productos textiles, comercio electrónico, publicidad en alquiler de viviendas o defectos constructivos en viviendas. Por último, queremos destacar el control e inspección que van a realizar este año a entidades bancarias en lo concerniente a la compraventa de viviendas.

Su Dirección General –lo he dicho siempre que usted ha intervenido en esta Comisión- funciona y funciona bien. Viendo el Plan de Inspección de 2013, que supuso un 60 por ciento más que el año anterior, y viendo lo que usted nos ha dicho sobre el Plan de Inspección 2014, que supone un 10 por ciento más que el año 2013, con 135 expedientes, multas por un valor de 762.000 euros y más de 100.000 productos retirados del mercado por inseguros o por peligrosos, este Grupo se da por satisfecho, señora Directora, y la anima a seguir con este control en materia de Consumo para proteger a todos los consumidores madrileños. Muchísimas gracias, señor Presidente, señora Directora General.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Muchas gracias, señora Directora General, por su presencia. (*Pausa*).

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Buenos días. Antes de pasar a la pregunta que va a realizar el diputado Jesús Miguel Dionisio, ruego al señor Director General que ocupe su lugar en la mesa. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-256/2014 RGE.1276. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Jesús Miguel Dionisio Ballesteros, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre las iniciativas que se han tomado desde el Consejo de Gobierno en materia de subcontratación para cumplir los compromisos adquiridos con la asociación AMAEXCO para mejorar la situación actual de los subcontratistas de nuestra Comunidad.**

Buenos días, señor Director General; bienvenido a esta Comisión. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista Jesús Miguel Dionisio Ballesteros para realizar la pregunta.

El Sr. **DIONISIO BALLESTEROS**: Muchas gracias, señor Presidente. ¿Qué iniciativas se han tomado desde el Consejo de Gobierno en materia de subcontratación para cumplir los compromisos adquiridos con la asociación Amaexco para mejorar la situación actual de los subcontratistas en nuestra Comunidad?

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Director General.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE POLÍTICA FINANCIERA, TESORERÍA Y PATRIMONIO** (Moreno Casas): Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señores diputados y señoras diputadas. Agradezco esta pregunta del portavoz del Grupo Socialista. En el marco de las competencias que tiene la Dirección General de Política Financiera, Tesorería y Patrimonio está la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, que es la que establece cuál es el marco de contratación de la Comunidad de Madrid. A ese efecto, tuvimos dos reuniones de trabajo con Amaexco los días 11 y 19 de abril de 2013 y, como fruto de estas dos reuniones con Amaexco, se han producido cambios en los marcos de contratación en la Comunidad de Madrid, con fechas 15 de octubre de 2013 y 11 de abril de 2014, que paso a comentarles, dentro del marco de las competencias regionales, puesto que un aspecto fundamental que está tras la pregunta del portavoz del Grupo Socialista tiene que ver con el posible pago directo a los subcontratistas por parte de las empresas contratistas y esto tiene que ser modificado por la normativa estatal, lo que se podrá hacer dentro de dos años si se implanta la directiva que permite esa posibilidad que antes no se permitía.

Para centrar el tema he de decir que la Comunidad de Madrid lo ha incorporado en las modificaciones que se han producido en materia de subcontratación en el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, incluyéndolas en los pliegos informados por la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, cuya utilización está recomendada a sus órganos de contratación; esto es desde el 15 de octubre de 2013. Esta Ley 14/2013, de apoyo a los emprendedores y su internacionalización, que se publicó en el BOE 233, de 28 de septiembre de 2013, puso en vigor una serie de novedades que venían recogidas en el artículo 228 bis, que se traspone a la Ley de Contratos, relativas a la comprobación de los pagos a los subcontratistas o suministradores, que recogen la posibilidad de que las Administraciones Públicas y demás entes públicos contratantes puedan comprobar el estricto cumplimiento de los pagos que los contratistas adjudicatarios de los contratos públicos han de efectuar a los subcontratistas o suministradores que participen en ellos. Para la mencionada comprobación los contratistas remitirán al ente público contratante, cuando este lo solicite, relación detallada de los subcontratistas y suministradores que hayan perfeccionado su participación en el contrato, junto con las condiciones de subcontratación o suministro de cada uno de ellos que guarden relación directa con el plazo de pago. Asimismo, a solicitud del ente público contratante, los contratistas deberán aportar justificante del cumplimiento de los pagos a subcontratistas y suministradores una vez terminada la prestación,

dentro de los plazos de pago legalmente establecidos que les sean de aplicación. Estas obligaciones se incluirán, en su caso, en los pliegos de condiciones o en los contratos y en los anuncios de licitación, y tendrán la consideración de condiciones esenciales de ejecución, cuyo incumplimiento, además de las consecuencias previstas por el ordenamiento jurídico, permitirá la imposición de las penalidades que a tal efecto se contengan en los pliegos; es decir, esta obligación que hay en el artículo 228 bis del texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la Comunidad de Madrid la traspone y lo que hace es aprobar un nuevo formato de pliegos, que están ya en vigor desde el 15 de octubre de 2013, en el que se incorporan todos estos aspectos. En concreto, se habla de que hay un acuerdo de 15 de octubre de 2013 de la comisión permanente de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa: las adaptaciones oportunas en los modelos de pliegos de cláusulas administrativas particulares que están publicados en el portal de la contratación pública de la Comunidad de Madrid; esto se hace con gran agilidad teniendo en cuenta que se trata de un órgano colegiado de carácter consultivo.

En materia de subcontratación, ya en los pliegos de la Comunidad de Madrid se incluyeron en todos los modelos de pliegos las siguientes modificaciones: en el apartado de penalidades de la cláusula 1, que regula las características del contrato, se añadió un subapartado para recoger las penalidades por incumplimiento de los pagos a los subcontratistas o suministradores. En la cláusula relativa a las penalidades por incumplimiento de obligaciones contractuales, hay un nuevo párrafo indicando que el incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 228 bis del texto refundido, además las consecuencias previstas por el ordenamiento jurídico, permitirá la imposición de las penalidades que a tal efecto se especifiquen en el apartado correspondiente de la cláusula 1 del pliego. Y en la cláusula relativa a la subcontratación, en la que, además de indicar que el adjudicatario del contrato podrá concertar con terceros la realización parcial del mismo siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 227 del texto refundido, quedando obligado al cumplimiento de los requisitos y obligaciones establecidos en los artículos 228 y 228 bis del mismo texto legal, se añade un párrafo con el contenido íntegro del nuevo artículo 228 bis. Estas fueron las modificaciones que se incluyeron el 15 de octubre de 2013.

A raíz de esa inclusión tuvimos una segunda reunión con Amaexco en la que vimos unos casos concretos en los que, a pesar de estas inclusiones en los pliegos, se están produciendo algunas situaciones bastante negativas para los subcontratistas y lo que hicimos fue redactar una recomendación explícita a los órganos de contratación, que ha sido aprobada el viernes pasado, día 11 de abril, hace tres días, en la que básicamente lo que decíamos era que los órganos de contratación comprueben el cumplimiento de los pagos que los contratistas adjudicatarios de los contratos públicos han de efectuar a los subcontratistas o suministradores que participen en ellos. Asimismo, hemos incorporado una serie de recomendaciones en el sentido de decir que en estos supuestos se requiere a los subcontratistas para que presenten relación detallada de los subcontratistas o suministradores que hayan perfeccionado su participación en el contrato, así como copia –esta es la parte más importante y novedosa– compulsada de los documentos de formalización de los correspondientes contratos y/o documentos en los que figuren las condiciones de subcontratación o suministro que guarden relación directa con el plazo de pago, puesto que, de

acuerdo también con Amaexco, estábamos comprobando que en algunos pactos privados entre las empresas contratistas y los subcontratistas se estaban produciendo unos contratos leoninos a la hora de que ellos recibieran el pago.

Respecto a los contratistas que se han indicado en la oferta, la recomendación es que el requerimiento podría efectuarse dentro del siguiente a la formalización del contrato o junto con la factura correspondiente al primer pago o certificación. En los demás supuestos podría efectuarse en el mes siguiente a la comunicación del contratista de su intención de subcontratar.

Por otra parte, una vez terminada la prestación correspondiente, se recomienda a los órganos de contratación que concedan un plazo a los contratistas para que presenten los justificantes acreditativos del cumplimiento de los pagos a los subcontratistas o suministradores dentro de los plazos de pago legalmente establecidos –que recordemos que, según la ley, serían treinta días- que les sean de aplicación, pudiendo, en caso de incumplimiento, proceder a la imposición de las penalidades que prevean para ello en la cláusula 1 del pliego de cláusulas administrativas particulares. Aquí también hemos hecho una recomendación a los órganos de contratación para que esta penalidad no sea superior al 10 por ciento del presupuesto del contrato. Con el fin de que exista una homogeneidad al respecto en la contratación pública de la Comunidad de Madrid, resulta conveniente que todos los órganos de contratación establezcan en los pliegos de cláusulas administrativas particulares o de condiciones una penalidad frente a estos incumplimientos, recomendándose ese 10 por ciento del importe de la subcontratación.

Por último, en este documento que se aprobó el viernes pasado se recomienda que las comprobaciones y penalidades indicadas se recojan asimismo en los pliegos de condiciones de los contratos de empresas y demás entes públicos con la Comunidad de Madrid que no utilicen los modelos de pliegos de cláusulas administrativas particulares informados por la Junta Consultiva de Contratación Administrativa dada la importancia del volumen de obra indicado con ellos.

Quiero simplemente terminar esta intervención, que espero que no haya sido muy farragosa, pero el tema lo es, diciendo que el compromiso de esta Administración por solucionar este problema es real. No es de recibo que las empresas que contratan con la Administración utilicen a los subcontratistas para financiar las obras; esto hay que hacerlo de acuerdo con el marco legal que afecta a la Comunidad de Madrid y, básicamente, nuestra fuerza está en los pliegos, en el control de la ejecución de esos pliegos y en tener noticia a tiempo de cuando se firma algo que no se debe firmar. Desde luego, nuestro compromiso va en la línea de la iniciativa que comenta el portavoz del Grupo Socialista puesto que, si la Administración está pagando ahora mismo en plazos razonables, los contratistas, que a su vez tienen que pagar a los subcontratistas, lo tienen que hacer del mismo modo.

Termino diciendo que el asunto del pago directo a subcontratistas que la nueva directiva permite solamente será posible si se traspone literalmente esa parte de la normativa, y eso es una iniciativa que compete al Parlamento nacional y a los órganos generales de la Administración General

del Estado. En tanto en cuanto esto se produce -y por el plazo que establece la trasposición de la directiva sería a partir del 18 de abril de 2016-, lo que desde luego va a hacer la Comunidad de Madrid es seguir de cerca las situaciones en las que se produzcan estos casos. He de reconocer públicamente la colaboración en este sentido con Amaexco, Asociación de Empresarios Excavadores y Transportistas de la Construcción de la Comunidad de Madrid, que -no lo hemos dicho al principio- nos está facilitando la información para que caso a caso podamos ir solucionando estos problemas y mitigando los efectos sobre los subcontratistas. Muchas gracias por la pregunta.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **DIONISIO BALLESTEROS**: Muchas gracias, señor Presidente. Empezando casi por el final de la intervención del señor Director General, nuestro compromiso con que esta situación cada vez sea menos perjudicial para las pequeñas empresas que suelen ser la mayoría de los subcontratistas es, si no igual, quizá mayor que la que pueda tener el Gobierno. Prueba evidente de ello es que presentamos una proposición no de ley en los primeros meses del año 2013, que fue rechazada por la mayoría parlamentaria del Grupo Parlamentario Popular, pero a pesar de ese rechazo fuimos testigos de una serie de compromisos. Por lo tanto, también está dentro de nuestras obligaciones hacer el seguimiento de esos compromisos con la mayor exigencia y con la vehemencia que ponemos cuando se trata de defender a los más débiles, a los perjudicados más débiles. Lo hicimos hace dos sesiones parlamentarias con los posibles abusos que pudiera haber de empresas a trabajadores y ahora queremos hacerlo también y queremos seguir haciéndolo con los abusos que pueda haber de empresas contratistas, que suelen ser grandes, con unas ventajas que tienen las pequeñas, hacia ellos.

El problema sigue existiendo; es verdad que ha mejorado algo, pero el problema sigue existiendo con carácter general en toda España y, desde luego, en la Comunidad de Madrid. A pesar de todos los planes de pago a proveedores, se siguen manteniendo muy por encima los plazos de pago a los subcontratistas tanto en el ámbito de la relación privada como en la contratación con la Administración Pública; la media estaba en 2013 en 111 días en el ámbito de la Administración Pública y en torno a 85 días en el ámbito privado. Sabe usted perfectamente, porque los dos hemos tenido la voluntad de hacernos útiles y de recoger las inquietudes de Amaexco, que están muy preocupados porque los plazos están llegando incluso a 250 días precisamente por las actitudes abusivas de esas empresas.

Aunque en la Comunidad de Madrid, igual que en la mayoría de las comunidades, se ha introducido, a través de los órganos de recomendación en la contratación, como bien decía, en dos reuniones que han tenido, la aplicación de las modificaciones legales que van a favor de los subcontratistas, es verdad que ha habido -y me lo tendrá que reconocer el Director General- una cierta relajación a la hora de los cumplimientos; es decir, ha sido el grito de Amaexco, que es quien sufre, y quizá -no quiero ser presuntuoso- algo tendrá que ver lo que hacemos los demás cuando estamos con el aliento detrás de la nuca del Gobierno para que, efectivamente, atienda las

reclamaciones de Amaexco. Por tanto, hay motivos para seguir preocupados, para seguir trabajando y para exigir al Gobierno, que es nuestra obligación, que no baje la guardia y que, por favor, en todas las Consejerías, también en la de Educación, también en el Canal de Isabel II, animen también en los contratos a introducir penalizaciones en el apartado primero –lo digo para que nos entendamos todos, porque lo de penalidades parece que tiene más que ver con instituciones penitenciarias que con este tipo de cosas- porque si no luego es más difícil hacer cumplir las obligaciones, aunque tienen recursos de sobra -como les ha hecho saber a ustedes Amaexco, igual que a nosotros- para poder ser más exigentes.

Luego, hay tres cuestiones que nos preocupan especialmente y que tienen que ver con la Administración y que serían motivo de una proposición no de ley pero que yo creo que tienen que tener en consideración. En primer lugar, a nosotros nos parece que la dinámica de bajas abusivas que se están produciendo en la contratación pública va radicalmente en contra de la calidad del producto, de los trabajadores y de las empresas pequeñas; por tanto, alguna vez se tendrían que replantear esa situación, porque hay muchas maneras de recortar, y también se recorta de esta manera. Luego, ocurre lo que ocurre: que hay modificados que se tienen que aprobar de mala manera, por las puertas traseras, generando espacios oscuros que son motivo de crítica y de abuso por parte de consejeros o de viceconsejeros que no quiero traer aquí hoy pero que nos tienen a todos de cabeza, y más al Grupo que gobierna. ¡Que hay una relación! ¡Que no se pueden sacar a licitación porque los técnicos que entienden dicen que por 36 millones de euros unas infraestructuras del Canal y haya una bajada de 16 millones! Primero, eso solamente es sostenible si después hay una modificación, normalmente en base a malos proyectos; segundo, cuando se castiga a los trabajadores y, tercero, cuando se castiga a las empresas subcontratistas. Y eso también es competencia, aunque no directamente legal, de un Gobierno responsable como el Gobierno de la Comunidad de Madrid.

Y dos traslados -y con esto termino, señor Presidente, agradeciéndole la generosidad-. No quiere este Grupo tener que convertir en proposición no de ley dos reclamaciones al Gobierno: una, que va dirigida a ampliar los plazos, en los que los 60 días de obligación que marca la ley si hay una entidad financiera intermedia... Mire, eso es obligar a que los pequeños financien a los grandes y a poner a los pequeños en sus manos. Le digo exactamente el anteproyecto de ley de reforma de fomento y financiación empresarial, sabe usted que hay una serie de directivas que lo que pretenden es permitir la ampliación de los 60 días si median unas garantías de pago; pero, ¿sabe usted quién va a pagar los intereses, señor Director General? No se lo voy a decir porque usted lo sabe de sobra: los pequeños, que otra vez en manos de los grandes y de las entidades financieras, que tan pocas lecciones pueden darnos de estabilidad, volvemos a poner otra vez los intereses de los pequeños. ¿Eso no es competencia de la Comunidad de Madrid? De acuerdo, pero sí es competencia de un Gobierno responsable y de una formación política que sustenta al Gobierno trasladar al Gobierno de su misma sigla política que eso no es posible y que no beneficia para nada a los pequeños empresarios y a los subcontratistas.

Por no hablar del uso abusivo del "confirming", que sabe usted que detrae la contabilidad de una deuda de una manera, que luego lleva a otra con más dificultad de control, etcétera, etcétera, etcétera.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, señoría.

El Sr. **DIONISIO BALLESTEROS**: Ya termino, señor Presidente, de verdad. Termino con esta afirmación. También querría pedirles que trasladen que no es bueno que se abran puertas a la ampliación de los treinta días para la aprobación de las certificaciones, porque eso vuelve a dejar otra vez a los subcontratistas en unas circunstancias bastante lamentables, a la hora de esperar en diferido –y no lo digo con malas intenciones- el pago de la Administración hasta que llega a ellos, a través de las empresas contratistas; por lo tanto, algo se ha hecho, queda mucho por hacer y, desde luego, lo que les pide este Grupo Parlamentario es que no bajen la guarda porque Amaexco, los verdaderamente perjudicados e interesados, van a estar detrás, pero este Grupo Parlamentario también.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señoría. Señor Director General, le pido que sea breve porque nos hemos excedido mucho en el tiempo en su primera intervención.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE POLÍTICA FINANCIERA, TESORERÍA Y PATRIMONIO** (Moreno Casas): Sí, telegráficamente para no abusar del tiempo, he de confirmarle que, en lo que respecta al marco normativo de la Comunidad de Madrid, el compromiso es sincero, se está ejecutando y estamos detrás de los casos concretos que comenta. Es fundamental la recomendación del viernes pasado de las penalizaciones o penalidades del 10 por ciento para que, efectivamente, las grandes empresas no dilaten ese pago a los subcontratistas. Y con respecto a los otros comentarios que ha puesto de manifiesto que hacen referencia a la contratación que está regulada en el ámbito estatal, lo que sí podemos hacer desde nuestra Dirección General es, en los órganos de trabajo conjunto con la Administración General del Estado, res ponerlo de manifiesto puesto que en general todas las afirmaciones que ha hecho en esas materias son compartidas por nosotros puesto que al final, en la medida en que las empresas pequeñas reciban pronto pago de sus trabajos, va a ser muy bueno para la economía y es uno de los objetivos que tenía en su momento el plan de pago a proveedores.

Terminar con el agradecimiento por la pregunta y la oportunidad por haber podido compartir lo que estamos haciendo en esta materia, quedando a su entera disposición para cualquier ampliación posterior. Gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Director General, por su breve intervención. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-164/2014 RGE.821. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Jesús Miguel Dionisio Ballesteros, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre las nuevas iniciativas que se están realizando desde el Consejo de Gobierno para facilitar la reubicación de la fábrica de INDRA de Aranjuez.**

Damos la bienvenida al señor Viceconsejero de Economía, Comercio y Consumo para dar contestación a la pregunta, y por parte de nuestro Grupo nos alegramos de su restablecimiento ya que ha estado varios meses de baja. La verdad es que los Grupos de la oposición tenían inquietud porque usted viniera a esta Comisión. Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista don Jesús Miguel Dionisio Ballesteros para formular la pregunta.

El Sr. **DIONISIO BALLESTEROS**: Me sumo, en nombre de mi Grupo, a las felicitaciones por tenerle de nuevo con nosotros; encantado de que esté aquí, siempre que traiga buenas noticias. La pregunta es: iniciativas que está realizando el Consejo de Gobierno para facilitar la reubicación de la fábrica de Indra de Aranjuez.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Viceconsejero.

El Sr. **VICECONSEJERO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y CONSUMO** (Beltrán Pedreira): Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días. Doy las gracias a todas sus señorías; por la pregunta, al señor Dionisio, así como por su interés por mi convalecencia y mi vuelta a la actividad.

Señorías, la Comunidad de Madrid tiene encomendadas las competencias en materia del fomento del desarrollo económico de la región, la ordenación y la planificación de la actividad económica regional, de acuerdo con las bases y la ordenación de la actividad económica general, de conformidad con el artículo 26 de la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, del Estatuto de Autonomía, como ustedes conocen.

Indra Sistemas, S.A. es la compañía española líder en tecnología de la información, sistemas de seguridad y de defensa, con más de 42.000 personas empleadas en la actualidad en más de 40 países. En la actualidad, las instalaciones de esta empresa en el municipio de Aranjuez ocupan 35.514 metros cuadrados, que se sitúan entre un casco urbano residencial, vivienda unifamiliar, casco y recinto histórico; todo ello clasificado como suelo urbano.

Indra Sistemas tiene interés en proseguir su actividad fuera del casco urbano del municipio pero quiere permanecer en el término municipal de Aranjuez, incrementando su actividad industrial en dicho municipio, donde trabajan en la actualidad más de 600 personas. En este sentido, señoría, la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Aranjuez y la propia Compañía llevan tiempo colaborando intensamente en la búsqueda de actuaciones tendentes a luchar contra el fenómeno de la deslocalización de empresas a través de fórmulas que permitan a Indra seguir su actividad en el municipio de Aranjuez. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE:** Gracias, señor Viceconsejero. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

El Sr. **DIONISIO BALLESTEROS:** Muchas gracias, señor Presidente. Yo insistía antes en que sería mucho mejor para todos que el Viceconsejero trajera buenas noticias, y espero que después las traiga; confío en que sí, porque el interés es de todos, supongo yo, y desde luego de quien les habla, de mi Grupo, entenderán que por cuestiones absolutamente de localización territorial y porque algo he tenido que ver en mi condición de Alcalde de Aranjuez tengo un interés extraordinario.

Usted sabe –y lo digo para que quede constancia también- que prácticamente desde el año 2005 se lleva trabajando para convertir lo que en un principio podía haber sido un problema de reubicación inadecuada de la factoría en el centro de la ciudad en una oportunidad. Siempre se trabajó desde ese año buscando la colaboración de las Administraciones que necesariamente tienen que intervenir, la Comunidad de Madrid por supuesto, el Ministerio de Fomento puesto que Indra ya manifestaba que uno de los sitios en los que veía con buenos ojos la reubicación es el suelo que tiene Sepe precisamente en Aranjuez, un suelo demasiados años improductivo, que ha pasado por diferentes vicisitudes y que, afortunadamente, se fue capaz de reconducir hacia una intensidad productiva mayor que residencial siendo ministra doña Beatriz Corredor, con un Gobierno socialista. Le digo esto porque en el año 2009 ya hay un protocolo de acuerdo entre la Comunidad de Madrid, el Grupo Indra y el Ayuntamiento de Aranjuez. Yo sé que usted conoce la foto que le muestro, en la que está el señor Beteta, estoy yo y está don Regino Moranchel; lo digo por si quiere tenerla para enseñársela al Consejero para que se haga otra así también ahora, ya terminando... Y esta otra foto no sé si la tiene, pero la puede encontrar en Sepe, donde hay ya un protocolo de acuerdo y un compromiso con un avance de desarrollo, no iniciada la tramitación todavía pero con un avance de desarrollo que estoy convencido que de que va a ser de mayor atractivo para la Comunidad de Madrid puesto que uno de los problemas que la Comunidad de Madrid y el que hoy les habla, que entonces era alcalde, veía, en la primera propuesta de Sepe era la excesiva carga residencial que tenía ese desarrollo. Resueltos esos problemas, todo quedó en disposición de impulsarse.

¿Qué es lo que teme este portavoz y que quiere trasladar al Gobierno? Teme varias cosas: primero, que en Sepe haya enfriado el ímpetu desarrollador de ese suelo por los motivos que sean y que esté intentando buscar una solución complicada jurídicamente para desarrollar solamente el trocito que necesita Indra. Esto, además de complicarse jurídicamente, tiene otro problema, y es que una de las virtualidades que tenía la reubicación de Indra y su ampliación era servir de motor, de buque insignia, de un desarrollo incipiente que, como usted sabe, una factoría como esta necesita porque produce menos objetos, para que nos entendamos todos, de lo que, en un entorno de desarrollo industrial, puede ofrecerle a esta factoría. Necesita pequeñas y medianas empresas produciendo complementos para ella, y necesita también atraer otra serie de actividades industriales muy beneficiosas para la decisión de reubicarse. Si solo se desarrolla el trocito de suelo ese, mejor que nada es, pero sería bueno que Sepe apostase por impulsar en torno a Indra un espacio razonable para el desarrollo industrial y tecnológico de lo que se pretendía. Y usted me dirá: bueno, dígaselo a Sepe. Ya se lo he dicho, pero es que, además, le digo al Gobierno de la Comunidad de Madrid que

tiene que intervenir –palabra no bien reconocida ni aceptada por el Gobierno- pero que tiene que hacerlo si no para impedir que cierren empresas sí para animar a otras administraciones a que contribuyan al desarrollo de la Comunidad de Madrid y estas otras administraciones es Sepe. Por lo tanto, señor Viceconsejero, lo que tienen que hacer es –y supongo que lo estarán haciendo- es remangarse, ir a hablar con Sepe y decirle: Mire, en Aranjuez queremos que Indra sea un motor de desarrollo, un buque insignia para el desarrollo de esa parte del sur de nuestra región. Lo llevan trabajando, lo llevan reclamando, es un sitio ideal, hay suelo, hay oportunidades, están las Administraciones. ¿Qué falta? Voluntad política. Me va a decir a lo mejor que dinero, pero es que dinero ha habido para otras cosas. Dinero ha habido para otras cosas y voluntad política ha habido para otras cosas.

No voy a comparar Indra y lo que puede suponer para el sur de nuestra región esa reubicación y esa ampliación con Eurovegas; no lo voy a comparar porque no es comparable, pero el esfuerzo que ha hecho el Gobierno para intentar crear ese foco de no sé qué allí... ¡Hombre!, que haga lo mismo para intentar que Indra se consolide en Aranjuez; no le pido más. Me consta que estamos de acuerdo, porque la Alcaldesa de Aranjuez, quien le habla, nuestro Grupo, el Grupo Popular, Izquierda Unida y el Gobierno estamos de acuerdo. ¡Por favor! En sus manos está desbloquearlo, y ya es un poquito tarde. Yo sé que la empresa tiene mucho que decir –y con esto termino, señor Presidente-; la empresa tiene muchísimo que decir. Pero usted sabe, como yo –o quizá mejor que yo-, que la empresa dirá, cuando tenga que decir, si las condiciones son las adecuadas para que diga. Y en eso estamos, y en eso tienen que estar ustedes también.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor diputado. Tiene la palabra el Viceconsejero.

El Sr. **VICECONSEJERO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y CONSUMO** (Beltrán Pedreira): Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señoría. Efectivamente, en este caso concreto de Indra le voy a señalar, como decía el señor Dionisio, que con fecha 30 de octubre de 2009 se firmó un protocolo general entre la Consejería de Economía y Hacienda, el Ayuntamiento de Aranjuez y la sociedad Hacienda Sistemas para el impulso y desarrollo de la Ciudad Económica en el municipio de Aranjuez; por cierto, convenio suscrito por usted como Alcalde Presidente en aquel momento.

El citado protocolo, como ustedes perfectamente conocen, se firmó por tres años prorrogables y estableció las bases de colaboración entre las partes para constituir un emplazamiento estratégico para el desarrollo de actividades a llevar a cabo por Indra en dicho municipio, evitando el cierre de las instalaciones existentes y, con ello, la deslocalización de la empresa. El Ayuntamiento de Aranjuez se comprometía, una vez que Indra encontrara una nueva ubicación para sus instalaciones, a llevar a cabo las actuaciones precisas para adecuar urbanísticamente los suelos, actualmente ocupados por la empresa, a las necesidades derivadas de los usos de su entorno, como señalé en mi primera intervención. El destino elegido hoy para la nueva ubicación es el PAU de Puente Largo, ubicado a la salida del municipio, clasificado en la actualidad en el Plan Regional de Ordenación Urbana como suelo urbanizable no sectorizado y propiedad de Sepe, como también decía S.S., entidad

pública empresarial de suelo dependiente del Ministerio de Fomento, siendo este el ámbito territorial propicio para la instalación de empresas con estas características tecnológicas.

La materialización de lo anterior requiere de un acuerdo entre Indra y Sepe para la adquisición de los terrenos, hecho que llevaría aparejada la pertinente tramitación urbanística posterior. Señoría, el Gobierno municipal actual ha apostado contundentemente por un desarrollo productivo de ese suelo y a ello ha dedicado decenas de horas y ha mantenido múltiples reuniones a todos los niveles. Tiempo habrá para los detalles, pero puede adelantarse que, en esencia, está todo preparado para dar inicio a ese desarrollo una vez que Indra adquiera el suelo a tal fin. El Gobierno municipal ha hecho sus deberes, que no han sido pocos ni fáciles, para favorecer el desarrollo industrial de este ámbito; recortar costes y reducir plazos del proceso han sido dos los objetivos cumplidos. Y todo este trabajo, señorías, se visualizará tan pronto como la empresa que ha de servir de impulso al mismo, como acabo de señalar, pueda adquirir el suelo.

Señoría, todas las actuaciones, pues, están encaminadas para que en el citado sector pueda tener lugar la materialización, lo antes posible –esa es la voluntad de todos-, de la expansión y ampliación de una de las principales empresas tecnológicas de nuestro país. En esta labor, señoría, el Ayuntamiento no ha sido el único actor para llegar a la situación actual, sino que ha sido necesaria y precisa una correcta y total coordinación y colaboración de las tres Administraciones: la local, la autonómica y la estatal. La tarea desarrollada por la Comunidad de Madrid no solo ha sido esencial e imprescindible sino que también ha resultado decisiva e intensa. Han intervenido tres Consejerías diferentes: la Consejería de Economía y Hacienda, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y la Consejería de Empleo, Turismo y Cultura. Para finalizar, quiero señalar que en el ámbito estatal la intervención de Sepe, titular del suelo en cuestión, está resultando, obviamente, fundamental. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Viceconsejero. Bienvenido de nuevo a esta Comisión. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**C-339/2013 RGEF.3040. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Economía y Hacienda, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre acciones desarrolladas por su Consejería en el sector de la automoción Comunidad. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).**

Hemos recibido escrito de delegación por parte del Consejero de Economía y Hacienda en la persona del director general de Industria, Energía y Minas don Carlos López Jimeno. Tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida, por cinco minutos, para exponer los motivos de la solicitud de la comparecencia.

El Sr. **RUIZ LÓPEZ**: Gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Director General. El motivo de la solicitud de comparecencia es para que nos explique los planes que ha desarrollado y

piensa desarrollar en el sector de la automoción ante la alarmante caída de la producción industrial – le recuerdo lo que volvía a defender-, un 2,5 por ciento el pasado mes de febrero en nuestra Comunidad, ya que, como todos ustedes saben, la automoción lleva aparejada gran parte del peso de la economía productiva en España. Es la industria más importante repartida por todo el Estado, es decir, España es de los pocos países del mundo que tienen casi todas las multinacionales del sector. En la Comunidad de Madrid tenemos dos grandes empresas, Iveco y Peugeot, que llevan muchos años instaladas en nuestra región. A estas dos grandes empresas le acompañan más de 220 empresas dedicadas a la fabricación de componentes, más de 300 empresas industriales complementarias al sector y otras 450 vinculadas, lo que supone cerca del 18 por ciento del producto interior bruto industrial, 79 empleos directos y hasta 300.000 indirectos en nuestra región, constituyéndose así en el tercer eje de empresas de la industria auxiliar en España al concentrar más del 13,1 por ciento de las mismas, tras Cataluña y la zona del País Vasco y Navarra.

El Grupo Peugeot-Citroën, en su centro de Madrid, tiene previsto un nuevo modelo para el año 2014 -me imagino que usted nos hablara ahora de esa propuesta-, pero hay que decir que en 2012 ha experimentado una disminución de 4.523 vehículos, y en 2012 se saldó con una reducción de 37.175 unidades menos. En términos de empleo se traduce en el anuncio de un excedente de plantilla de 383 trabajadores de los 2.728 trabajadores que mantiene la planta, no renovándose ningún contrato temporal en estos momentos.

Todo esto, señor Director, lo sabemos todos; también sabemos la importancia que este sector tiene para la economía tanto en España como en nuestra región y que tenemos un potencial con experiencia de muchos años y que desde la Administración local y autonómica debemos incentivarlo. Este es el motivo de nuestra solicitud de comparecencia: para que nos explique cuáles son las acciones desarrolladas por su Consejería en este sector tan importante como es la automoción.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor portavoz. Tiene la palabra el señor Director General por tiempo de quince minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS** (López Jimeno): Gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. Como todos ustedes saben, el sector de automoción es uno de los pilares de la industria española y madrileña, que cuenta con una capacidad de producción que ha situado a España como el duodécimo país productor de vehículos a nivel mundial y el segundo a nivel europeo, quedando solo por detrás de Alemania y superando a Francia e Italia.

Esta posición de liderazgo es especialmente fuerte en el ámbito de la fabricación de los vehículos industriales, donde hoy ocupa el primer puesto de la Unión Europea si se incluyen en este concepto los vehículos comerciales ligeros. Los principales subsectores, en términos de facturación, exportación y volumen de empleos, son el de fabricación de turismos y el de componentes de automoción. Así, la fabricación de vehículos en España participa en el PIB con una cuota cercana al 5 por ciento y da trabajo alrededor del 7,2 por ciento de la población activa. Además, es uno de los

principales sectores de la economía, generando más del 16 por ciento de nuestras ventas al exterior, porque, afortunadamente, se trata de un sector muy orientado hacia la exportación que vende fuera de nuestras fronteras más del 85 por ciento de lo que produce.

En el caso concreto de la Comunidad de Madrid, según los resultados obtenidos en el último censo del sector realizado a iniciativa del "cluster" "Madrid, plataforma de automoción", nuestra región aloja a más de 5.000 empresas de automoción, de las cuales, como ha dicho S.S., dos grandes fabricantes con alrededor de 230 empresas dedicadas a la fabricación de componentes, 45 fabricantes de bienes de equipo, 28 son de servicios logísticos y otras 300 se ocupan de los servicios complementarios; el resto de las 5.000 empresas pertenecen al sector de distribución, talleres, servicios y recambios.

Asimismo, cabe destacar que en la Comunidad de Madrid están situados los grandes centros de almacenamiento y distribución de los recambios para las grandes marcas, con una gran actividad logística y económica. Desde el punto de vista económico, el sector de la automoción de la Comunidad de Madrid aporta, como ha dicho S.S., el 17,74 por ciento de su PIB industrial, lo que supone en términos monetarios cerca de 2.800 millones de euros. A esto se le une el hecho de que el sector da empleo a 78.000 personas y en torno a 308.000 cuando se contempla también el empleo indirecto originado por las necesidades del sector. Estas cifras sitúan a la Comunidad de Madrid en el séptimo lugar en el panorama español por número de vehículos producidos, aunque si se evalúa la situación por el número de vehículos matriculados, nuestra región se coloca a la cabeza de España con más del doble de vehículos que Cataluña, que es la siguiente, acumulando más del 30 por ciento del total nacional de matriculaciones.

Además, la Comunidad de Madrid cuenta con un gran número de universidades y personal investigador con líneas de innovación específicas para el sector de la automoción, entre las que quisiera destacar las escuelas de ingenieros industriales de la Universidad Politécnica, la Universidad Carlos III y el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil, Insia, cuyo funcionamiento operativo se articula gracias a la agrupación de interés económico que la Comunidad de Madrid mantiene desde el año 1993 con la Universidad Politécnica de Madrid. Todos estos hechos, junto con su gigantesco parque automovilístico que, en estos momentos, según datos de la Guardia Civil de Tráfico rondan los 4.275.000 vehículos y que es el tercero mayor de España, colocan a la Comunidad como uno de los más importantes polos del sector del país. No obstante lo anterior, en la actualidad, este sector se encuentra en una complicada situación, motivada fundamentalmente por la tremenda crisis en la que se ha visto inmerso nuestro país durante los últimos años. A ello hay que unirle el hecho de la importante restricción de los créditos en un mercado en el que más del 80 por ciento de las operaciones de compra de vehículos se financia. Aunque también es cierto que en los últimos meses este mercado parece estar repuntando y, por ejemplo, en el primer trimestre del año 2014, del año actual, ha incrementado sus matriculaciones en un 11,8 por ciento frente al mismo periodo del año anterior, consolidando una subida continua que dura ya más de siete meses.

En cualquier caso, las cifras que acabo de mencionarles y que reflejan la relevancia del sector en la región explican por qué este Gobierno ha sido siempre especialmente sensible con él. Así, hace ya dos Legislaturas, el Gobierno regional elaboró el plan estratégico del sector de automoción, que fue presentado en el año 2007 y que permitió, tras hacer un profundo estudio del sector, definir unas líneas de acción de cara al futuro con actividades concretas y agentes responsables de su implantación, que iban encaminadas a garantizar el fortalecimiento de la competitividad del sector y la mejora de sus condiciones de contorno. Fruto de ese plan se estableció una excelente colaboración entre el sector y el Gobierno regional, y, como prueba de ello, tan solo unos meses después se constituía el "cluster" "Madrid, plataforma de automoción", que ya tiene siete años de vida y que ha venido trabajando intensamente desde sus comienzos. A esta iniciativa se sumaron posteriormente otras como la realización de un censo único y actualizado de empresas del sector, las ayudas destinadas al fomento de la innovación tecnológica en el sector de la automoción o el plan de ayudas a la matriculación de vehículos de la Comunidad de Madrid, del que se beneficiaron más de 54.000 vehículos.

Otro instrumento importante de apoyo al sector ha sido el de los incentivos a la compra de vehículos eficientes, energéticamente y con bajas emisiones, que se inició en el año 2007 con la suscripción de sendos convenios de colaboración con el Ayuntamiento de Madrid, los sindicatos del taxi, los fabricantes de vehículos Seat, Fiat, General Motors y las empresas Gas Natural y Repsol, respectivamente, que permitieron dotar a diez vehículos autotaxi de gas natural y a otros tantos de GLP. A esta experiencia piloto le siguieron otras articuladas en el período 2007-2011 mediante la puesta en marcha de incentivos instrumentados en colaboración con el IDAE, que fueron gestionados por la Dirección General de Transportes y que tuvieron una doble vertiente: la renovación del parque automovilístico de turismos, lográndose la sustitución y la renovación de 1.240 ayudas, y la renovación de flotas de transporte por carretera, con un total de 335 actuaciones.

No obstante, a partir de 2012 ya no se ha contado con estos fondos, debido fundamentalmente a los recortes para la reducción del déficit en la tarifa eléctrica por parte del Ministerio de Industria, por lo que la Comunidad de Madrid ha puesto en marcha el "Plan de incentivos para la modernización de vehículos autotaxi de Madrid", el denominado PIAM. Este plan, dirigido a una flota de 16.500 taxis, mayoritariamente con motor diésel, que recorren una media de 60.000 kilómetros al año, tiene como objetivo apoyar al sector de la automoción potenciando la venta de vehículos eficientes y reducir el consumo energético de los mismos, así como sus emisiones. Si se cumplen las previsiones, se extenderá hasta 2020, año en que todos los taxis deben ser eficientes, según los compromisos adquiridos ante la Unión Europea por la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid.

También existen otras formas de ayudar al sector, como es, por ejemplo, la atracción de inversiones a la región, algo en lo que el Gobierno regional lleva tiempo trabajando conjuntamente con el Ministerio de Industria y los dos grandes constructores o fabricantes presentes en la región, como bien ha dicho S.S.: el grupo PSA e Iveco. En el primero de los casos, este apoyo decidido del Gobierno regional a la fábrica PSA Peugeot Citroën en Villaverde tuvo sus frutos al conseguir hace

años la fabricación en exclusiva del nuevo Citroën C4 Cactus, un auténtico balón de oxígeno para la planta que le garantiza al menos cuatro o cinco años de tranquilidad en lo que a su continuidad se refiere. Precisamente, la comercialización de este nuevo vehículo, que se está produciendo desde hace ya varios meses, tendrá lugar el próximo mes de junio para todo el mundo. Además, esta nueva línea de producción supondrá la contratación de 200 nuevos puestos de trabajo, que se unirán a los más de 2.000 que ya emplea actualmente una fábrica que produce 55.000 vehículos al año, de los que se exportan cerca del 90 por ciento. Y esta no es solo una excelente noticia para la planta de Villaverde, sino también para el sector de producción de componentes, ya que el 85 por ciento de los que componen el nuevo modelo serán fabricados en España.

Por otra parte, en el caso de Iveco, nuestros esfuerzos y los del Ministerio, también hace años, se han visto recompensados; así, la planta que el fabricante de vehículos industriales tiene en Coslada y que fabrica en exclusiva dos modelos de la marca recibirá 400 millones de euros en inversiones en el periodo 2012-2016, de los cuales 191 irán destinados a la mejora de la planta; 194 millones de euros serán invertidos en I+D, ya que se trasladará a Madrid la ingeniería básica de los vehículos pesados que actualmente se encuentra en Turín, en Italia, y en Ulm, en Alemania, y 15 millones de euros se destinarán a inversiones ligadas a proveedores. Estos cambios ya se han hecho notar, y solo el año pasado la planta transformó 416 contratos temporales a indefinidos, mientras que desde junio de 2012 se han creado 743 nuevos puestos de trabajo. Además, según las estimaciones de Iveco, a estos se sumarán otras 500 personas cuando finalice 2016.

Pero, lamentablemente, no todo son historias de éxito, aunque desde luego no por falta de implicación del Gobierno regional. Es el caso, por ejemplo, de la planta de fabricación de cigüeñales que Volvo tenía en Leganés. Como recordarán, el grupo sueco anunció a finales del año pasado, 2013, el cierre de esta planta inaugurada hacía pocos años –concretamente, en 2008-, tras la clausura de la planta que Renault tenía en Villaverde y que daba empleo directo a 130 personas. Pues bien, la Comunidad de Madrid se implicó al máximo desde el minuto cero para tratar de conseguir que Volvo echara marcha atrás en su decisión. Hemos mantenido multitud de reuniones con ellos, con el comité de empresa y con los sindicatos y tratamos de buscar soluciones alternativas para evitar el cierre, pero me temo que la postura de los responsables suecos era definitiva y no tenía vuelta atrás; no obstante, hemos logrado que se pusiera en marcha un proyecto de reindustrialización de la planta para tratar de conseguir que se mantuviera el mayor número de puestos de trabajo posible, que se han sumado, además, a los que se han podido salvar al aceptar empezar a trabajar en la planta que la empresa Deutz tiene en Zafra, en Badajoz, o en otras plantas que Volvo tiene en Suecia y en Francia. El balance general de este proceso es que entre las prejubilaciones, a las que se acogerá poco más de un 10 por ciento de la plantilla, y las recolocaciones, conseguirán salvarse más del 50 por ciento de los puestos de acusar de inactividad o de falta de iniciativa. Pero el sector de la automoción no solo está compuesto por los grandes fabricantes de vehículos o de componentes; por eso, otra vía de apoyo que hemos puesto en marcha es el plan Renove de componentes industriales a gas, con el que se pretende promover la sustitución de equipos industriales que utilicen GLP o gasóleo como combustible por otros más eficientes, menos contaminantes, alimentados con gas natural. Este tipo de equipos son muy comunes en las cabinas de pintura de los talleres de chapa y pintura, de los

que existen en nuestra región más de 2.000, por lo que hemos iniciado actuaciones específicas dirigidas a este colectivo para animarles a acogerse a este plan, que está financiado completamente por dinero privado. La sustitución de este tipo de equipos puede llegar a reducir el coste de la energía utilizada por ellos hasta en un 40 por ciento.

También hemos apoyado al sector con la liberalización de las ITV, de las que ya les he hablado en otras ocasiones en esta misma Comisión, y de las que ya tenemos 56 estaciones en la región. No me detendré en este tema porque ya he expuesto en el pasado las ventajas de la liberalización, pero creo que es importante recordar que estas son parte del sector del automóvil.

Por último, no me gustaría acabar mi intervención sin mencionar otra vía de apoyo a las nuevas tecnologías en el sector de la automoción, como son las actividades de carácter formativo y divulgativo que venimos realizando desde la Dirección General de Industria, Energía y Minas. En los últimos siete años hemos elaborado y difundido, con la colaboración de acreditados expertos, cinco vías sobre distintas tecnologías emergentes en automoción, y sobre las posibilidades de mejora de la eficiencia energética en el transporte. Además, hemos celebrado siete jornadas técnicas, entre ellas el "Foro sobre el vehículo eléctrico", que se desarrolló en el año 2011, con gran éxito y asistencia de numerosos expertos nacionales e internacionales. La próxima de esas jornadas, dedicada a los combustibles alternativos para una movilidad urbana sostenible, tendrá lugar el próximo 21 de mayo. Todas estas guías y las reseñas de las jornadas están disponibles tanto en la página web de la Comunidad de Madrid como en la de la Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid, así que, si tienen ustedes curiosidad, les aconsejo que entren en dichas páginas web.

La razón fundamental de la necesidad de impulsar desde las Administraciones estas nuevas tecnologías estriba en la gran ineficiencia energética de los actuales motores térmicos, ya que los vehículos híbridos convencionales suponen un ahorro energético de entre un 20 y un 25 por ciento respecto a los vehículos equivalentes de motor térmico; los híbridos enchufables, entre un 35 y un 40, y los eléctricos puros, entre un 50 y un 55 por ciento.

La progresiva implantación de los vehículos a gas, eléctricos y otras tecnologías permitirá, por tanto, la consecución de los ambiciosos objetivos planteados en el paquete energético 2020 de la Unión Europea de mejorar en un 20 por ciento la eficiencia energética y reducir en un 20 por ciento las emisiones de CO<sub>2</sub> para ese año. No olvidemos que el sector del transporte representa prácticamente la mitad del consumo energético total de nuestra región. Adicionalmente, el desarrollo de esas nuevas tecnologías en la automoción contribuirá al cumplimiento de los requisitos de calidad del aire de las ciudades establecidos por la Unión Europea y los objetivos vinculantes que deben cumplir en este ámbito la Comunidad de Madrid y el propio Ayuntamiento de Madrid.

Espero que mi intervención haya sido suficientemente clarificadora para demostrar que el Gobierno regional apoyaba antes de la crisis al sector, que lo ha estado haciendo durante estos difíciles años, y que continuará haciéndolo en el futuro. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Director General. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **VELASCO RAMI**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Director General, por su comparecencia. Mi Grupo entiende que esta es una comparecencia importante, y agradecemos al Grupo Izquierda Unida la solicitud de comparecencia porque los datos que se han puesto de relieve aquí, y los que creo que en general todos conocemos, nos indican la importancia que tiene el sector automotriz, el sector de automoción, en cualquier economía, en la economía española y en la economía madrileña.

Si me permiten, seguro que más de alguno de ustedes conocen un libro clásico en este sector, que se publicó en el año 1992 por tres profesores norteamericanos, y que se llama gráficamente "La máquina que cambió el mundo". Efectivamente, en el desarrollo mundial, especialmente a partir de los años veinte, en Estados Unidos el sector del automóvil ocupa un puesto absolutamente esencial; es decir, gran parte de lo que llamamos la civilización no solamente occidental sino ya del resto del mundo está montada sobre la base del automóvil. Ese libro, que seguro que más de uno de ustedes conoce, pone de relieve la importancia que sigue teniendo el sector del automóvil en los modelos de desarrollo de todo el mundo. Es una industria absolutamente global. Usted hablaba, señor Director, ahora precisamente de la fabricación de cigüeñales para Volvo en una localidad de la comunidad autónoma de Madrid, es decir, hoy prácticamente casi ningún vehículo se fabrica en un solo país, en una sola localización. Es un ejemplo magnífico de industria global. Esto como primer aspecto.

El segundo es que ha habido una diversificación de fabricantes en el mundo, es decir, la época de dominio de los tres grandes norteamericanos terminó. Hoy en día el principal productor de turismos, como todos sabemos, es Toyota, pero se ha diversificado; es decir, hay fabricantes perfectamente competitivos, que fabrican en todo el mundo, coreanos y los chinos lo están empezando a ser. Y este es un factor también a tener en cuenta porque al final realmente las grandes multinacionales del automóvil no son tantas. Frente a ese escaso número de fabricantes -no es un oligopolio-, hay una competencia tremenda entre casi todos los países del mundo que han alcanzado un determinado nivel tecnológico -y lo estamos viendo en España y en la Comunidad de Madrid- para atraer las inversiones.

Un tercer factor fundamental es que este es un sector que, como digo, en términos de participación en el valor añadido bruto, tanto global de un país como industrial, sigue teniendo un peso fundamental; es decir, el anhelo de todo ciudadano del mundo parece ser que sigue siendo tener un vehículo de turismo.

El otro día leí una información que apuntaba que una gran parte de los jóvenes en España - no sé qué entidad tenía el estudio o la encuesta- prefieren tener un "iPhone" antes que un vehículo, pero me parece que eso no contradice la tendencia general. Es decir, en síntesis, esta es una industria absolutamente clave para todo espacio geográfico, en este caso para la Comunidad de Madrid en el

que hay una pelea –y yo creo que la palabra es apropiada- entre los diferentes Gobiernos de esos espacios geográficos para atraer las inversiones en todo el mundo. Lo estamos viendo. Usted cuando ha intervenido hablando de PSA Citroën ha utilizado la palabra tranquilidad, es decir, la decisión de fabricar el C4 Cactus da tranquilidad –y creo que reproduzco sus palabras-. Me parece una expresión muy adecuada porque, repito, se trata de atraer cómo sea, dentro de un marco en el que hay una disciplina, por ejemplo, dentro de la Comunidad Europea, como usted sabe, hay una disciplina a la que todos deben atenerse.

Repito, este es un tema muy importante para la Comunidad de Madrid. Se han dicho aquí las cifras que no voy a repetir de cuánto supone la industria automotriz en términos de valor añadido industrial, en términos del PIB de la Comunidad de Madrid, etcétera. No solamente debemos tener en cuenta la parte industrial, sino también la parte del sector servicios, que es muy importante. Yo tengo aquí una estadística en la que aparece una cifra que creo que han dicho algunos de ustedes: son más de 5.000 empresas del sector automoción en la Comunidad de Madrid, de las cuales 4.100 pertenecen al sector servicios: concesionarios, agentes, servicios de distribución, etcétera. Es decir, es el desarrollo del sector servicios que normalmente, cuando va ligado a un desarrollo industrial, tiene un valor añadido más alto, tiene mejores salarios, etcétera, como los tiene el propio sector industrial. En síntesis, creo que eso es muy importante.

Luego, hay otro factor que también seguro que usted, que está en la vida diaria de estos temas, valora. Es el llamado “efecto sede”; es decir, ninguna de las multinacionales que trabajan en España –ninguna de ellas- tiene su sede en nuestro país. Por lo que, al final, las decisiones que tomen, por ejemplo, Citroën o Peugeot no son tan autónomas en la Comunidad de Madrid ni a nivel nacional, sino que depende de dónde esté la sede. De ahí la importancia del efecto sede –que a veces se minusvalora-, porque al final las decisiones sobre dónde se realizan las inversiones con mayor valor añadido –que es muy importante- dependen de dónde radica la sede de la empresa de la que se trate. Eso lo estamos viendo día a día en España y en la Comunidad de Madrid, en la que tanto usted como el portavoz del Grupo de Izquierda Unida han señalado la importancia que en todos los aspectos, desde el punto de vista de la mano de obra, del valor añadido o de los efectos multiplicadores, tiene esta industria en la Comunidad de Madrid.

En esa batalla por tener tranquilidad y por atraer inversiones que, como digo, dependen de una sede que está a millones de kilómetros y que trata de localizar según las decisiones estrictamente empresariales en gran parte, ¿qué posibilidad tiene un Gobierno de una comunidad y un Gobierno de la nación de influir? En mi opinión, son limitadas, pero existen. Hay un aspecto muy importante que me gustaría destacar, y lo estamos viendo; es decir, hay muchos ataques por la irresponsabilidad de los sindicatos, de los trabajadores, etcétera, decisiones de las sedes de estas multinacionales –lo estamos viendo en nuestro país- que en gran parte dependen de las condiciones salariales y de las condiciones laborales que se fijen. Y hemos visto ejemplos en la industria automotriz en España y en la Comunidad de Madrid en los que por parte de los trabajadores ha habido sacrificios importantes, que han sido uno de los factores casi decisivos para que determinadas inversiones de determinados

modelos o de determinados componentes se lleven a ese sitio o a otro. Creo que eso hay que decirlo y destacarlo.

Y también decisiones de los Gobiernos; ahí soy consciente de que el margen de acción de la Comunidad de Madrid es muy limitado, pero creo –lo hemos debatido a veces cuando hemos hablado de la inversión directa extranjera en la Comunidad de Madrid y en el sector industrial- que la labor de todo Gobierno, y en este caso el de la Comunidad de Madrid, consiste en gestionar. ¿Y qué supone gestionar? Supone prever, estudiar las tendencias de lo que se crea que va a pasar, mantener una buena interlocución con los que deciden las inversiones por parte de esas empresas multinacionales, que, como digo, son absolutamente globales, y trabajar conjuntamente con ellos. Siempre hemos insistido por parte de nuestro Grupo en que uno de los temas fundamentales en la inversión directa extranjera –y este es un caso típico- es tratar de preservar lo que hay; es decir, es muy importante atraer nuevas inversiones, por supuesto, pero también tratar de preservar lo que hay, lo cual, como he señalado anteriormente, no es fácil cuando hay una enorme cantidad de competidores. Es decir, el Gobierno de la Comunidad de Madrid debe mantener una interlocución adecuada con los órganos decisorios de estas empresas, tratar de encontrar oportunidades, tratan de buscar... Esos planes que usted ha señalado pueden parecer modestos, pero a mí me parecen de interés; es decir, evidentemente, no entran dentro de las posibilidades de la Comunidad de Madrid ni dentro del esquema de ayudas –que hay una cierta disciplina a nivel de la Comunidad Europea- los grandes proyectos, pero sí se pueden tratar de encontrar pequeñas actividades, por ejemplo, usted ha señalado el plan Renove –eso puede tener un efecto pequeño, y creo que todo ayuda-, pero, repito, para ello deben tener, primero, conciencia de la importancia que supone el sector automotriz –y eso creo que lo sabe cualquiera-; segundo, importante interlocución con ellos; tercero, interlocución también con los trabajadores y con sus representantes sindicales porque, al final, el sacrificio –y creo que utilizo la palabra adecuadamente- que ellos están dispuestos a hacer es muy importante para las decisiones de esas sedes que están fuera de nuestro país. Creo que este tipo de cosas es necesario, porque...

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

El Sr. **VELASCO RAMI**: Termino. Porque –lo han señalado usted o el portavoz de Izquierda Unida-, en términos de la exportación española, que incluye vehículos de turismo, vehículos industriales y partes y piezas, supone más de un 20 por ciento de la exportación española, y es un porcentaje que se está manteniendo. Pero, repito, hay que ser conscientes de que los centros de decisión no están aquí; por eso, trabajar conjuntamente con ellos, arbitrar incentivos y tener una buena interlocución con esos centros de decisión es absolutamente imprescindible para una industria –y con esto termino, señor Presidente- cuyo efecto directo e indirecto es absolutamente clave para cualquier economía, hoy y en los próximos 300 años seguramente, hasta que se encuentre algo que sustituya al automóvil, cosa que parece dudosa. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señoría. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Izquierda Unida-Los Verdes.

El Sr. **RUIZ LÓPEZ**: Gracias, señor Presidente. Señor Director, la crisis ha hecho mella en todos los sectores y a todos los niveles; pero, como venimos repitiendo incesantemente desde que comenzó la crisis, no debemos ocuparnos solo del déficit porque, si no potenciamos nuestra industria, nunca saldremos de la crisis. La crisis también existe en Europa, pero debemos echar una miradita a nuestro alrededor y tomar ejemplo de cómo cuidan la industria y reconocer que aquí nosotros no hacemos lo mismo sino muchas veces todo lo contrario. Se pueden hacer muchas cosas; es indispensable abordar y dar respuesta a los distintos elementos que forman parte de la eficiencia del sector. Voy a plantear aquí una serie de cuestiones que incluso se las puede tomar como preguntas para ver cómo podemos abordar estos asuntos. Para abordar la fuerte competitividad de los mercados globales, la salida más rápida para acometer las exportaciones pasaría por diversificar las exportaciones españolas hacia destinos dirigidos a los países emergentes que prevén crecer durante el pasado y durante este año tres veces más que los desarrollados.

El papel de las Administraciones Públicas en el sector de automoción determina su funcionamiento por su impacto en la economía del país y en el empleo. Necesita apoyarse en el sector público para compartir objetivos, colaborando para corregir uno de los principales hándicaps de nuestro país, que es la escasa voluntad empresarial para invertir en procesos tecnológicos. En materia logística es preciso comenzar por mejorar las infraestructuras de transporte y su gestión como elemento clave de competitividad para seguir consolidando las inversiones de la industria. El desarrollo de una política energética pensada para la industria es fundamental para la competitividad de la economía y del sector. En materia de fiscalidad, el vehículo soporta una carga impositiva superior a cualquier otro bien de consumo, gravándose no solo la compra, sino la posesión, el uso y la transferencia del mismo. En materia de financiación, los problemas residen donde siempre, en el acceso a la misma, pues existen, como ustedes saben, muchos problemas para lograr un crédito en este país. La aplicación tecnológica a la industria de automoción es la garantía para la competitividad. De ahí las políticas de apoyo a la I+D+i que nosotros seguimos reclamando, mientras vemos, año tras año, que siguen disminuyendo en los presupuestos que aprobamos en esta Cámara.

En el marco de las relaciones laborales, junto con los sindicatos, hay que dejar muy claro que para que el sector de la automoción se vaya manteniendo, la pieza clave son los trabajadores. El aumento de la flexibilidad interna en el uso funcional del factor trabajo y su remuneración deberían estar acompañadas de una mayor participación de los trabajadores con más y mejor formación en la evaluación de la empresa. Hay que poner en valor, señor Director, la actitud de los trabajadores y trabajadoras del sector, y no como hace el Gobierno del Partido Popular cuando dice que la reforma laboral ha contribuido a la apuesta de las multinacionales por nuestro país. No es la reforma laboral, señor Director, es la negociación colectiva y es la negociación sindical. En la mayoría de empresas de este sector, la reforma laboral no ha entrado porque los trabajadores y trabajadoras, junto con sus sindicatos, no lo han permitido y, sobre todo, porque junto a las direcciones de las empresas se han utilizado soluciones que incorporan medidas de flexibilidad para evitar los graves perjuicios de la reforma laboral. Por tanto, señor Director, creemos que todos los esfuerzos por parte del Gobierno, tanto central y autonómico como local, son pocos.

En definitiva, hablamos de la poca o nula política industrial de este Gobierno que no quiere reconocer que fortalecer la industria es sinónimo de riqueza y de creación. Desde Izquierda Unida consideramos que hay que cambiar el modelo productivo por dos razones: la primera, por el resultado de sus políticas y, la segunda, porque no han definido un modelo de desarrollo para Madrid que sustituyera el ladrillo; no han apostado por aumentar la dimensión de las empresas para hacerlas más competitivas y menos vulnerables; no han apostado por aprovechar la sinergia con sectores maduros en sur de Madrid -por ejemplo, la aeronáutica o la automoción- para generar empresas auxiliares.

Señor Director, le voy a volver a preguntar por el Corredor del Henares como la zona con un alto declive industrial, siendo la comarca con más sedes de toda Europa. Allí, todos los municipios se pusieron de acuerdo, al margen del color político que tuvieran, para declarar la zona como de urgente reindustrialización o de activación económica. Como consecuencia de esta iniciativa, se aprueba una enmienda en los últimos presupuestos para destinar 550.000 euros a este objetivo. Señor Director, yo le voy a preguntar en cada comparecencia cómo está ese tema y cómo vamos a gestionar esos recursos que aprobamos de manera extraordinaria.

Termino, señorías, diciendo que el futuro de la industria madrileña está en apostar por un cambio del modelo productivo que pase por acordar un plan regional por la industria madrileña, con una clara estrategia frente a la deslocalización de la producción, que contemple una política industrial y tecnológicamente generadora de empleo estable y de calidad, y que conforme en nuestra región un tejido económico productivo.

Señor Director, usted nos ha anunciado aquí hoy una buena noticia, que es, efectivamente, el lanzamiento de un nuevo vehículo en una planta de la Comunidad de Madrid: la planta de Villaverde de Peugeot-Citroën. Bien, es un coche, el C4 Cactus, de baja gama y la marca se va a quedar con este único vehículo; queda por ver la aceptación de este vehículo a nivel mundial, que se va hacer en exclusividad. Si las cosas no fueran bien para este vehículo, la planta de Villaverde no tiene plan B, y digo no tiene plan B porque se va a quedar en exclusiva haciendo este vehículo. Nosotros estimamos, e imagino que ustedes también, que es un alto riesgo el que se va a sumir por la planta de Villaverde al no darle ningún otro modelo para que puede producir, y por tanto es algo que, efectivamente, nosotros creemos que es un riesgo que no soporta ninguna planta de producción, porque en todas se produce más de un vehículo, en ocasiones son hasta dos y tres modelos los que se lanzan. No quiero nada más que advertirles de esa situación, porque, efectivamente, no todo son buenas noticias sino que nosotros pensamos que la debilidad industrial en la que se deja la planta de Villaverde es muy grande. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor portavoz. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **DIONISIO BALLESTEROS**: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero sumarme al agradecimiento del portavoz del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia por la oportunidad de esta comparecencia que ha venido a debatirse a través del Grupo Parlamentario

Izquierda Unida-Los Verdes. Uno de los ejes yo diría que principales, salvo el periodo de trabajo presupuestario de esta Comisión, es precisamente la defensa sistemática por parte de los Grupos de la oposición de un cambio de modelo productivo que tiene –o entiendo yo que así pensamos todos– en la potenciación de la industria, vinculada al conocimiento y a las nuevas tecnologías, un elemento fundamental. No lo decimos nosotros, lo han dicho en otros lugares de España, de Europa y del mundo otras personas que han tomado decisiones distintas a las que se han venido tomando en esta Comunidad por los sucesivos Gobiernos del Partido Popular. Es verdad que quizás esta Legislatura sea la más terrible que se haya conocido desde el punto de vista de la apuesta por la industria y desde el punto de vista, lógicamente, de las consecuencias que está teniendo en todos los sectores y especialmente en el sector que hoy nos trae aquí, que es el sector de automoción.

Se han dicho muchas cosas y se ha hablado por parte del Director General, como suele ser habitual, de algo que es evidente: vivimos en una gran región con unas posibilidades tremendas, con unas enormes potencialidades, pero es verdad que vemos cómo poco a poco esas potencialidades, esas oportunidades, cada vez son menos aprovechadas por sus Gobiernos y cada vez hay más debilidad en esas posiciones y en esas oportunidades.

Estamos en el juego de cumplir estrictamente con nuestras responsabilidades legales, es decir, la industria de la normativa y con las manos atadas voluntariamente para pelear frente a otros intereses y frente al Gobierno de España, y digo frente porque algo debería hacerse para que esta región pueda poner a disposición del proyecto nacional sus potencialidades.

Se ha hablado de muchas cosas y yo voy a decir alguna que se intuía, pero que yo quiero dejar clara. Primero, que el sector está mal. Es verdad que Madrid, por sus posiciones, por sus capacidades, siempre va un poquito mejor en algunas cosas; no en producción industrial, no en cifra de negocios... Usted lo sabe y no lo voy a repetir, porque quiero centrarme en eso, pero es verdad que el sector está mal, y simplemente, aunque solo sea en homenaje a la sinrazón, tengo que recordar que desde que se desmanteló Bosch en Alcalá han ocurrido muchas cosas y la mayoría de ellas, por no decir todas, dramáticas en el sector, que tiene mucho que ver con la industria. Volvo-Leganés, Lear Valdemoro, PSA Peugeot Citroën, de la que ya se ha hablado y de la que seguiremos hablando... Bueno, y no solamente fabricantes, sino también puntos de venta, es decir, el sector de la automoción no solamente tiene que ver con la industria o la producción directa industrial sino también con cómo se comercializan, cómo se venden y cómo se transmite imagen. Por tanto, han sido Citroën, Pinto, Novauto, Ventauto, Autopil, Motor Gómez, Finanzauto, CS Automóviles, Automotive, MX-Honda, Kyoto Motor, y podría seguir y seguir, porque desde el año 2011 hasta ahora han sido cientos y cientos las personas que han perdido su empleo y el potencial de actividad industrial y no industrial vinculada a la automoción que ha venido debilitándose. Y ahora -lo decía el portavoz de Izquierda Unida- tenemos dos grandes núcleos, muy debilitado uno y, en el otro, que es Iveco, espero que esa inversión, esa inyección de 2 millones, sirva para que podamos soportar esta situación durante un tiempo para, ver si somos capaces –me va a permitir que lo diga- con otro Gobierno, porque este no muestra ninguna voluntad, de cambiar las cosas. Yo me alegro, y además quiero también hacer ese reconocimiento a esos 2 millones de euros que se quieren invertir en algo que nosotros vemos

fundamental, que es el conocimiento aplicado a la producción, en tecnología, contratando los cien que parece que van a ser, si no hay ningún problema, que algo pendientes tendrían que estar de lo que pueda ocurrir detrás; repito, si no hay ningún problema, cien pueden estar contratados entre 2013 y 2014. Por lo tanto, bienvenida esa iniciativa, pero son esos dos focos y uno de ellos –lo decía el portavoz de Izquierda Unida- con una gran debilidad.

Mire, hay cosas que se pueden hacer y que no se están haciendo, por ejemplo, el tema de la logística está olvidada y para el sector del automóvil es fundamental y para nuestra posición en los mercados europeos todavía más. Aquí había un proyecto que dejaron en ciernes otros Gobiernos, con un plan de logística que se quedó allí y que no ha llevado a nada, también había otro proyecto de aumentar en un par de puntos al menos el transporte de mercancía ferroviaria, en el que Madrid jugaba un papel fundamental, y aquello, tanto por el Gobierno de España como para los sucesivos Gobiernos de la Comunidad de Madrid es que ni existe ya. ¿Sabe usted la importancia que tiene -claro que lo sabe- para el sector de la automoción el transporte ferroviario? Es tremendamente importante porque a todo el mundo le cabe en la cabeza que, tanto si son componentes como sean vehículos terminados o parte de esos vehículos terminados, la mejor forma de transportarlos o de situarlos en la periferia peninsular, en nuestra península y en Europa, es el ámbito ferroviario. Yo no he oído a este Gobierno hacer ni una sola referencia a esa capacidad de liderazgo y esa exigencia al Gobierno de España, yo diría que a los sucesivos y desde luego en este momento que forman parte del mismo proyecto nacional, al de ahora, para que efectivamente refuerce eso. A mí me gustaría que nos diera buenas noticias, sobre todo para que los próximos Gobiernos no tengan que hacerlo todo y no empiecen de cero sino que se empiece de atrás.

Fíjese que me habla del plan estratégico. ¿Ha venido alguna vez a evaluar el plan estratégico que se aprobó hace dos Legislaturas? ¡Ni una sola evaluación! Claro, alguien del Grupo Parlamentario Popular dirá: ¿lo han preguntado ustedes? Muchas veces, pero es que, aunque no lo preguntemos, si usted estuviera satisfecho de ello o bien usted, como Gobierno, o bien algún miembro del Grupo Parlamentario Popular traería tres o cuatro preguntas para ensalzar lo bien que lo están haciendo. No lo traen porque no es evaluable, porque la evaluación de ese plan estratégico sería tremendamente negativa.

Hay cosas muy buenas que tenemos y cosas que habría que mejorar. Le he hablado de la logística, pero también el consumo. Una parte importante de la producción del sector del automóvil o del sector de la automoción depende del consumo interno. Este Gobierno del Partido Popular en todos los ámbitos se está cargando el consumo de este país, se lo está cargando. Por tanto, me preocupa efectivamente la producción del vehículo de baja gama de Peugeot Citroën; me preocupa porque una parte de eso podría venir al consumo interno, pero, tal y como están las cosas y por muchos milagros que quiera hacernos creer el señor Rajoy, hoy por hoy, el consumo interior tiene pocos visos de tirar de la economía y de sectores como estos. Por lo tanto, de verdad, error tras error tras error. Yo sé que dentro de poco, cuando alguien tome la palabra, va a hablar de Zapatero, de Andalucía, etcétera, bueno, eso ya es costumbre, pero no resuelve los problemas de los ciudadanos; estamos hablándole al Gobierno y el Gobierno tiene que tomar decisiones que no está tomando.

No lo he podido traer –se me ha olvidado y lamento el olvido-, pero yo me hice hace unos meses con una publicidad alemana en la que se utilizaba el hecho de que el vehículo o componente estuviera fabricado en España como un elemento positivo de venta; es decir, el prestigio que tenemos los productores y los trabajadores españoles en la producción de vehículos es reconocido internacionalmente y es un motivo de “marketing”. ¡Eso sí que es marca España! Como se ha dicho aquí también, gracias al esfuerzo de concertación que se ha permitido y se ha podido mantener, fundamentalmente –yo no voy a poner toda la carga en un lado-, por el clima de colaboración histórico que ha habido en el seno de estas fábricas y, desde luego, por el enorme sacrificio que han hecho siempre los trabajadores.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Señoría, tiene que ir terminando.

El Sr. **DIONISIO BALLESTEROS**: Sí, presidente, voy terminando. Por lo tanto, señor Director General -dirigiéndome al Gobierno-, debería hacerse algo más que simplemente reflejar los datos y esperar a que haya suerte, y desde luego hacerse en esta Legislatura. Ya termino, y lo digo para evitar que en las siguientes intervenciones se pierda el tiempo en hablar de otras cosas que no sea lo mollar: cuando yo estuve de alcalde no se cerró ni una sola empresa, se generaron industrias y hay una que inauguró la Presidenta de la Comunidad de Madrid: Cortefiel; es logística, es verdad, pero ahí está, no se cerró, hubo un traspaso de una empresa a otra. También se peleó por Robert Bosch y Robert Bosch está en Aranjuez; lo digo para que no perdamos la perspectiva. Y algún metro cuadrado industrial se hizo con empresa incluida.

Y hubo un alcalde del Partido Popular que parece ser que se ha borrado de la historia, porque está condenado por unas prácticas poco legítimas, don José María Cepeda -lo digo porque ha sido un personaje público del que todo el mundo se ha olvidado-, que fue el que llevó e hizo el casino; yo no lo iba a tirar. ¡Yo no lo iba a tirar! Lo digo para evitar que alguien luego pierda el tiempo en hablar de esto; que hable de lo que tiene que hablar. ¡Yo no lo iba a tirar! Lo hizo el señor Cepeda, un alcalde del Partido Popular. Por cierto, ese desarrollo ha sido el más desastroso y el que más ha hipotecado –lo reconocen hasta personas de su mismo Grupo municipal- el futuro de Aranjuez. Por lo tanto, se pueden hacer cosas y se puede echar una mano desde el Grupo mayoritario para que cambien las cosas, por parte del Gobierno; eso sí, si no se pierde el tiempo en hablar de cosas que muchas veces ni siquiera son verdad.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**. Muchas gracias, señor diputado. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **OFICIALDEGUI ALONSO DE CELADA**: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, señor Director General, quiero agradecerle las explicaciones sobre las acciones que está desarrollando la Consejería en el sector de la automoción. Creemos que son actuaciones que, pese a lo que alguno de los intervinientes anteriores ha dicho, son adecuadas a lo que necesitan el sector de la automoción y el sector industrial de la Comunidad de Madrid en base a desarrollar la estrategia que la misma tiene. Sí que es interesante destacar que Madrid, al igual que el conjunto de España, está

teniendo el beneficio de poder tener un incremento importante de la inversión en el sector de la automoción en los últimos años, fruto de una política que, tanto desde el Gobierno de la Comunidad de Madrid como desde el Gobierno de España, se está acometiendo para poder atraer esa inversión a nuestra Comunidad.

Aquí decían: no, que no hablen de cosas anteriores. Evidentemente, no vamos a hablar de cuestiones anteriores, solo las vamos a mencionar un poco para que recordemos cuál es la apuesta de algunos por el sector de la automoción. Yo creo que es importante recordar el Plan Integral de Impulso al Vehículo Eléctrico 2010-2014, que quería inundar para el año 2014, en el que nos encontramos, de vehículos híbridos y eléctricos, hasta el punto en que se quería que los vehículos eléctricos en España fueran en torno a 250.000 matriculados solo en el año 2014, con un Ministro que equivocó claramente su política. Por cierto, este Ministro era el mismo que quiso traer Eurovegas a nuestro país, que era el ministro Sebastián, en otro momento candidato a la alcaldía por parte del Partido Socialista de Madrid y, en otro momento, Ministro del Partido Socialista Obrero Español, que creo que es importante tenerlo en cuenta.

También es importante tener en cuenta que en el año 2013 es el primer año, desde el año 2010, en el que los concesionarios españoles de automóviles ganaron dinero, lo cual quiere decir que la política que se está acometiendo por parte de los Gobiernos del Partido Popular para incentivar el consumo interno de vehículos está yendo por el buen camino. Frente a los desastrosos resultados del Plan VIVE del Gobierno Socialista, del presidente Rodríguez, están las actuaciones exitosas del Plan PIVE, del que vamos por su quinta edición, que está impulsando un cambio de la flota de vehículos en nuestro país. Pero esto no es lo fundamental que lleva al desarrollo y al avance del sector industrial de la automoción en nuestra Comunidad. Coincidimos con la intervención del Grupo Unión Progreso y Democracia y con la del Grupo Izquierda Unida en que el sector de la automoción es un sector fundamental en la industria y fundamental en la industria de nuestra Comunidad y, por lo tanto, lo es acometer el Plan Estratégico del Sector de la Automoción.

Yo no me voy a dedicar a dirigir la estrategia política de otros Grupos Parlamentarios, como parece ser que el en otros momentos Presidente de la Comisión, además de dirigir los debates, quiere hacer al intentar dirigir la actuación del Grupo Parlamentario Popular. Por fortuna, no lo va a conseguir, porque, evidentemente, nuestra estrategia y nuestro interés por la industria y por la economía madrileña quedan reflejados en las actuaciones que desde el Gobierno de la Comunidad de Madrid se están acometiendo, con el apoyo por parte del Grupo Parlamentario Popular, que es el que hace posible que se aprueben enmiendas dentro de los presupuestos para potenciar el Corredor del Henares, cuando otros a lo único que se han dedicado en todo momento ha sido a entorpecer el diálogo y a entorpecer el acuerdo entre todo el mundo. Creemos que la apuesta por el "cluster" Madrid Plataforma de Automoción, las ayudas al fomento de la innovación tecnológica y el plan de ayudas a la matriculación de vehículos en la Comunidad, así como los planes Renove o los incentivos a la compra de vehículos eficientes energéticamente, con bajas emisiones, de los cuales el Director General nos ha hablado a lo largo de su intervención, junto con el plan de incentivos para la modernización de vehículos autotaxi, son actuaciones concretas dirigidas a la mejora del sector de la

automoción en nuestra Comunidad. Creemos que las actuaciones del Gobierno regional para intentar atraer a nuestra Comunidad la mayor parte de las inversiones, para favorecerlas, incluso –y creo que es un tema muy importante a destacar- que el propio Director General haya hecho autocrítica de la actuación y haya puesto en valor actuaciones que llevó a cabo el Gobierno regional, pese a que el éxito de las mismas no fuera el esperado con el mantenimiento de la fábrica de cigüeñales de Volvo, en Leganés, creemos que este tipo de actuaciones, junto con la liberalización de las ITV, junto al Plan Renove de Componentes Industriales a Gas y junto con las entidades formativas y divulgativas, son las actuaciones que desde el Gobierno regional se pueden acometer para afianzar y para incrementar la industria de la automoción en nuestra Comunidad.

Otras actuaciones, también llevadas a cabo responsablemente por el Gobierno de España, como pueden ser el plan de pago a proveedores o la propia reforma laboral, que acrecienta la importancia de la negociación colectiva dentro de las empresas y acrecienta e impulsa la flexibilidad dentro de la propia organización del trabajo en las empresas, son las medidas que en este momento están llevando a que el sector de la automoción tenga el avance que está teniendo en España y el avance que está teniendo en nuestra Comunidad. Evidentemente, apostar por la negociación colectiva, por el acuerdo entre trabajadores y empresarios, apostar por la flexibilización en la organización del trabajo y evitar que las decisiones se tomen alejadamente de los centros de decisión, junto con la responsabilidad de los trabajadores, que conjuntamente con las empresas han desarrollado planes importantes para el desarrollo de la automoción en nuestra Comunidad, nos lleva a las cifras con las que en este momento nos encontramos.

Frente a los escaparates de cartón piedra, planes VIVE, planes de impulso del vehículo eléctrico, todos alejados de la realidad y de las necesidades de nuestro país, el Gobierno de la Comunidad de Madrid, el Gobierno de España, con un plan de pagos a proveedores, con Madrid Plataforma de la Automoción, etcétera, está llevando a cabo actuaciones cuyo objetivo es incrementar el peso del sector de la automoción en nuestra Comunidad e incrementar los resultados del mismo, que es lo importante.

Frente a las sombras de dudas que puedan tener para algunos una decisión mundial de la fabricación de un modelo -de baja gama o de alta gama- importante, que puede llegar a ser dentro de la cartera de productos de una empresa multinacional, yo creo que es importante poder tener todas las posibilidades para que ese producto se desarrolle de la mejor manera posible dentro de nuestra Comunidad. Creemos que la apuesta de PSA-Citroën por la fábrica de Villaverde con el desarrollo del vehículo Cactus es importante. Y eso es fundamentalmente porque Madrid ofrece alternativas: una alta cualificación de los trabajadores, ser un foco de innovación y de investigación importante para el sector de la automoción y tener unas disponibilidades logísticas fundamentales que pueden llevar a que este producto fabricado en nuestra Comunidad pueda ser puesto a la venta en otros lugares de la Unión Europea o de otros países gracias a los costes que está produciendo. Evidentemente, eso se produce porque en un determinado momento el Gobierno de España ha acometido una reforma energética para intentar reducir los costes desorbitantes de la energía que pusieron otros Gobiernos irresponsables, que imposibilitaron mucho la competitividad de nuestro sector industrial.

Evidentemente, una reforma laboral en la que se da la posibilidad de la flexibilidad, en la que se da la posibilidad y la importancia de la negociación en la empresa por encima de otras negociaciones supraempresariales y más vinculadas a los sectores, es lo que lleva a que al final el sector de la automoción se esté desarrollando en nuestra Comunidad.

Desde el Grupo Parlamentario Popular animamos al Gobierno de la Comunidad de Madrid, representado en este momento por el Director General de Industria, Energía y Minas, que felizmente viene desarrollando ese cargo desde hace varios años por la responsabilidad que tiene pese a que a otros les gustaría que en vez de llamarse Director General de Industria, Energía y Minas se llamara el Director General del Juego, como aquí se ha dicho, y a quien todavía no le han pedido disculpas por ese tipo de apelativo. Creemos que desde la Comunidad de Madrid se están realizando las actuaciones; le animamos a que siga defendiendo los intereses del sector de la automoción como uno de los sectores fundamentales y prioritarios dentro del sector industrial y, evidentemente, que sigan con actuaciones pegadas al terreno.

Hoy se han oído discursos de cuestiones que nada tienen que ver con las posibilidades o con las competencias que tiene la Comunidad de Madrid, pero desde mi Grupo Parlamentario le animamos a que sigan con las actuaciones que están llevando a cabo, que son las que el sector industrial y el sector de la automoción en nuestra Comunidad necesitan y que sigan con las actuaciones y con la interlocución permanente con el sector, que hace de la Dirección General de Industria uno de los referentes en la actuación económica de nuestra Comunidad. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, diputado. Tiene la palabra, para finalizar, el Director General de Industria, Energía y Minas.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS** (López Jimeno): Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quisiera manifestar mi agradecimiento por las intervenciones que han hecho todos los portavoces y hacer algún comentario, alguna reflexión, sobre alguna de las afirmaciones que se han llevado a cabo.

Coincido con el señor Velasco en que, efectivamente, el automóvil es una máquina que ha cambiado el mundo y que seguirá cambiándolo desde el momento en que muchas de las incorporaciones tecnológicas que hemos visto en las últimas décadas han hecho que el sector industrial avanzara de forma importante, incluso se dice que en estos momentos estamos inmersos en la tercera revolución industrial donde el vehículo eléctrico puede jugar un papel fundamental desde el punto de vista de almacenamiento de energía y de gestión de la demanda, además de poder constituir un elemento de movilidad de verdad sostenible.

Coincido también con el señor Velasco en su apreciación de que esta es una industria global. Tan global es, efectivamente, como que algunas de las pequeñas industrias de la Comunidad de Madrid abastecen, por ejemplo –y esto es algo anecdótico pero que conviene que se sepa-, las juntas de estanqueidad para numerosos fabricantes de automóviles. La empresa Saar Gummi Ibérica, que se encuentra en Loeches, abastece a grandes marcas como son Dralring Chrysler, General Motor,

Volkswagen, PSA, Autobuses Irizar, Castrosua, etcétera, de estas juntas de estanqueidad; o, por ejemplo, en la fábrica de Robert Bosch, de García Noblejas, que abastece a nivel mundial de todos los detectores de presencia o proximidad que incorporan los vehículos.

También tiene razón en cuanto al efecto sede. Eso obliga a la Comunidad de Madrid a estar muy cerca de los grandes centros de decisión. Gracias a esa proximidad, cuando en la Legislatura en la que el señor Beteta era Consejero se realizaron varios viajes a Francia, concretamente a la sede del Grupo Peugeot-Citroën, y la decisión, que probablemente estará ya tomada, pero que, sin lugar a dudas, aquellos viajes y aquellas reuniones sirvieron para afianzar aún más la decisión de invertir en la Comunidad de Madrid para fabricar al nuevo vehículo, al cual aludiré posteriormente. En cualquier caso, nuestras capacidades de influir son limitadas, como bien decía usted, lo cual no significa que no intentemos ejercerlas.

Estoy totalmente de acuerdo en cuanto a sus apreciaciones en lo relativo a gestionar; que hay que estudiar, que hay que mantener esa buena interlocución, y sobre todo que hay que intentar atraer inversiones industriales en la Comunidad de Madrid.

En cuanto a las afirmaciones del portavoz de Izquierda Unida. ¡Qué le puedo decir en cuanto a la logística! Pues que es fundamental, pero en todo el territorio nacional. Se da la circunstancia de que, cuando los vehículos vienen en trenes a nuestro país, hay que dividir los convoyes en dos porque las estaciones no están preparadas para desembarcar luego los vehículos. De cara a la exportación, sucede lo contrario: en la frontera tenemos que unir varios de esos trenes para transportar los vehículos a otros países de Europa.

Decía usted que tenemos una poca o nula política industrial. Si el apoyo a Iveco desde el Ministerio de Industria, con la colaboración de la Comunidad de Madrid, no es tener política industrial por la cercanía y los contactos y las colaboraciones que se han mantenido con el grupo Peugeot-Citroën, no sé a qué se referirá usted.

El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista creo que, como siempre, dramatiza un poco determinadas situaciones. Decirle que, gracias a Dios, en los últimos años, y como consecuencia de la actividad del Gobierno de la nación y de la propia Comunidad de Madrid, están logrando aumentar el transporte ferroviario de mercancías, que le recuerdo que en la época en la que gobernaron ustedes no superó nunca el 5 por ciento a nivel nacional; incluso le puedo decir que desde el Puerto Seco de Coslada se está exportando bastantes mercancías, cosa que hasta hace pocos meses o pocos años no se percibía.

Le agradezco ese comentario. Me gustaría que nos facilitara copia de ese anuncio en el que se pone en valor la marca España e implícitamente se hace un reconocimiento de la calidad de los componentes españoles. Yo citaba anteriormente que el 80 por ciento de los componentes del nuevo modelo que se fabrica en estos momentos en Villaverde son nacionales; no solo se fabrican en Madrid sino en otras regiones.

Pero quiero terminar haciendo una reflexión. Me parece que están ustedes –me refiero a los portavoces de Izquierda Unida y del PSOE- en una cierta... Me gustaría que pensarán cómo van a transmitir a los trabajadores de Villaverde ese comentario de que en Madrid se produce un vehículo de baja gama. Probablemente ustedes no quieran ir en un Citroën Cactus y prefieran ir en un Lexus; no lo sé. *(Rumores en los escaños de los Grupos Parlamentarios Izquierda Unida-Los Verdes y Socialista.)* Ya, ya, pero me da la sensación de que ustedes no quieren ir en un vehículo de esas características. Personalmente lo estuve viendo la semana pasada y me parece un vehículo sumamente atractivo, con independencia del precio que tenga. (El Sr. **DIONISIO BALLESTEROS**: *Es un término técnico, gama baja.*).

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: No entremos en diálogo, por favor, señores diputados. Está en el uso de la palabra el señor Director General.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS** (López Jimeno): Finalizo simplemente diciéndoles que este Gobierno, como no puede ser de otra manera, está implicado y volcado con la industria y que ejercerá el diálogo y la colaboración tantas veces como tenga oportunidad. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Director General, por su intervención. Pasamos al último punto del orden del día.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

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

*(Eran las once horas y cincuenta y seis minutos).*

**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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

**TARIFAS VIGENTES**

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



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

Asamblea de Madrid